

Bulletin du Conseil communal

N° 16



Lausanne

Séance du 17 mars 2015 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 17 mars 2015

16^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 17 mars 2015, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Jacques Pernet, président

Sommaire

Deuxième partie	843
Communication – Dépôt	
Postulat de M ^{me} Thérèse de Meuron visant à proposer des économies à la Municipalité ..	843
Postulat de M. Jean-Daniel Henchoz : « Pour une exonération à tout le moins partielle des taxes d'amarrage et d'occupation pour les pêcheurs professionnels lausannois »	
Développement photocopié.....	843
Discussion préalable.....	844
Motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Pour des transports publics plus performants au sud de la ville. Des bus à haut niveau de service entre l'EPFL et Lutry »	
Développement photocopié.....	845
Discussion préalable.....	845
Postulat de M. Henri Klunge et consorts : « Une solution à l'inquiétude des travailleuses du sexe »	
Développement photocopié.....	846
Discussion préalable.....	847
Interpellation urgente de M. Mathieu Blanc et consorts : « Nouveaux horaires pour le carnaval 2015 à Lausanne : la restriction imposée à une fête populaire est-elle une mesure utile et nécessaire pour pacifier les nuits lausannoises ? »	
Développement photocopié.....	847
Discussion	849
Réponse de la Municipalité.....	849
Interpellation urgente de M. Denis Corboz et consorts : « Diffusion du Grand Conseil à La Télé »	
Développement photocopié.....	853
Discussion	854
Réponse de la Municipalité.....	854
Interpellation de M^{me} Elisabeth Müller : « En Cojonnex. Pour qui sont les nouveaux logements ? »	
Développement photocopié.....	861
Réponse photocopiée de la Municipalité	862
Discussion	865

Interpellation de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Trafic automobile et agglomération lausannoise : quo vadis ? »

Développement photocopié.....	866
Réponse photocopiée de la Municipalité	866
Discussion	869

Interpellation de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Véhicules trop bruyants : l'impunité ? »

Développement photocopié.....	870
Réponse photocopiée de la Municipalité	871
Discussion	876

Interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour en savoir plus sur l'aéroport de la Blécherette »

Développement photocopié.....	876
Réponse photocopiée de la Municipalité	878
Discussion	882

Interpellation de M. Vincent Rossi : « Quelle mobilité pour Lausanne durant les travaux ? »

Développement photocopié.....	885
Réponse photocopiée de la Municipalité	886
Discussion	893

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Raphaël Abbet, Laurianne Bovet, Muriel Chenaux Mesnier, Philippe Clivaz, Daniel Dubas, Romain Felli, Nicolas Gillard, Anne-Lise Ichters, Sébastien Kessler, Evelyne Knecht, Myrèle Knecht, Gilles Meystre, Vincent Mottier, Sarah Neumann, Johan Pain, Charles-Denis Perrin, Roland Philippoz, Janine Resplendino, Francisco Ruiz Vazquez.

Membres présents	81
Membres absents excusés	19
Membres absents non excusés	0
Effectif actuel	100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Communication – Dépôt

Postulat de M^{me} Thérèse de Meuron visant à proposer des économies à la Municipalité

Lausanne, le 17 mars 2015

(Signé) *Thérèse de Meuron*

Postulat de M. Jean-Daniel Henchoz : « Pour une exonération à tout le moins partielle des taxes d'amarrage et d'occupation pour les pêcheurs professionnels lausannois »

Développement polycopié

Outre la beauté de son lac qui en fait un attrait pour tout un chacun la Ville de Lausanne comprend sur ses rives une activité artisanale traditionnelle exercée depuis de très nombreuses années. Je veux parler de la pêche professionnelle, profession, exigeante, est exercée par des personnages au caractère - bien trempé - mais qui agissent dans une discrétion avérée. Et pourtant :

Le pêcheur professionnel tout comme l'ensemble de la corporation d'ailleurs s'inscrit dans un métier qui entre dans le cadre du développement durable par

- son importance liée à l'exploitation artisanale d'une pêcherie
- l'apport à la connaissance sur les poissons et le fonctionnement des milieux aquatiques
- son aspect pédagogique
- son approvisionnement direct des particuliers et des établissements publics
- son impact sur la « Semaine du goût ».

Par sa présence sur le lac de l'aube au crépuscule, il prend le rôle de « sentinelle », tant pour les accidents, les naufrages, la pollution, les comportements suspects dans les ports.

Cela dit brièvement, les pêcheurs professionnels n'échappent pas aux exigences municipales en matière de perception des taxes revues à la hausse aux termes du nouveau tarif entré en vigueur le 1^{er} août 2013. Alors que ce tarif stipule à son article 8 intitulé : « Dispense du paiement des taxes et émoluments » :

« Une dispense de payer les taxes, émoluments et frais relevant du présent tarif peut être accordée par la direction dans les cas présentant un intérêt majeur pour la collectivité ou revêtant un intérêt particulier au vu du but poursuivi ».

les pêcheurs professionnels lausannois, malgré leurs contributions déjà énoncées, ne bénéficient d'aucun avantage contrairement à ce l'on pourrait en déduire de cette disposition. D'autres communes accordent une exonération partielle pour les pêcheurs.

Appelée à se prononcer sur un recours de l'un des pêcheurs, la Commission communale de recours a rendu un jugement le 13 février 2015 et dont les considérants issus du ressenti des commissaires sont les suivants :

Le recourant fait valoir sa situation particulière et met en avant son rôle particulier tant sur le lac qu'à quai.

On ne saurait nier en l'espèce que le cas de M. X ; constitue une singularité.

On peut également admettre avec le recourant que sa présence quasi permanente sur le lac lui a permis à plusieurs reprises d'alerter rapidement les services d'urgence, suite à un accident ou à une pollution, ce qui a peut-être permis de réduire les atteintes à l'environnement et les coûts y relatifs.

La commission de céans a ainsi attentivement examiné la question de l'octroi d'une dispense de paiement de la taxe en faveur du recourant, compte tenu d'un intérêt particulier qui ne peut être nié.

En l'espèce, si on doit admettre avec le recourant que l'autorité intimée interprète et applique de manière très restrictive l'art. 8 du tarif municipal, une telle interprétation ne constitue pas un abus à son pouvoir d'appréciation ni une violation de l'égalité de traitement.

Nul doute que la Municipalité a appliqué de manière très voire trop restrictive l'art. 8 en inscrivant son application dans le contexte politique lié aux taxes en général. C'est regrettable.

Le but de ce postulat est de demander à la Municipalité, à défaut d'une exonération totale, un allègement d'au moins 50 % de la taxe d'amarrage en faveur de cette activité spécifique. Cette exonération pourrait se concrétiser en une modification du règlement ou en une directive d'application de l'art. 8 dudit règlement. Compte tenu du nombre restreint de « bénéficiaires » une telle mesure ne saurait porter préjudice au ménage communal.

Discussion préalable

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Ce postulat peut paraître un peu anodin, dans la mesure où il touche une corporation peu nombreuse à Lausanne. Néanmoins, il y a quelque chose à sortir de l'arrêt qu'a rendu, avec une grande sagesse, la Commission cantonale en matière de recours qui, sans lui lancer des louanges, allait tout à fait dans le sens de ce que je demandais dans un précédent postulat, intitulé « La levée de voile sur les tarifs relatifs aux infrastructures ». J'ai lu cet arrêt avec beaucoup d'attention, et même si le recourant a vu son recours rejeté, il n'en demeure pas moins que la commission a reconnu, à l'unanimité, qu'il convenait de faire quelque chose pour cette activité.

Limiter ce commentaire à ce genre d'activité est peut-être un peu restreint, mais, suivant la décision qui sera prise, ce postulat aura peut-être le mérite de faire un peu doctrine lorsque la Municipalité aura le choix en appliquant un règlement de manière restrictive, alors qu'elle a le pouvoir de faire différemment. J'ai pratiquement tout dit ce que j'avais à dire. Le reste est contenu dans le postulat qui, selon moi, doit être renvoyé directement à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Rassurez-vous, ce n'est pas pour une demande de renvoi en commission, mais pour féliciter M. Henchoz, PLR. Après pas mal de politique à Lausanne, et d'arrangements fiscaux pour de très grosses entreprises, de créations de giratoire et autres, on pense enfin à une exonération pour des petits. A une époque, la petite phrase fétiche du POP – pas encore de La Gauche, mais le POP allait faire partie de La Gauche – était : nous défendons les grandes causes, sauf celles des petits. Je constate que M. Henchoz fait une proposition de gauche et j'encourage la Municipalité de gauche à étudier ce postulat avec attention et à suivre ses recommandations.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Jean-Daniel Henchoz « Pour une exonération à tout le moins partielle des taxes d'amarrage et d'occupation pour les pêcheurs professionnels lausannois » ;
- oui la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

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

Motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Pour des transports publics plus performants au sud de la ville. Des bus à haut niveau de service entre l'EPFL et Lutry »

Développement polycopié

La topographie lausannoise se caractérise par son étagement face au lac Léman. Cette configuration rend toutefois plus ardue qu'ailleurs l'existence de voies de circulations périphériques tant pour les véhicules individuels que pour les transports publics.

S'il faut saluer le réseau en étoile des T-L, force est de constater qu'il manque une liaison de transports publics performante entre par exemple le quartier de la Bourdonnette et le Musée olympique et avec plus loin, de part et d'autre, à l'ouest le site de l'EPFL et de l'Université de Lausanne et à l'est les communes de Pully et Lutry.

Face aux développements actuels et prévisibles de ces quartiers en particulier de la Bourdonnette, face aux demandes et besoins des habitants tant pour le travail que pour les loisirs, face à l'attrait touristique et aussi grâce au rôle joué par le M2 dans l'organisation des flux de voyageurs à Lausanne, les soussignés demandent à la Municipalité de bien vouloir présenter au Conseil communal une étude sur :

1. Les besoins prévisibles en transport publics entre le site des Hautes Ecoles et Pully/Lutry et les conséquences pour le reste du réseau des transports publics ;
2. Les mesures qui pourraient être prévues afin de permettre de la création, cas échéant par étapes, de voies pour des bus à haut niveau de service sur cet axe et avec quel horizon temporel ;
3. Les conséquences financières en termes d'infrastructures et d'exploitation d'une telle ligne.

Discussion préalable

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je n'avais pas prévu d'intervenir ce soir, aussi vous me voyez légèrement surpris.

J'ai déposé cette motion avec Mathieu Blanc et Jean-Daniel Henchoz sur les bus à haut niveau de service. Il me semble, en effet, qu'il convient d'étudier d'ores et déjà une meilleure liaison s'agissant du contournement sud de la ville. Il y a de nombreuses réflexions à cet égard. La Ville peut intervenir, en tout cas étudier un certain nombre de mesures, notamment en réservant certains élargissements de routes ou reconversions de trottoirs de façon à faciliter, par la suite, la mise en œuvre probable, et à long terme, d'une liaison encore plus performante pour faire le lien entre les hautes écoles, le bassin de population, puis Lutry, par la suite. Je vous remercie d'envoyer cette demande directement à la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu la motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand « Pour des transports publics plus performants au sud de la ville. Des bus à haut niveau de service entre l'EPFL et Lutry » ;
- oui la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer cette motion directement à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

Postulat de M. Henri Klunge et consorts : « Une solution à l'inquiétude des travailleuses du sexe »

Développement polycopie

A la suite de la fermeture des salons de la rue de Genève et en raison de l'urbanisation du quartier Sébeillon/Sévelin, la situation des travailleuses du sexe dans le futur devient un vrai problème.

La commune de Lausanne et l'Etat de Vaud ont fermé, il y a maintenant plusieurs mois, les salons de massage de la rue de Genève 85. Cette fermeture couplée à l'urbanisation du quartier de Sébeillon/Sévelin a jeté dans des conditions plus que précaires plusieurs dizaines de prostituées.

L'absence de mesures alternatives durant cette période transitoire est inacceptable. La recherche d'une solution n'est pas aisée. Les associations concernées sont démunies par manque tant de propositions que de moyens. En l'état, ces professionnelles en sont réduites à recourir à des formules peu reluisantes pour exercer leur métier (voitures et autres endroits glauques).

La commission du Conseil communal qui a traité le postulat de M. J.-L. Laurent a proposé à l'unanimité des membres présents de le renvoyer à la Municipalité qui, dans un premier temps, a consulté les groupes politiques.

Le droit au travail consacré juridiquement (art. 27 Cst.) est acquis aux professionnelles du sexe comme aux autres personnes exerçant une activité lucrative. Elles ont donc également des droits. Nous rappelons que cette activité est légale en Suisse depuis 1942.

Nous sommes soucieux que les personnes exerçant le « plus vieux métier du monde » puissent le faire dans des conditions dignes. Tout en admettant que l'exercice d'une profession ne saurait engendrer des privilèges, il en est de même de la prostitution.

Par ce postulat, nous demandons à la Municipalité d'étudier la solution revenant à mettre un terrain à disposition, sous le couvert d'un DDP ou autre, des associations actives dans

le domaine de la prostitution, où que ce soit dans la zone envisagée pour la prostitution de rue. Le but serait que les travailleuses du sexe puissent avoir au moins un endroit où se doucher, uriner, se mettre au chaud...

Discussion préalable

M. Henri Klunge (PLR) : – Ce postulat fait suite au postulat de M. Jean-Luc Laurent, ainsi qu'à la consultation publique de la Municipalité. Lors de la commission et de la consultation, nous avons pu voir que la solution consistant à proposer un terrain aux associations actives dans le milieu de la prostitution avait été évoquée, sans être approfondie. Par conséquent, avec mon collègue, M. Henchoz, nous estimons que c'est une voie qui mérite une discussion et d'être réellement approfondie ; elle mérite d'être envisagée et c'est pourquoi nous avons déposé ce postulat.

La discussion est ouverte.

M. Jean-Luc Laurent (Indépendant) : – Je dois avouer que j'ai un peu de peine à comprendre le but de ce postulat. En effet, lors des travaux de la commission, le 3 décembre dernier, M. Junod a clairement expliqué que la Ville avait proposé la mise à disposition d'une cabine, comprenant un compartiment avec des toilettes, pour que les travailleuses du sexe puissent se réchauffer et, éventuellement, consommer des boissons chaudes. Il a également expliqué, et Fleur de pavé me l'a confirmé par la suite, que cette dernière association n'était pas du tout favorable à cette proposition. Par conséquent, j'ai un peu de peine à comprendre le sens de ce postulat.

M^{me} Gaëlle Lapique (Les Verts) : – Les Verts saluent le dépôt de ce postulat. C'est d'ailleurs une idée qu'on avait évoquée pendant la phase consultation, lors de notre prise de position sur ce sujet. Personnellement, je serais pour un renvoi en commission, parce qu'une commission peut être une arène adaptée pour parler de sujets tabous, comme de nombreuses thématiques qui entourent le quotidien des travailleuses et travailleurs du sexe. Ce serait aussi l'occasion d'entendre la position de la Municipalité à ce sujet, autrement que par voie de presse, où l'on a pu lire dans un article du *Temps*, il y a environ une dizaine de jours, qu'il était hors de question pour la Ville de Lausanne d'ouvrir « un hôtel de passe ». Personnellement, je suis pour le renvoi de ce postulat en commission, afin de commencer la discussion autour de ce sujet tabou et d'entendre l'avis de la Municipalité, mais également des travailleuses du sexe.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq membres.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Interpellation urgente de M. Mathieu Blanc et consorts : « Nouveaux horaires pour le carnaval 2015 à Lausanne : la restriction imposée à une fête populaire est-elle une mesure utile et nécessaire pour pacifier les nuits lausannoises ? »

Développement polycopié

Depuis plus de 30 ans, l'association Carnaval de Lausanne-Fête du Soleil organise au mois de mai le carnaval à Lausanne. Cet événement qui se déroule du vendredi au dimanche soir réunit différentes catégories d'habitants de notre commune, lesquelles assistent aux cortèges, profitent des manèges ou des bars et buvettes installées entre la place de l'Europe, la place Pépinet et la rue Centrale.

Il faut d'emblée préciser que si cet événement populaire est plébiscité par de nombreux Lausannois, il engendre également quelques restrictions temporaires de circulation et une animation nocturne sensible avec une fin de l'exploitation et de la musique sous la cantine à 4h.

Toutefois, contrairement à d'autres établissements ou manifestations essentiellement, voire uniquement, fréquentés et destinés à un public jeune, le carnaval est une fête populaire à laquelle les Lausannois de tous âges participent depuis des dizaines d'années.

C'est donc avec surprise que les soussignés ont appris la décision de la Municipalité prise en août 2014 de modifier l'horaire du carnaval dès l'édition 2015 en fixant la fin de la fête à 2h avec arrêt de la diffusion de musique à 1h30. A l'appui de cette décision, la Municipalité a fait valoir que le nombre de manifestations et de grands événements avait augmentée au cours des dernières années et qu'il fallait tenir compte de tous les intérêts en présence. En d'autres termes, le carnaval ne peut plus continuer de revendiquer une situation privilégiée en termes d'horaire par rapport aux autres manifestations analogues et aux établissements publics.

L'association Carnaval de Lausanne-Fête du Soleil a recouru contre cette décision en sollicitant qu'un horaire plus adapté et qui conviendrait au plus grand nombre soit trouvé. La Cour de droit administratif et public a toutefois rejeté le recours en estimant que la décision de la Municipalité était proportionnée en comparaison des intérêts publics que la Municipalité est en droit de défendre.

L'association Carnaval de Lausanne-Fête du Soleil a pris acte de cette décision mais s'interroge toujours sur les motifs qui ont poussé la Municipalité à prendre une telle décision dont la conséquence pourrait être de réduire l'attrait du carnaval pour certains clients ou forains mais aussi réduire le chiffre d'affaires des exploitants et rendre encore plus délicate la situation financière du carnaval à Lausanne.

Pour les soussignés, l'objectif de pacification des nuits lausannoises défendu par la Municipalité est pertinent et mérite d'être poursuivi. Le PLR demande en effet depuis plusieurs années que des mesures plus strictes soient prises à l'encontre de ceux qui créent des problèmes de sécurité ou de nuisances nocturnes graves dans notre ville.

Toutefois, au vu du caractère populaire et festif d'une manifestation comme le carnaval, les interpellateurs souhaitent savoir si cette mesure fait suite à des plaintes ou troubles importants, si d'autres mesures que la décision de limitation d'horaires ont été envisagées et si la commune entend le cas échéant soutenir le carnaval pour limiter les conséquences financières de sa décision.

Au vu de ce qui précède, les Interpellateurs souhaitent poser les questions suivantes à la Municipalité:

1. La Municipalité considère-t-elle qu'elle doit traiter de manière identique, notamment sous l'angle des horaires, l'ensemble des manifestations organisées au centre-ville et les soirées organisées par des établissements publics ? Cas échéant, le caractère populaire de la manifestation est-il pris en considération ?
2. La Municipalité a-t-elle reçu après l'édition 2014 du carnaval des plaintes des habitants des quartiers du centre concernant cette manifestation et ses horaires et, le cas échéant, de quelle nature ?
3. La Municipalité peut-elle indiquer si le carnaval de Lausanne engendre des problèmes particuliers en termes de sécurité et si, par exemple, les interventions de Police secours sont plus fréquentes ou importantes pendant cette manifestation ?
4. La Municipalité a-t-elle cherché à trouver une solution négociée avec l'association Carnaval de Lausanne-Fête du Soleil au sujet des horaires ou des éventuelles nuisances que le carnaval provoquerait ?
5. Le débat sur les nuits lausannoises avait conduit la Municipalité et le Conseil communal à admettre sous certaines conditions une possible prolongation des horaires d'ouverture des établissements pour éviter les nuisances liées aux déambulations plus ou moins calmes de « fêtards » dans la rue après la fermeture des clubs. La décision de la Municipalité relative aux horaires du carnaval ne contredit-elle pas ce principe et

la possibilité d'un départ progressif de personnes présentes au carnaval ? Dans ce cadre, la Municipalité a-t-elle évalué le risque d'avoir des débordements pour la suite de la nuit dans le centre-ville en fixant la fin de la fête à 2h ?

6. De manière générale, la Municipalité considère-t-elle que le carnaval est une manifestation importante dans l'agenda de la commune et que cette institution populaire mérite d'être soutenue ?
7. Si la réponse à la question précédente est positive, la Municipalité envisage-t-elle de prendre des mesures ou d'apporter un soutien au carnaval pour compenser les effets directs ou indirects (notamment financiers ou sur la fréquentation du carnaval) que pourrait avoir cette mesure ?

Discussion

M. Mathieu Blanc (PLR) : – En préambule, je me permets de rappeler que je suis le président de l'Union des sociétés lausannoises et que l'association Carnaval de Lausanne-Fête du soleil en est membre. C'est dans ce cadre que j'avais entendu parler de ce problème de restriction d'horaires. D'autres membres du parti, aussi membres de cette association ou d'autres groupements proches des forains, en avaient entendu parler et souhaitaient qu'il y ait un débat autour de ces horaires de carnaval, suite à une décision de la Municipalité revenant sur une pratique qui a existé pendant de nombreuses années.

Le carnaval de Lausanne est une institution depuis trente ans sous cette forme. Il bénéficie, c'est vrai, de certaines autorisations larges octroyées par la Ville. Mais c'est une manifestation populaire, qui concerne aussi bien les familles que les jeunes et les gens plus âgés ; ils s'y rendent à des heures différentes et animent le centre-ville.

Evidemment, on comprend – et je ne sais pas si ce sera confirmé par la Municipalité – que l'idée de restreindre les horaires de nuit du Carnaval, donc de les réduire de 4 h à 2 h, et la possibilité d'avoir de la musique sous la tente à la place de l'Europe est motivée par le souci de pacifier les nuits lausannoises, de limiter les nuisances, qui sont des objectifs que poursuivent aussi le PLR. Cela fait longtemps qu'on souhaite s'en prendre à ceux qui posent problème la nuit. Mais on se demande si l'on s'en prend vraiment à la bonne manifestation. Est-ce qu'on s'en prend à ceux qui posent vraiment problème ? Et est-ce qu'on emploie la bonne méthode ? C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité déposer cette interpellation urgente. Nous aimerions aussi demander si des mesures alternatives ou d'autres options ont été envisagées. Le cas échéant, s'il y avait un impact financier, redouté par le Carnaval, à la suite de ces décisions, est-ce que la Ville pourrait aider différemment le Carnaval à passer cette étape ?

Réponse de la Municipalité

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sports, intégration et protection de la population : – Merci à l'interpellateur de m'avoir fait parvenir cette interpellation en début d'après-midi, ce qui m'a permis de me renseigner.

Comme M. Mathieu Blanc le dit, depuis 1993, le Carnaval est au bénéfice d'une dérogation municipale en matière d'horaires. C'est effectivement la seule manifestation de plein air au centre-ville qui peut durer jusqu'à 5 h du matin sur la place Centrale et dans les alentours, avec arrêt de la musique à 4 h les vendredi et samedi. D'autres manifestations en plein air, au centre-ville, dont certaines sont assez anciennes, se sont développées ces dernières années. Quelques exemples : l'emblématique Festival de la Cité, Electrosanne, la Fête de la Musique, Label Suisse, le Festival de la Terre, la Journée du réfugié et, par exemple, le 3 par 3 sur le basketball. Toutes ces manifestations ont le même horaire dans le cadre d'une politique constante d'octroi des horaires, soit elles doivent terminer à 2 h, avec arrêt de la musique à 1 h 30.

Dans le débat assez animé de la pacification des nuits lausannoises, la Municipalité voulait être cohérente. Elle pense donc que le fait d'accorder une dérogation à cette manifestation

n'est pas forcément cohérent, d'où la volonté de fixer les mêmes horaires que pour les autres manifestations qui, je le répète, se sont multipliées, notamment au centre-ville. Cette décision a été prise par la Municipalité le 4 décembre 2013. Elle a été signifiée à l'organisateur le 9 janvier 2014. Dans le cadre du droit d'être entendu, la Municipalité a reçu l'organisateur le 18 juin 2014. Aucun élément nouveau n'étant apparu lors de cette séance, la Municipalité a confirmé sa décision et l'a notifié le 14 août 2014. Sur ce, l'organisateur, comme c'est son droit, a déposé un recours à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (CDAP). Par un arrêt rendu le 4 mars 2015, donc tout récemment, la CDAP a rejeté le recours de l'organisateur et confirmé la décision municipale sur absolument tous les aspects – proportionnalité, base légale, légalité.

Il est encore à noter que, pour 2014, alors que la décision était déjà prise et que l'organisateur le savait, l'horaire avec dérogation a été maintenu, car le Carnaval fêtait son 30^e anniversaire. L'organisateur a disposé de quinze mois pour, le cas échéant, prendre un certain nombre de mesures dans le cadre d'un horaire réduit.

La Municipalité tient encore à préciser que cette manifestation ne se réduit pas seulement aux deux bouts de nuit du vendredi et du samedi, mais, au contraire, c'est une manifestation importante à Lausanne, puisqu'elle commence le jeudi, et jusqu'à minuit, le vendredi, elle commence dès 14 h, le samedi, elle commence dès 10 h, avec un cortège des enfants et le dimanche, elle a lieu de 9 h 30 à minuit, avec le grand cortège qui traverse le centre-ville. C'est donc bien par souci de cohérence et d'égalité de traitement par rapport aux autres manifestations, mais aussi pour apporter plus de tranquillité publique, que la Municipalité a pris cette décision.

Pour répondre à la première question, il paraît équitable et préférable que les manifestations en plein air, notamment celles qui ont un fort impact au niveau des éventuelles nuisances, aient les mêmes conditions horaires. C'est le cas aujourd'hui avec toutes ces manifestations. En ce qui concerne les manifestations dans les locaux, hormis les manifestations qui ont lieu dans les discothèques et les night-clubs qui ont droit à un horaire plein, l'analyse est faite selon le lieu et la nature de la manifestation. Le Carnaval de Lausanne, c'est vrai, comme le dit l'interpellateur, a un caractère populaire, mais, à notre sens, ni plus ni moins que les autres manifestations que j'ai citées tout à l'heure. Lorsque l'on dit qu'il y a beaucoup de familles, je ne pense pas qu'elles sont présentes entre 2 h et 5 h du matin !

Pour répondre à la deuxième question, outre les quelques courriels que les municipaux peuvent recevoir régulièrement – et pas seulement dans le cadre de cette manifestation – par rapport au trouble de l'ordre public et à divers avis, plus ou moins amènes, des commerçants proches de ces manifestations, nous pouvons noter que deux plaintes ont été adressées à la Ville pour dépassement des limites sonores. Par ailleurs, en 2013, la police est intervenue à six reprises pour un début de bagarre, ce qui n'a pas été le cas en 2014.

Pour répondre à la troisième question, il y a, bien sûr, plus d'interventions lorsqu'il y a des manifestations importantes en ville de par le nombre de personnes qui fréquentent le centre-ville. Selon Police-secours, les interventions sont plus nombreuses si la manifestation a lieu jusqu'à 5 h que si elle a lieu jusqu'à 2 h, et elles touchent notamment les chapitres habituels des délits constatés dans les manifestations, comme les vols à la tire, les stupéfiants et les vols en tous genres.

Pour répondre à la quatrième question, dans le cadre de la démarche du droit d'être entendu, aucune proposition n'a été évoquée, et donc analysée, pour réduire les nuisances de cette manifestation. Je le rappelle, ce qui a mû la Municipalité, par rapport au débat général de tranquilliser la vie nocturne lausannoise, c'est de diminuer les nuisances en premier lieu au centre-ville, mais, bien sûr, aussi l'égalité de traitement, que nous voulons absolument introduire par rapport à toutes les manifestations.

Pour répondre à la cinquième question, la Municipalité n'a pas évalué la possibilité d'admettre la dérogation en termes d'horaire. Elle préférerait faire terminer toutes les

manifestations de plein air au centre-ville, par exemple, à 5 h. Simplement, si nous le faisons, la population, notamment les riverains des places concernées, ne l'accepterait pas. Les usagers du Carnaval de Lausanne ont bien sûr le loisir de rentrer chez eux après 2 h du matin, ou de fréquenter les établissements publics de nuit, qui sont très nombreux dans les abords immédiats.

Pour répondre à la sixième question, la Municipalité soutient cette manifestation avec une subvention de 30 000 francs, mais aussi avec des prestations en nature de plusieurs services – assainissement, routes et mobilité, Services industriels – que l'on peut estimer à près de 100 000 francs. La Municipalité n'a pas l'intention de changer de politique par rapport au soutien de cette manifestation.

Pour répondre à la septième question, il y a un arrêt que je viens de mentionner, notamment une déclaration du recourant, donc de l'organisateur du Carnaval de Lausanne, qui reconnaît que ce n'est pas entre 1 h 30 et 4 h que les bars et autres stands réalisent le plus de recettes. La Municipalité en prend acte, mais elle pense que le Carnaval de Lausanne, comme les autres manifestations du centre-ville, va certainement trouver les solutions pour essayer de faire en sorte que ses comptes soient le plus équilibrés possible. Mais, comme il en va pour toute manifestation et pour tout organisateur, la Municipalité a la porte ouverte.

La discussion est ouverte.

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour ses réponses complètes dans un délai aussi court ; c'est évidemment le jeu des interpellations urgentes.

Je comprends, surtout dans la réponse à la troisième question, qui est une réponse générale, que c'est compliqué, en si peu de temps, de pouvoir donner une réponse précise. J'ai entendu une réponse par rapport aux problèmes posés par les manifestations en plein air de manière générale, qui engendrent des actions de la police plus importantes. Mais, pour le Carnaval en particulier, les échos que nous avons, notamment un certain nombre de rapports des agents de sécurité privée – Securitas, pour ne pas les nommer – qui assurent la sécurité au Carnaval, indiquent que, de manière générale, la population qui se rend au Carnaval, et qui reste même relativement tard, n'est pas composée de gens qui posent particulièrement problème par rapport à d'autres types de manifestations. Mais, à nouveau, c'était important pour nous de pouvoir les confronter avec la vision de la Municipalité. Et c'est en cela, pour autant que ce soit vérifié, qu'il ne nous paraissait pas forcément pertinent de restreindre les horaires pour cette manifestation, même si les familles ne restent pas jusqu'à 5 h.

Cette manifestation a vocation à faire que les gens restent tard. Elle a lieu sur plusieurs jours et a l'objectif de viser une population plus large que les autres manifestations, certes importantes, que vous avez citées, monsieur le municipal. Tout cela nous faisait nous demander si, en l'espèce, et pour ces raisons, et aussi par le fait qu'il y avait une sorte de droit acquis depuis longtemps pour cette manifestation, on ne pouvait pas envisager une mesure qui restreignait les horaires, mais qui ne couperait pas à 2 h. Pourquoi pas de revenir d'une heure ou de proposer d'autres choses au Carnaval ?

Au fond, est-ce qu'on peut véritablement dire que le Carnaval pose autant de problèmes que les autres manifestations en plein air ? Ou, au contraire, le public qui y vient, mais aussi à ces heures, est-il de nature à poser moins de problèmes ? Si c'est le cas, on pourrait ne pas prendre les mêmes mesures que pour les autres manifestations.

M. Philipp Stauber (UDC) : – J'ai deux questions que j'adresse à l'interpellateur. En fait, à la question 5, il fait un parallèle entre les établissements de nuit, qui ont la possibilité de prolonger l'horaire d'ouverture selon certaines conditions, également financières ; l'un des éléments, c'est qu'ils mettent au point un concept de sécurité. Ma question est la suivante : est-ce que les organisateurs ont déjà aujourd'hui un concept de sécurité équivalent ? Ou est-ce qu'ils seraient d'accord de souscrire, financer et réaliser un tel concept de sécurité,

au même titre que les établissements, dans la mesure où la Municipalité entrerait en matière sur la question posée ? Ma deuxième question est un peu provocatrice : monsieur l'interpellateur, est-ce que l'on se trouve ici devant une demande formelle du PLR pour une augmentation de la subvention à cette manifestation ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sports, intégration et protection de la population : – Je rappelle le contexte des procédures. Au niveau de l'annonce à l'organisateur, je l'ai dit tout à l'heure, cela a été fait dans les règles de l'art, que l'on soit d'accord ou non avec cette décision. Aujourd'hui, suite à un recours devant la CDAP, le Tribunal a tranché et a donné entièrement raison à la Municipalité en disant que c'était, au niveau des bases légales, proportionnel et que c'était totalement justifié de prendre cette décision, y compris concernant des pertes financières éventuelles.

Il serait malvenu de revenir en arrière par rapport aux horaires. Et vous pouvez bien imaginer que les autres manifestations, probablement à raison, et avec pas mal de chances de succès, s'engouffreraient dans la brèche en disant que si une manifestation bénéficie d'un horaire élargi, il n'y a pas de raison qu'elles n'en bénéficient pas. C'est pourquoi la Municipalité est très restrictive par rapport à rediscuter de cette question.

De plus, est-ce à la Municipalité de subventionner, par la voie d'une subvention ordinaire, les manifestations pour les bières qui ne seraient pas vendues entre 2 h et 4 h ? On peut en discuter. Les grandes manifestations importantes, populaires, culturelles, comme celles que j'ai citées avant – Electrosanne, Festival de la Cité, pour n'en citer que deux – arrivent très bien à boucler leurs comptes simplement avec l'horaire proposé, tout en respectant l'environnement, ce qui, je vous le rappelle, est une volonté politique de la Ville. Nous voulons faire en sorte que le centre-ville soit aussi habité, qu'il n'y ait pas que des bureaux. Il faut donc une politique d'équilibre entre l'animation de la ville et le repos auquel les gens ont droit.

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Pour répondre à M. Stauber, même si je constate que je n'ai pas eu de réponse par rapport à ma question sur les problèmes particuliers de sécurité pour le Carnaval, ce n'est pas central ce soir. Monsieur Stauber, comme je le disais, le Carnaval a des agents de Securitas, et il y a évidemment la police en appui, et c'est normal.

Je ne fais pas partie de l'organisation, je ne suis même pas membre, donc je ne sais pas exactement à quel point ils seraient prêts à s'engager sur un concept sécurité supplémentaire. Ce qui est sûr, c'est qu'ils considèrent, à tort ou à raison, mais on se faisait le relais d'un certain nombre de questions, tout en ayant pris acte de la décision judiciaire – monsieur Vuilleumier, cela n'est évidemment pas remis en cause –, que c'est une manifestation d'ampleur conséquente, particulière, qui occupe l'espace public, mais qui est aussi est là pour des publics très différents, et qui amène une animation différente une fois par année au centre-ville ; c'est la raison pour laquelle on pouvait se demander si une égalité de traitement rigide se justifiait. Je ne peux pas vous en dire plus par rapport au concept de sécurité, monsieur Stauber.

Concernant votre deuxième question, j'entends et je comprends son caractère provocant, mais ce n'est évidemment pas le souhait du PLR. Néanmoins, ce à quoi on était rendu attentif par l'organisateur c'est qu'au-delà des coûts directs que peuvent représenter les limitations d'horaires avec une réduction du chiffre d'affaires sur les buvettes, il peut s'attendre éventuellement à ce qu'un certain nombre de forains, de gens qui participent à cette animation du Carnaval, dont je suis sûr que plusieurs d'entre vous bénéficient aussi, soit moins intéressés à venir au Carnaval. C'est une crainte qu'il nous paraît important de relayer ce soir. En tout cas, je remercie la Municipalité pour ses réponses.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sports, intégration et protection de la population : – Une précision : lors de toute manifestation, chaque fois qu'il y a une autorisation délivrée et les divers services contactés, c'est l'organisateur qui est responsable de la sécurité à l'intérieur des bâtiments ou de la structure dans laquelle a lieu l'animation. Pour prendre l'exemple du Carnaval, c'est clair que c'est le Carnaval qui mandate Securitas pour la

sécurité dans la cantine, par exemple, et aux abords immédiats des manèges. Ensuite, la police fait ce qu'elle fait ailleurs, elle s'occupe de la sécurité sur le domaine public.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M. Mathieu Blanc et consorts : « Nouveaux horaires pour le carnaval 2015 à Lausanne : la restriction imposée à une fête populaire est-elle une mesure utile et nécessaire pour pacifier les nuits 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 urgente de M. Denis Corboz et consorts : « Diffusion du Grand Conseil à La Télé »

Développement polycopié

Le 11 novembre 2014, le Conseil communal de Lausanne a voté le préavis 2014/32 de CHF 550'000.- pour recapitaliser la chaîne valdo-friburgeoise « La Télé ». Le plénum a donné son accord à cette recapitalisation moyennant un amendement prévoyant que la commission de gestion soit régulièrement informée sur la gestion et la stratégie de La Télé par les représentants de la Ville dans le conseil d'administration, une première fois début 2015.

Le 25 février dernier, les deux directeurs généraux annonçaient qu'ils allaient sûrement supprimer les retransmissions en direct du Grand Conseil vaudois.

Les arguments avancés sont :

- la nouvelle grille des programmes prévoit une multiplication des prises en direct (conférence de presse, événements dans l'actualité régionale) ;
- la diffusion est semble-t-il souvent coupée pour des prises de directs (conférences de presse, events, etc.) et ceci de manière brutale ;
- la qualité technique en termes d'image ne serait pas suffisante ;
- l'impossibilité de diffuser des blocs de publicité conduirait à des pertes de revenus et ne serait pas contractuelle.

Le bilan des directeurs est qu'il **serait préférable** de renoncer à la retransmission en live des séances du Grand Conseil.

La Ville étant actionnaire de la chaîne et siégeant au conseil d'administration, les questions suivantes sont posées à la Municipalité :

- 1) La Municipalité a-t-elle été mise au courant par l'intermédiaire du conseil d'administration de la suppression des diffusions en direct du Grand Conseil avant l'envoi de la lettre, soit avant le 25 février 2015 ?
- 2) La Municipalité estime-t-elle que ces retransmissions des séances du Grand Conseil en direct sont importantes pour l'information des citoyennes et citoyens vaudois ?
- 3) Vu le conditionnel employé dans le courrier des directeurs généraux, la Municipalité envisage-t-elle de demander, via son représentant au conseil d'administration, de poursuivre la retransmission des séances du Grand Conseil ?

- 4) La commission de gestion a-t-elle été mise au courant en début d'année – comme prévu dans les conclusions amendées du préavis 2014/32 – sur la nouvelle stratégie de La Télé ?
- 5) Une nouvelle grille des programmes 2015-2016 de La Télé sera-t-elle mise en place après l'été 2015? Si oui, la Municipalité peut-elle renseigner le Conseil communal sur la couverture prévue pour les élections fédérales et communales?

Discussion

M. Denis Corboz (Soc.) : – Je fais une petite récapitulation pour les téléspectateurs et téléspectatrices qui nous regardent sur le canal de service, et non pas à La Télé. Le 11 novembre dernier, ce Conseil a voté un préavis de recapitalisation de La Télé, moyennant un amendement prévoyant que la Commission de gestion soit régulièrement informée des différentes stratégies mises en place par la chaîne.

Le 25 février dernier, deux des directeurs généraux ont annoncé qu'ils allaient sûrement supprimer les retransmissions des débats, et ils ont avancé plusieurs arguments. Le premier c'est que la nouvelle grille des programmes projetée pour l'été va prévoir une multiplication des prises en direct – on entend par prise en direct des conférences de presse, des retransmissions de conférences de presse ou des événements régionaux de l'activité régionale. La diffusion serait, semble-t-il, plus souvent coupée et les débats hachés par des prises de direct intempestives. Ils invoquent aussi la qualité technique qui, semble-t-il, n'est pas au standing de la chaîne, ainsi que l'impossibilité de diffuser des blocs de publicité, ce qui conduit à des pertes et ne permet pas de respecter les engagements contractuels. Le bilan de ces directeurs est au conditionnel ; ils expliquent qu'il serait préférable de renoncer à une retransmission en live de ces séances. La Ville étant actionnaire de cette chaîne, nous avons quelques questions à poser à la Municipalité.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Je voudrais d'abord donner une information préalable pour que les faits soient les mêmes pour tous. La rediffusion du Grand Conseil a débuté à l'époque de la LRTV, quand j'étais encore directeur des Services industriels ; cela fait donc pas mal d'années. C'est un service que nous avons pensé être utile à la population, dans le cadre d'une information publique. Et puis, en 2009, lorsque La Télé a été fondée suite à la révision de l'époque de RLTV, avec l'obligation, pour avoir des subventionnements, d'avoir de très grandes régions, en l'occurrence le canton de Vaud et le canton de Fribourg ensemble, la nouvelle Télé n'a tout d'abord pas diffusé les séances du Grand Conseil ; il y a donc eu une interruption pendant à peu près une année.

A cette époque, pour assurer le service, et sachant que votre Conseil communal ne pouvait pas être diffusé, parce qu'il entraînait en concurrence directe avec le journal télévisé subventionné par l'OFCOM – c'était donc impossible, on ne pouvait pas dire que les soirs où il y a une séance du Conseil communal, il n'y a pas de journal subventionné –, nous avons diffusé le Conseil communal et quelques autres conseils communaux de la région, sur le canal de service. Mais, en 2009, sachant que les séances du Grand Conseil n'étaient pas diffusées, nous avons aussi diffusé le Grand Conseil sur le canal de service. Ce qui fait que les dix communes du télé-réseau, donc Lausanne et neuf autres, l'Ouest lausannois, ont, pendant une année, continué à recevoir ces séances deux fois : une fois par La Télé et une fois par le canal de service. Donc si La Télé supprimait sa prestation à la fin du mois, tout le monde devrait regarder le canal de service, voire internet, mais personne ne serait privé de la possibilité de suivre le Grand Conseil dans une vaste région autour de Lausanne ; nous diffusons jusqu'à la Vallée de Joux par Boisy-TV.

Il y a une deuxième catégorie de communes qui, aujourd'hui, sont autour de Netplus. Netplus est prêt à recevoir les signaux que Boisy-TV serait prêt à lui fournir si La Télé arrête la diffusion. Ces communes ont à peu près un tiers des téléspectateurs par télé-réseau. Elles n'auraient donc aucun problème à recevoir les émissions en question par leur propre

canal de service. Vous voyez, cela dépasse Lausanne. Un troisième tiers de la population, qui pourrait avoir un peu plus de problèmes avec la diffusion par le télé-réseau, est celle qui est sur des réseaux Cablecom, qui n'a toujours pas un canal de service pour densifier au maximum l'offre dans les télé-réseaux qui ne sont pas à large bande. Et il est possible que, ici ou là dans le Canton, comme il n'y a pas de canal de service, ce service ne puisse pas être repris. C'est une des missions dont le Bureau du Grand Conseil a été chargé aujourd'hui, par l'unanimité de députés, de vérifier la faisabilité, mais c'est le seul endroit à risque.

Une quatrième catégorie de Vaudois n'a pas de télé-réseau ; cela représente à peu près un quart de la population. Ceux-là n'ont jamais reçu La Télé, parce que La Télé a toujours fait partie du télé-réseau. Il faut signaler que, pour ceux-là, on verra peut-être un progrès, puisque Genève a lancé un nouveau système, où il est très facile de capter le Grand Conseil par internet sans complications diverses, tout comme on peut capter la Télévision suisse romande sur sa tablette ou tout support de ce genre. Le Grand Conseil vaudois et les services cantonaux peuvent faire la même chose. Dans cette optique, si on offre le même type de service pour les quelques cas n'ayant pas de canal de service, on pourrait passer par internet ; tous ceux qui n'ont pas la chance d'avoir un télé-réseau près de chez eux pourraient aussi passer par internet. Il est donc possible de remédier entièrement à ce manque éventuel dans un délai raisonnable.

Pour terminer, La Télé envisage ceci simplement parce que le Grand Conseil a toujours refusé une participation financière. Cela coûte et prend beaucoup d'espace ; il y aurait d'autres possibilités de meubler ces espaces, avec des prestations qui permettraient mieux à La Télé d'équilibrer son budget. Le budget 2015 est équilibré, mais les comptes 2014, comme vous le verrez, ne sont pas du tout équilibrés. J'avais déjà parlé des performances de la précédente direction lorsque nous avons discuté la recapitalisation, mais, dans les différentes mesures d'équilibre du budget, il y a aussi le principe qu'on est payé un minimum, ou alors on a le pouvoir de faire autre chose.

Pour répondre à la première question, les représentants de la Municipalité au conseil d'administration ont été mis au courant de cette tendance. Compte tenu des explications, ils ont donné leur accord de principe, tout en disant que cela pourrait créer quelques problèmes collatéraux. La date à laquelle cette communication devait se faire au Grand Conseil n'a pas été communiquée au conseil d'administration. Bien sûr, suivant le principe des conseils d'administration, les représentants de la Municipalité n'ont pas mis l'ensemble de la Municipalité au courant de la tendance, mais il y a très vite eu une discussion de la Municipalité consécutive à la communication qui a été faite.

Pour répondre à la deuxième question, la Municipalité estime important un tel service, puisqu'elle a contribué à le développer TVRL à l'époque. Elle en mesure aussi les limites, mais c'est comme la diffusion du Conseil communal : il y a des gens plus ou moins attentifs, qui suivent plus ou moins, suivant les jours et suivant le sujet, mais qui, par ce biais, se mettent à s'intéresser à tel ou tel débat public. Néanmoins, la Municipalité a la conviction réelle que l'ensemble de la région est desservi correctement par le canal de service. Pour tous ceux qui voudraient le service en question, elle est prête à favoriser le passage par Boisy-TV à tous les télé-réseaux qui nous le demanderait. Et puis, si tel ou tel télé-réseau dans le canton n'en veut pas, parce qu'il n'a pas de canal de service, je ne prétends pas avoir la capacité de remédier à tous les problèmes de l'humanité, même en matière télévisuelle. Néanmoins, avec le passage sur internet, qui va très certainement se faire dans le cadre du nouveau Parlement, dont le studio sera très bien équipé, le service général sera très certainement meilleur d'ici deux à trois ans pour l'ensemble de la population du canton et pour notre région, sans changement réel, puisqu'il est déjà sur le canal de service.

Pour répondre à la troisième question, la Municipalité estime la question parfaitement légitime, mais vu les explications données, elle ne ressent pas le besoin de le faire. En

effet, le service est assuré pour toute la région lausannoise et nous offrons les services équivalents au reste du canton. Ceci dit, si la discussion entre le Bureau du Grand Conseil et La Télé aboutit à un consensus raisonnable qui permet de maintenir la diffusion, nous ne verrions aucune objection.

Pour répondre à la quatrième question, la Commission de gestion doit être mise au courant de ce qui se passe en termes généraux. Pour La Télé, comme je l'ai dit à l'époque, ce ne sera pas le même rythme que pour le rapport de gestion de la Ville, puisque nous devons attendre que les comptes soient édités pour pouvoir vous décrire la situation exacte. Ils devraient l'être dans le courant du mois d'avril, au pire, du mois de mai, vu la fixation de l'assemblée générale. Dès que nous aurons des éléments solides sur l'année 2014 et sur le budget 2015, nous ferons, comme nous nous sommes engagés, un rapport à la Commission de gestion. C'est un rapport qui, je vous le rappelle, est distinct du rapport de gestion de la Ville. Dans cette optique, une large discussion sera permise. Ceci dit, ce qui a été voté n'est pas qu'on doit en référer au Conseil communal chaque fois que le conseil d'administration de La Télé prend une décision, et je voudrais qu'on soit précis sur les faits.

Pour répondre à la cinquième question, la nouvelle grille en question n'est pas encore disponible. Je vous signale qu'il y aura de nombreux événements. Il y a, certes, les élections communales, puis cantonales, l'année suivante, mais il y a à peu près le même calendrier à Fribourg, qui a aussi la période de cinq ans, ce qui fait qu'une égalité de traitement devra être réservée aux deux cantons. Je n'ai pas encore la grille, mais j'ai la conviction que quelque chose sera fait pour les élections fédérales dans les deux cantons, ainsi que pour les élections cantonales et communales. Mais, comme je l'ai dit à l'époque, cela n'ira pas jusqu'au détail et jusqu'à entendre les 18 candidats potentiels à la Municipalité de Lausanne pendant un quart d'heure d'antenne ; c'est impossible à vendre à l'ensemble de la Suisse romande concernée, c'est-à-dire Vaud et Fribourg. Il n'y a donc rien de neuf, comme je l'ai dit à l'époque à la commission du Conseil communal. Si nous voulons aller plus loin qu'une émission générale, il faudra mandater des suppléments sur le canal de service. C'est une question à laquelle l'actuelle Municipalité va bientôt devoir réfléchir, puisque les communales se rapprochent. Cela ne veut pas dire que La Télé ne fera rien. Elle fera quelque chose, mais il est évident qu'elle ne va pas pouvoir expliquer dix heures d'antenne en boucle pour tous les candidats à la Municipalité, comme le canal de service l'avait fait à l'époque. Ce serait injustifiable sur une zone aussi large.

La discussion est ouverte.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – M. le syndic aimerait qu'on soit clair sur ce que veut dire régulièrement informé, puisque c'est ce qui avait été voté par la résolution à l'époque. Alors je souhaite que le syndic nous explique ce qu'il entend par régulièrement informé. Une information importante, qui date d'il y a trois semaines, peut être transmise au moins par courrier à la présidente actuelle de la Commission de gestion. Cela étant dit, quand nous aurons la définition de ce que veut dire régulièrement informé par M. le syndic, on pourra peut-être aller plus loin.

Je constate simplement que plus Lausanne recapitalise La Télé, moins La Télé fait de service public. Je ne crois pas engager beaucoup le groupe La Gauche en vous disant que la prochaine fois, nous combattons sévèrement la recapitalisation de La Télé ; d'ailleurs, je ne crois pas qu'on a soutenu la dernière recapitalisation. Finalement, Lausanne propose de fournir du service public par son canal de service en retransmettant le Conseil communal et le Grand Conseil, et propose même, d'après vos propos, de fournir du service public aux autres communes qui voudraient demander le signal, ce qui est très bien. Mais cela coûte de l'argent, et on ne peut pas à la fois recapitaliser une chaîne privée et entretenir un début de télévision publique. Un jour, il faudra choisir. Pour nous, le choix est fait, et on en reparlera peut-être ; ou pas.

M. Daniel Brélaz, syndic : – La Municipalité a évidemment compris que quand on lui demande l'équivalent d'un rapport de gestion, c'est un rapport annuel qui décrit les grands événements et qui montre les tendances pour assurer l'avenir. C'est une évidence que nous n'avons jamais compris la cogestion permanente sur toutes les décisions de La Télé, parce que, sinon, nous n'aurions pas osé la proposer, il eût mieux valu mettre l'institution en faillite. Cela aurait été complètement contraire à la Loi fédérale sur la radio et la télévision. Ce Conseil a certes le pouvoir de refuser ou d'accepter des investissements de ce type, mais il n'a pas le pouvoir de faire la cogestion du programme ; même le conseil d'administration n'a pas ce pouvoir dès qu'il s'agit d'aller dans le détail.

Bien sûr que le conseil d'administration a son mot à dire sur la grille générale des programmes, et c'est aussi clair que nous sommes tous légitimés à intervenir sur les tendances générales, soit le renforcement du service public, comme le mentionnait M. Hubler. Cela fait partie des choses sur lesquelles on est légitimés à intervenir. En l'occurrence, un conseil d'administration ne peut pas exiger de maintenir un service déficitaire quand il y a des alternatives, et dire qu'il faut se débrouiller pour que je ne sais qui fournisse les 50 000 à 100 000 francs que cela représente. S'il y avait une perte de valeur pour les gens de la région lausannoise, la question serait légitime. Du moment que cette diffusion est assurée sur le canal de service – elle l'était déjà avant –, c'est simplement le doublon qui disparaît ; je ne vois pas où est la perte de service public pour la région. Il est possible que ce soit en effet le cas à deux ou trois endroits avec Cablecom.

Maintenant, la loi fédérale impose que la TV régionale, supposée locale, en l'occurrence Vaud-Fribourg TV, soit diffusée par tous les téléreseaux de la région. Ce qui fait que nous sommes obligés de la diffuser. Sur ce point, il y a effectivement discrédance, parce que Cablecom n'a pas l'obligation de diffuser le Grand Conseil sur un canal de service, car ce fournisseur n'est pas reconnu comme une chaîne par la Confédération. C'est la seule vraie différence.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Je suis content des réponses de la Municipalité, mais dans une mesure relativement modeste. Comme vous le savez, j'ai défendu la participation de la Ville à la recapitalisation de La Télé. Dans un certain nombre de domaines, on peut défendre des monopoles publics, mais dans le domaine de l'information audiovisuelle, c'est sain d'avoir une petite concurrence, en l'occurrence entre un acteur public, la Radio Télévision Suisse, et un acteur public-privé, La Télé. Le fait que la Ville ait des participations dans des sociétés qu'elle ne possède pas entièrement est vrai dans d'autres domaines. On peut penser à l'énergie, mais il y en a évidemment d'autres. Donc je ne comprends pas les motifs pour lesquels on s'opposerait à ce média alternatif qui me semble relativement important.

Maintenant, je suis un peu étonné par certaines réponses de la Municipalité. Si l'on prend des participations publiques dans un organe comme celui-ci, c'est quand même pour y exercer une certaine influence. Je ne crois pas que la Municipalité le nie ; en revanche, on a l'impression de sentir une réticence lorsque le Conseil communal souhaite savoir comment la Municipalité a fait usage de cette influence dans ce domaine en particulier. Si l'on pense, par exemple, au domaine énergétique, il est fréquent que des conseillers demandent au municipal en charge comment s'est positionné tel conseil d'administration, et comment la Ville souhaite peser de son poids d'actionnaire, de membre du conseil d'administration ou de délégué d'un membre du Conseil pour aller dans telle ou telle direction. Il me semble qu'on ne fait pas autre chose dans le cas présent. Je suis donc un peu déçu du caractère laconique de certaines réponses, qui semblent nous inviter à cesser de poser trop de questions.

De plus, la question que pose cette interpellation, au-delà de la question spécifique de la diffusion du Grand Conseil, c'est la définition du mandat de service public que l'on confie à La Télé, indépendamment de savoir ce que fixe la loi. La loi est relativement restreinte, les choses ne sont pas très précises. Mais si nous avons décidé de recapitaliser la chaîne

avec un demi-million de plus, c'est peut-être pour pouvoir avoir un poids, en tant que collectivité locale, dans la façon dont cette télévision remplit son mandat de service public, d'information de proximité. De ce point de vue, il ne faut pas non plus tordre le sens de l'amendement accepté par le plénum ; il a été accepté à l'issue de débats et de tractations qui avaient d'abord laissé envisager une issue plus compliquée pour ce préavis. C'était plutôt une solution de compromis.

On évoque un premier rapport début 2015 ; c'est bien de se tenir à cela. Il aurait été agréable que nous soyons informés, ne serait-ce que par une lettre à la Commission de gestion, de quelques évolutions en début de cette année déjà. Mais j'insiste, monsieur le syndic, qu'il faut entendre que nous souhaitons, en tant qu'organe délibérant, si ce n'est peser directement dans les décisions du conseil d'administration, du moins pouvoir mener assez régulièrement le débat sur l'étendue de ce mandat de service public. Certaines des réponses données ce soir laissent penser que c'est uniquement de la compétence du conseil d'administration ; vous comprendrez que c'est une réponse qui ne peut pas nous satisfaire complètement.

Ce qui m'a vraiment beaucoup surpris dans les propos de M. le syndic, c'est le fait d'évoquer la couverture des élections à venir. Evidemment, l'existence du canton de Fribourg ne nous avait pas échappé ; c'est une partie de la zone concernée par la concession. Je peux entendre que les grilles ne sont pas tout à fait définies, qu'elles le seront bientôt. Je ne connais pas l'organisation interne de La Télé. En revanche, il faudra encore que la Municipalité se positionne quant à savoir si elle juge suffisant ce qui est proposé par La Télé. Alors, de deux choses l'une : soit j'ai mal compris, et vous allez me détromper – j'en serai très content – et la Municipalité va tout mettre en œuvre, et je dis bien tout mettre en œuvre, pour faire en sorte que La Télé prévoie quelque chose pour les élections fédérales et communales, ce qui rendra superflu ne serait-ce que l'idée d'organiser un autre programme à côté, soit, honnêtement, je crois que lorsqu'on a débattu de ce préavis de recapitalisation, les termes utilisés ne signifiaient pas exactement la même chose pour les uns et pour les autres. On aurait vraiment de la peine à comprendre aujourd'hui qu'on nous dise que les programmes ne seront pas suffisants et ne pourront pas contribuer à la couverture médiatique et à la formation de l'opinion dans le cadre de ces élections.

Le groupe socialiste continuera à demander des informations. Le rapport annuel est autre chose, et l'information début 2015 en était une autre ; c'était une sorte de gage de bonne foi de la Municipalité envers le Conseil communal de donner une première information, si possible sans qu'elle soit demandée. Elle est demandée ce soir, mais on ne peut pas encore la recevoir. Je peux entendre cela, mais, sur le fond, c'était une solution de compromis, qu'il faut respecter. Il faut donc se montrer un peu proactif dans l'information du Conseil.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Monsieur Gaillard, il faut être clair et conscient qu'on s'est fait rouler – mais c'était prévisible –, pas par la Municipalité, mais par ce qui devait inéluctablement arriver : La Télé est devenue une télévision intercantonale qui n'a plus rien à voir avec TVRL. Nous sommes peut-être nostalgiques de TVRL, on s'est agrippé à une télévision locale, mais ce n'est plus une télévision locale, c'est une télévision intercantonale. Le problème, c'est qu'on a des participations dans un média qu'on ne maîtrise absolument plus, et que l'on ne maîtrisera plus malgré toutes les demandes que l'on pourra faire. Il faut en être conscient ; en tout cas, c'est ma conviction profonde.

Il y a fort longtemps, il y avait un journal communal, qui était distribué à tous les habitants de la ville ; en tout cas, il était dans toutes les boîtes aux lettres. Un jour, ce journal, qui coûtait, sauf erreur, 100 000 francs par année, a disparu pour des questions d'économies. C'est comme si, à l'époque, la Municipalité avait pris des participations dans *24 heures* et *La Liberté* pour se garantir une couverture locale lausannoise. C'est à peu près pareil. Donc, aujourd'hui, quoi qu'on demande, informé ou pas informé, il vaut mieux qu'on donne 50 000 francs par année à *24 heures* ou à *La Liberté* ; ce serait pareil. Ou alors, on

ne donne rien à personne et, éventuellement, on utilise le canal de service pour les besoins de l'information politique et citoyenne à ceux que cela concerne.

Pour revenir à l'information, qui, à mon avis, est déficiente, M. Corboz nous annonce un élément important. Cet événement important n'a rien à voir avec un rapport de gestion épais, volumineux et argumenté ; c'est une information essentielle que la Municipalité aurait dû transmettre à la Commission de gestion, sans pour autant qu'il y ait cogestion, puisque nous n'avons rien à décider dans ce domaine. Mais nous devrions au moins être informés.

M. Philipp Stauber (UDC) : – J'ai bien écouté les interventions de mes préopinants. Quatre questions traitent de la suppression des diffusions en direct du Grand Conseil, et j'avoue que je n'ai toujours pas compris si le Parti socialiste et le groupe La Gauche souhaitent, ou non, la diffusion de ces séances.

Je vous donnerai simplement un avis personnel sur la question en prenant le point de vue de l'actionnaire. Chaque fois que j'ai essayé de regarder les séances du Grand Conseil, j'ai mis ma montre en route et je suis arrivé jusqu'à douze minutes, avant de m'endormir ou de m'ennuyer. Donc, en tant qu'actionnaire, je vous dirais la chose suivante : je comprends la direction de La Télé sur la question ; si on veut continuer à transmettre et à diffuser les séances à La Télé, il faudrait qu'on augmente très fortement le niveau du spectacle donné par nos députés. A ce moment, je crois, la question disparaîtra, on peut transmettre ces séances, tout en faisant du bénéfice. Je vous recommande de regarder cela ; vous allez peut-être vous endormir après six minutes.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Monsieur Hubler, on ne peut pas, trois mois après une décision prise par une majorité relativement nette avec, si je me souviens bien, quelques abstentions de la part de votre groupe, dire qu'on s'est fait rouler ! En tout cas, ce n'est pas comme cela qu'on souhaite fonctionner.

Si vous vous souvenez des élections communales de 2011, La Télé était la même société, avec à peu près la même structure de capital, puisqu'il n'y a pas eu beaucoup de nouveaux entrants, et elle a fait un excellent travail de couverture des élections communales. Il y a eu un certain nombre de débats, et votre parti y était représenté ; en tout cas, il n'a pas jugé utile de boycotter ces émissions. Il y avait aussi des émissions sur les partis, la façon dont fonctionne la politique, et c'était assez centré sur Lausanne. Il est tout à fait possible, dans ce cadre intercantonal, de faire de la bonne télévision. Ce n'est pas une fatalité. On a osé étendre cette concession à Fribourg ; on peut parler de la petite pique à l'égard de notre région de faire cette concession un peu contre nature, mais, enfin, on n'a pas perdu d'avance. Je ne suis donc pas du tout d'accord avec vous et je vous inviterai à appliquer votre raisonnement au niveau fédéral, où, là aussi, on a un média que le politique ne contrôle pas ; il ne contrôle pas non plus la qualité, car c'est le rôle du délégué à des organes externes, comme vous le savez peut-être. Heureusement, je n'entends pas les représentants de votre parti plaider pour l'abolition de la RTS.

Je ne veux pas vous attaquer, je dis juste qu'on ne va pas abandonner le combat de si tôt. Soyez plutôt avec nous pour essayer de défendre un mandat de service public assez étendu, qui, oui, peut comprendre la rediffusion de séances du Grand Conseil. A une certaine époque, si vous aviez suivi avec assiduité le Grand Conseil, vous auriez vu que La Télé avait fait l'expérience des voix off pendant les séances du Grand Conseil. Je ne dis pas qu'il y a des solutions, je dis juste qu'on ne doit pas lâcher l'affaire aujourd'hui et considérer que, parce que c'est trop difficile de faire de la télévision régionale, il faut laisser cela aux privés, sans que nous nous en préoccupions. Le risque serait que cela disparaisse ou qu'il n'y ait plus aucune information locale, et je n'ai pas envie de m'y résoudre.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Je renonce ; les propos tordus ne m'inspirent pas.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Pour qu’il n’y ait pas de malentendu entre nous, je n’avais pas compris que le mandat donné à la Municipalité allait aussi loin que ce qui est exprimé ici ; mais je vais m’efforcer d’en tenir compte. J’avais compris qu’il fallait un rapport du même type que la gestion. Pour la gestion, c’est un rapport une fois par année sur ce qui s’est passé, sur les problèmes rencontrés, les solutions et les esquisses. D’après plusieurs interventions, je comprends que vous souhaiteriez qu’on aille un peu plus loin. Ce n’est pas ce que j’avais compris, et j’en suis désolé.

En ce qui concerne le fond, on a effectivement dû prendre ce type de décision, sans gaieté de cœur, parce que la qualité de la gestion de l’ancienne direction a laissé tellement de cadavres dans le placard que l’essentiel de la recapitalisation, y compris de l’actionnaire principal – qui n’est pas la Ville de Lausanne – permet d’avoir un budget 2015 équilibré, sans avoir recours à des articles du code que personne n’aime. Mais, sans prendre un certain nombre de mesures, cela n’aurait peut-être pas joué. Malheureusement, cette problématique de la diffusion du Grand Conseil a fait l’objet du paquet, parce qu’on était limité à cause de la qualité de la gestion déjà évoquée plusieurs fois ici. J’espère qu’avec un budget 2015 équilibré on ira maintenant dans le bon sens.

J’ai également voulu montrer qu’à l’époque de la modernisation des instruments, notamment d’internet, il y a des solutions d’aussi bonne qualité pour la diffusion du Grand Conseil pour l’ensemble du canton. C’est un cumul de prestations pour toute la région qui nous intéresse, et plus particulièrement pour les citoyens lausannois. Je n’ai rien voulu montrer de plus.

Pour le reste, vous connaissez notre difficulté : nous ne pouvons pas, suite aux directives de l’Office fédéral de la communication, avoir plus de 40 % du capital de La Télé en mains publiques. Ce qui signifie, vu le désintéret d’un certain nombre de sociétés vaudoises, qu’on va être à peu près à 49 % pour l’actionnaire principal fribourgeois dans le système que je vous ai décrit. Peut-être qu’ensuite un autre équilibre pourra être trouvé. Certains en ont invoqué la possibilité. Cela fera rebaisser sa part de capital. Mais c’est la situation réelle créée par la loi Leuenberger à l’époque, puisque c’est lui qui l’a fait passer au Conseil fédéral. Dans cette optique, cela nous laisse une marge de manœuvre limitée.

Maintenant, cela ne veut pas dire qu’on ne fait rien. Cela ne veut pas dire qu’on n’a pas les préoccupations de M. Gaillard. Il n’est pas question que La Télé fasse moins que la dernière fois, mais je vous rappelle qu’en 2006, les élections communales – c’était encore l’ancien régime – avaient fait l’objet d’un programme qui, pour quelqu’un qui aurait le même sentiment que M. Stauber sur la vie politique lausannoise face au Grand Conseil, était pour le moins gavant, puisqu’on avait 18 ou 20 candidats à la Municipalité, qui avaient chacun vingt minutes de parole. Les téléspectateurs adoraient écouter les deux plus rigolos – c’était presque ceux qui faisaient le moins de voix –, parce qu’au moins c’était drôle. Les autres avaient moins de succès. Chaque candidat avait droit à trois fois vingt minutes, ce qui faisait à peu près mille deux cents minutes d’émission, c’est-à-dire vingt heures. Bien sûr, La Télé n’a pas voulu reprendre la formule en 2011.

Et puis, comme l’a dit M. Gaillard, La Télé a fort bien couvert un certain nombre de questions d’ambiance et de choses de ce genre ; il n’est pas question qu’elle fasse moins. Mais votre Conseil communal avait dit à l’époque que ce n’était pas tout à fait suffisant, et c’est pourquoi, en plus des candidats qui passaient en boucle, la Municipalité a mandaté un tiers pour deux débats complémentaires sur le canal de service. Alors, la couverture sera au moins aussi bonne que la dernière fois. Par deux fois, on a ajouté des débats uniquement sur le canal de service, et on a donné vingt minutes à chaque candidat à la Municipalité, quel que soit leur nombre, avec trois rediffusions ; La Télé ne le fera pas, mais est-ce qu’il faut mandater quelqu’un pour cela ? C’est la seule question que j’ai posée.

Il n’est pas question que La Télé couvre moins bien l’évènement que la fois d’avant. Il y a eu des exigences ici, mais on ne peut pas justifier de faire la même chose qu’en 2006 dans une chaîne qui couvre deux cantons. Donc je distingue bien les choses. Le service public

de La Télé sera de même qualité – et on se battra pour cela –, voire légèrement meilleure, mais il est impensable qu'on diffuse vingt candidats à la Municipalité, trois fois de suite, pendant vingt minutes sur tout le réseau Vaud-Fribourg. Si on veut aller jusque-là, il faudra un mandat supplémentaire. Mais c'est une question dont on peut débattre entre nous, bien entendu.

Pour le reste, en ayant mieux compris la demande, on va essayer de vous tenir plus souvent au courant des ricochets en tous genres et des développements. On interviendra dans le cadre du conseil d'administration pour essayer de faire passer encore plus ce que vous souhaitez, maintenant qu'on s'est, je l'espère, compris.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M. Denis Corboz et consorts sur la décision de La Télé de supprimer la transmission en direct des séances du Grand Conseil vaudois ;
- 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^{me} Elisabeth Müller : « En Cojonnex. Pour qui sont les nouveaux logements ? »

Développement photocopié

En mars 2013, le Conseil communal a accepté le plan partiel d'affectation (PPA) « En Cojonnex » qui doit permettre à l'Ecole Hôtelière de Lausanne (EHL) de poursuivre son développement¹.

Les terrains concernés se trouvent au Chalet-à-Gobet et le PPA comprend essentiellement deux zones : une zone mixte d'installations parapubliques et d'habitation de moyenne densité (7,8 ha) et une zone d'habitation de moyenne densité (1,2 ha).

La première de ces zones est destinée aux besoins de l'EHL. Les terrains y sont propriété de l'école. La construction de logements pour les usagers de la zone y est autorisée dans une certaine proportion. Des logements pour 320 étudiants y existent déjà et il est prévu de construire des logements pour 380 étudiants supplémentaires.

Les terrains de la zone d'habitation de moyenne densité appartiennent à la Ville et à la Fondation du Denantou. Le règlement du PPA ne précise pas à qui peuvent être attribués les logements qui y seront construits.

Or il se trouve que le Chalet-à-Gobet est situé hors du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges. En conséquence, si on se réfère au Plan directeur cantonal de 2008, la croissance de la population entre 2008 et 2023 ne doit pas y dépasser 15 %. Ce taux est déjà actuellement largement atteint. La construction de nouveaux logements ne devrait donc pas y être autorisée. Pour cette raison, les Verts, lors de la discussion en plénum, ont demandé que les logements qui seront construits dans la zone d'habitation de moyenne densité, du moins dans la mesure où il s'agit de terrains appartenant à la Ville, soient réservés aux étudiants et autres usagers de l'EHL.

¹ Préavis n° 2012/56 accepté par le Conseil communal le 26 mars 2013.

La condition posée par les Verts permet de construire dans la nouvelle zone d'habitation de moyenne densité tout en respectant les normes d'aménagement du territoire. De plus, cet arrangement permet de résoudre un des problèmes les plus importants auxquels l'EHL est confrontée : celui de la mobilité. L'EHL se trouve pratiquement à la campagne. La desserte en TP est minimale. Actuellement, la plupart des collaborateurs et des étudiants habitent en ville ou dans des communes voisines et font les trajets logement – école et retour en voiture individuelle. Les riverains se plaignent beaucoup des nuisances que cette intense circulation génère. L'idéal serait que les usagers de l'EHL puissent loger sur place. L'école forme actuellement quelque 2300 étudiants. Les logements supplémentaires que l'école prévoit de construire sur son site ne suffiront donc pas à résoudre les problèmes de mobilité.

On a appris récemment que la Société immobilière lausannoise pour le logement (SILL) se proposait de construire des logements pour environ 200 étudiants ainsi qu'une crèche sur un des terrains appartenant à la Ville situé dans la zone d'habitation de moyenne densité. Le second terrain propriété de la Ville dans cette zone paraît intéresser la Société coopérative d'habitation Lausanne (SCHL).

Vu ce qui précède, je me permets de poser les questions suivantes à la Municipalité :

- Connaît-on déjà le maître d'œuvre qui construira ou les maîtres d'œuvre qui construiront sur le second terrain propriété de la Ville situé dans la zone d'habitation de moyenne densité ?
- A qui seront destinés les logements construits sur ce second terrain ?
- Les maîtres d'œuvre qui construiront sur les terrains de la zone d'habitation de moyenne densité appartenant à la Ville bénéficieront de droits distincts et permanents de superficie (DDP). La Ville prévoit-elle de fixer dans le règlement de ces DDP l'obligation d'attribuer les logements réalisés sur ces terrains uniquement aux étudiants et autres usagers de l'EHL ?

Je remercie par avance la Municipalité pour ses réponses.

Réponse photocopiée de la Municipalité

Rappel

En mars 2013, le Conseil communal a accepté le plan partiel d'affectation (PPA) « En Cojonnex » qui doit permettre à l'École Hôtelière de Lausanne (EHL) de poursuivre son développement².

Les terrains concernés se trouvent au Chalet-à-Gobet et le PPA comprend essentiellement deux zones: une zone mixte d'installations parapubliques et d'habitation de moyenne densité (7,8 ha) et une zone d'habitation de moyenne densité (1.2 ha).

La première de ces zones est destinée aux besoins de l'EHL. Les terrains y sont propriété de l'école. La construction de logements pour les usagers de la zone y est autorisée dans une certaine proportion. Des logements pour 320 étudiants y existent déjà et il est prévu de construire des logements pour 380 étudiants supplémentaires.

Les terrains de la zone d'habitation de moyenne densité appartiennent à la Ville et à la Fondation du Denantou. Le règlement du PPA ne précise pas à qui peuvent être attribués les logements qui y seront construits.

Or, il se trouve que le Chalet-à-Gobet est situé hors du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges. En conséquence, si on se réfère au Plan directeur cantonal de 2008, la croissance de la population entre 2008 et 2023 ne doit pas y dépasser

² Préavis N° 2012/56 accepté par le Conseil communal le 26 mars 2013.

15 %. Ce taux est déjà actuellement largement atteint. La construction de nouveaux logements ne devrait donc pas y être autorisée. Pour cette raison, les Verts, lors de la discussion en plénum, ont demandé que les logements qui seront construits dans la zone d'habitation de moyenne densité, du moins dans la mesure où il s'agit de terrains appartenant à la Ville, soient réservés aux étudiants et autres usagers de l'EHL.

La condition posée par les Verts permet de construire dans la nouvelle zone d'habitation de moyenne densité tout en respectant les normes d'aménagement du territoire. De plus, cet arrangement permet de résoudre un des problèmes les plus importants auxquels l'EHL est confrontée: celui de la mobilité. L'EHL se trouve pratiquement à la campagne. La desserte en TP est minimale. Actuellement, la plupart des collaborateurs et des étudiants habitent en ville ou dans des communes voisines et font les trajets logement -école et retour en voiture individuelle. Les riverains se plaignent beaucoup des nuisances que cette intense circulation génère. L'idéal serait que les usagers de l'EHL puissent loger sur place. L'école forme actuellement 2'300 étudiants. Les logements supplémentaires que l'école prévoit de construire sur son site ne suffiront donc pas à résoudre les problèmes de mobilité.

On a appris récemment que la Société immobilière lausannoise pour le logement (SILL) se proposait de construire des logements pour environ 200 étudiants ainsi qu'une crèche sur un des terrains de la Ville situé dans la zone d'habitation de moyenne densité. Le second terrain, propriété de la Ville dans cette zone, paraît intéresser la Société coopérative d'habitation Lausanne (SCHL).

Suivaient les trois questions traitées ci-dessous.

Préambule

Le PPA « En Cojonnex » concerne principalement trois propriétaires fonciers, soit l'Ecole Hôtelière Lausanne (EHL), la Ville de Lausanne ainsi que la Fondation du Denantou (FdD). Il permet la construction d'environ 47'800 m² sur deux types de zone³ et présuppose la démolition d'un certain nombre de bâtiments existants, situés principalement sur la parcelle de l'EHL. Ce potentiel constructible sera donc à consolider à l'occasion du développement de chacun des projets.

A ce stade, les surfaces constructibles à disposition sont réparties de la manière suivante:

Propriétaire foncier	N° Parcelle	Surface de plancher (m2 SPd)
Ville de Lausanne	20'610	7'700
Ville de Lausanne FdD	15'347 15'348	7'100
EHL	15'655	33'000
Total		47'800

Actuellement, l'EHL forme quelque 2'000 étudiants, dont 1'600 qui fréquentent quotidiennement le site de l'école, le solde étant en stage à l'extérieur. Dans le cadre de son projet d'extension, l'EHL a pour objectif de proposer mille lits sur sa propre parcelle, ce qui revient à doubler la capacité d'accueil actuelle et donc à loger environ 63 % des effectifs.

En complément, la Municipalité a décidé de réserver la parcelle communale 20610 à la SILL, chargée de construire des logements destinés à la colocation estudiantine. Le projet lauréat prévoit la réalisation d'environ septante logements pour environ 210 chambres.

³ La « zone mixte d'installations parapubliques et d'habitation de moyenne densité » concerne la parcelle 15655 propriété de l'EHL ; la « zone d'habitation de moyenne densité » concerne une partie de la parcelle 15347 et la parcelle 15349, toutes deux propriété de la Ville, ainsi que la parcelle 15348 appartenant à la FdD.

Cette offre supplémentaire permettra de loger quelque 13 % des étudiants qui fréquentent quotidiennement le site de l'EHL. Ces logements seront prioritairement destinés aux étudiants suivant la filière HES à l'issue d'une maturité professionnelle.

Enfin, la FdD, propriétaire de la parcelle 15348, a l'intention de réaliser du logement pour étudiants. Cependant, le potentiel constructif de cette dernière reste assez faible vu les conditions actuelles du parcellaire (environ septante chambres)

Ainsi, les contributions cumulées de ces trois maîtres d'ouvrage (EHL, SILL et FdD) devraient permettre, à terme, la création de près de 1'300 lits sur le site « En Cojonnex » et offrir ainsi une capacité d'accueil correspondant aux trois quarts de l'effectif étudiantin de l'EHL.

La dernière parcelle 15347 a été attribuée à la SCHL par la Ville de Lausanne à la suite d'un appel d'offre à destination de sociétés privées d'utilité publique. Elle devrait permettre la réalisation d'une quarantaine de logements à loyer contrôlé. Ces appartements ne seront pas réservés aux étudiants (sans pour autant les exclure) de l'EHL et permettront d'assurer un minimum de mixité sur le site.

Enfin, il convient de relever que les projets prévus sur le site intègrent la problématique de la mobilité : en effet, l'EHL ainsi que les maîtres d'ouvrage au bénéfice de DDP octroyés par la Ville s'engagent à développer un quartier satisfaisant aux exigences du concept « Société à 2'000 watts », ce qui signifie que l'impact de la mobilité induite par la construction de nouveaux logements devra être compensé par des économies d'énergie à la construction (matériaux) et/ou à l'exploitation (chauffage et électricité). De plus, l'EHL est particulièrement engagée sur les questions énergétiques et de mobilité; elle entend mener des négociations pour que la station-service prévue sur le site intègre notamment des points de recharge rapide pour véhicules électriques et propose ainsi une alternative aux carburants fossiles. Cette offre de proximité pourrait également participer à la réduction de l'impact des déplacements des étudiants et ménages habitant sur le site.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées:

Question 1. Connaît-on déjà le maître d'œuvre qui construira ou les maîtres d'œuvre qui construiront sur le second terrain propriété de la Ville situé dans la zone d'habitation de moyenne densité ?

Dans un souci de mixité sociale sur le site, la Municipalité a décidé de réserver la parcelle communale 15347 à la SCHL pour y construire des logements à loyer contrôlé destinés à des familles ou autres ménages.

Soucieuse de la qualité globale des réalisations envisagées sur les parcelles 15347 et 15348, elle a également exigé que la SCHL et la FdD organisent un concours d'architecture commun.

Ce dernier, lancé courant septembre 2014 et dont les résultats sont attendus en février 2015, devrait confirmer la possibilité de construire une quarantaine de logements à loyer régulé par la SCHL et environ septante chambres pour étudiants par la FdD.

Question 2. A qui seront destinés les logements construits sur ce second terrain ?

A priori, les logements construits par la FdD comprendront une septantaine de chambres réservées prioritairement aux étudiants de l'EHL. Les quelque quarante logements construits par la SCHL ne seront pas réservés aux étudiants mais destinés à des familles ou autres ménages.

Question 3. Les maîtres d'œuvre qui construiront sur les terrains de la zone d'habitation de moyenne densité appartenant à la Ville bénéficieront de droits distincts et permanents de superficie (DDP). La Ville prévoit-elle de fixer dans le règlement de ces DDP

L'obligation d'attribuer les logements réalisés sur ces terrains uniquement aux étudiants et autres usagers de l'EHL ?

S'agissant des logements réalisés par la SILL, la Ville entend les attribuer prioritairement aux étudiants de la filière des Hautes Ecoles HES-SO. Le fait de prioriser, plutôt que d'imposer, et d'élargir à l'ensemble des HES locales, permet de garantir le rendement locatif de la SILL et d'offrir une opportunité de logement à d'autres jeunes en formation. Une clause spécifique sera intégrée à cet effet dans le projet de droit de superficie qui sera soumis au Conseil communal dans les mois à venir.

La quarantaine de logements à loyer régulé construits par la SCHL sera prioritairement destinés à des ménages résidant à Lausanne depuis au moins deux ans ou y exerçant une activité professionnelle comme c'est désormais l'usage pour tous les nouveaux logements en droit de superficie.

Discussion

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Mon interpellation concerne des terrains appartenant à la Ville et situés au Chalet-à-Gobet. Ils sont maintenant classés en zone d'habitation de moyenne densité. Pour plusieurs raisons, il serait souhaitable que les logements qui y seront créés soient attribués avant tout aux usagers de l'Ecole hôtelière.

Les réponses de la Municipalité ne me satisfont pas entièrement.

Tout d'abord, contrairement à ses affirmations, les nouveaux logements créés par l'Ecole hôtelière sur les terrains qui lui appartiennent, et par la société SILL sur un des terrains de la Ville ne couvriront pas tous les besoins des usagers de l'Ecole hôtelière ; loin de là !

Ensuite, ce n'est pas parce que les nouveaux logements satisferont le concept de la société à 2000 watts du point de vue isolation thermique et combustible que le problème de la mobilité peut être négligé.

Finally, si, dans un souci de mixité sociale, la coopérative SCHL envisage de créer des logements pour des familles sur le second terrain propriété de la Ville, ceux-ci peuvent très bien aller à des familles étudiant ou travaillant à l'Ecole hôtelière.

En conclusion, je souhaite que, lors de la rédaction des droits de superficie relatifs aux terrains en question, les préoccupations à la base de mon interpellation soient prises en compte.

La discussion est ouverte.

M. Yves Ferrari (Les Verts) : – Je comprends les souhaits derrière cette demande. Je vous rends quand même attentifs au fait qu'il y a déjà eu un concours d'architecture. C'est difficile, une fois que le concours a eu lieu et que le lauréat est connu, de modifier un certain nombre de choses. Mais si cette demande correspond à ce qui peut être compris dans le projet, une fois le concours adjugé, je pense que ce n'est pas nécessairement négatif.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M^{me} Elisabeth Müller : « En Cojonnex. Pour qui seront les nouveaux logements ? » ;
- 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-Antoine Hildbrand et consorts : « Trafic automobile et agglomération lausannoise : quo vadis ? »

Développement polycopié

Le 5 novembre dernier, l'Office fédéral des routes (OFROU) informait différents acteurs de l'agglomération de l'avancement des projets de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, de la nouvelle jonction d'Ecublens, de la nouvelle jonction de Chavannes et du complément de la jonction de Malley. Le coût total de ces projets se monte à 1,1 milliard de francs.

Dans un scénario réaliste, les mises à l'enquête débuteraient à partir de 2017 avec ensuite un début des travaux au mieux dans un délai de 2 à 3 ans, sous réserve de la libération des crédits à hauteur d'environ 100 millions par année ; ce qui porterait la fin de la réalisation de ces infrastructures en 2030 !

La volonté de la Ville de Lausanne est de faire passer les automobiles en transit par le contournement autoroutier afin de diminuer la circulation au sein de la ville. Cet objectif est conforté et se conjugue notamment avec la réalisation d'axes de transports publics forts (tram et bus à haut niveau de service), l'important développement de la gare de Lausanne et le M3.

Compte tenu de ce qui précède, nous nous permettons de poser quelques questions à la Municipalité :

- *Quel est l'impact de ces annonces et de ce calendrier sur l'avancement des dossiers lausannois, vu l'objectif de report sur l'autoroute et les nombreux prochains travaux en ville ? Quels sont les risques et les priorités ?*
- *Quels sont les soutiens qu'apporte le Canton à la coordination des travaux dans l'agglomération ?*
- *De nouvelles projections démographiques sont en cours d'élaboration au sein du service statistique cantonal. Elles tiendront compte de nombre de facteurs d'influences nouvellement apparus depuis 2011 notamment de la LAT. Elles ne sont de loin pas encore disponibles mais on entend déjà parler d'anticipations à la baisse. Vu l'importance de ces éléments pour les financements fédéraux, qui décide quoi et comment la Ville fait-elle valoir ses positions ?*

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

Le 5 novembre dernier, l'Office fédéral des routes (OFROU) informait différents acteurs de l'agglomération de l'avancement des projets de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, de la nouvelle jonction d'Ecublens, de la nouvelle jonction de Chavannes et du complément de la jonction de Malley. Le coût total de ces projets se monte à 1,1 milliard de francs.

Dans un scénario réaliste, les mises à l'enquête débuteraient à partir de 2015 avec ensuite un début des travaux au mieux dans un délai de 2 à 3 ans, sous réserve de la libération des crédits à hauteur d'environ 100 millions par année ; ce qui porterait la fin de la réalisation de ces infrastructures en 2030 !

Il y a lieu de rappeler que la volonté de la Ville de Lausanne et de l'agglomération lausannoise est d'inciter les automobiles en transit à utiliser le contournement autoroutier afin de diminuer la circulation au centre de l'agglomération. Cet objectif est conforté et se conjugue notamment avec la réalisation d'axes de transports publics forts (tram et bus à haut niveau de service), l'important développement de la gare de Lausanne et le m3.

Suivaient les questions ci-dessous.

Préambule

Dans le cadre des projets de création de nouvelles jonctions ou des travaux complémentaires dans les jonctions autoroutières existantes, particulièrement dans l'ouest et le nord lausannois, l'Office fédéral des routes (OFROU) présente annuellement à l'ensemble des partenaires concernés (Canton, Schéma directeur de l'Ouest lausannois, communes, etc.) l'état d'avancement de la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, des nouvelles jonctions d'Ecublens et Chavannes et des travaux complémentaires à la jonction de Malley.

Lors de la dernière commission des partenaires (COPAR) du 5 novembre 2014, l'OFROU a présenté, d'une part, l'ensemble des travaux réalisés récemment ainsi que les jonctions susmentionnées en phase Projet Général qui ont fait l'objet d'une consultation en 2014 et, d'autre part, la prise de position du Canton qui en découle, ainsi que les réponses apportées.

Le coût de l'ensemble des projets présentés est évalué à 1.1 milliard de francs, dont la moitié liée à l'entretien (UPlaNS) Maladière-Villars-Ste-Croix et 30 % pour les mesures permettant la suppression du goulet d'étranglement de Crissier. Il y a lieu de préciser que selon les budgets annoncés pour tous ces projets, les financements fédéraux sont quasiment tous intégrés dans la planification financière de l'OFROU.

Quant au démarrage des travaux dans le secteur ouest de l'agglomération, il faut compter théoriquement un minimum d'environ 6 ans à partir de la fin du Projet Général, soit au mieux à partir du 2^{ème} semestre 2020. Dans les prochains mois, le traitement de la consultation des offices fédéraux devrait être fait en parallèle à l'élaboration du projet définitif. Ce faisant, il permettrait de gagner environ 12 mois sur le planning général.

En revanche, le délai minimum ne tient pas compte des éventuelles oppositions qui rallongeraient ce délai d'une manière indéterminée. Dans un scénario réaliste, le début des travaux n'aura donc effectivement pas lieu avant 2020-21 pour le tronçon Malley-Crissier.

Dans le secteur nord de la Ville, nous pouvons signaler que différents tronçons autoroutiers sont concernés par des travaux futurs. C'est le cas par exemple entre Vennes et Lutry où ils sont prévus à partir de 2017, car tous ne nécessitent pas de mise à l'enquête. Concernant l'éclatement de la jonction autoroutière de la Blécherette, la Confédération prévoit une mise à l'enquête au deuxième semestre 2015. Pour ce type de projets, la Ville est également impliquée dans la coordination avec les différents partenaires (Canton, SDNL, etc.).

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *Quel est l'impact de ces annonces et de ce calendrier sur l'avancement des dossiers lausannois, vu l'objectif de report sur l'autoroute et les nombreux prochains travaux en ville ? Quels sont les risques et les priorités ?*

L'objectif général de la Commune, mais également de l'agglomération et du Canton, est de préserver les quartiers des nuisances du trafic automobile et de favoriser l'usage des transports collectifs performants (métro, tram, BHNS) et des modes doux (vélos, piétons), par des aménagements sécurisés et de qualité, tout en assurant l'accessibilité aux différentes centralités de la ville par les transports individuels motorisés.

Cet objectif est inscrit dans les documents de planification aux différentes échelles territoriales (Plan directeur communal (PDCom) en cours de révision, Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) etc.), qui fixent les mesures à réaliser à l'horizon 2030. Les lignes directrices étant claires pour l'ensemble des partenaires, il convient désormais de procéder à la réalisation des projets par étapes. Tous ne seront en effet pas réalisés en même temps, au vu notamment des longs processus d'élaboration des

projets, des éventuelles oppositions et de la nécessaire coordination avec les projets urbanistiques.

Il est important de signaler que la Ville dispose d'une solide expérience en matière de gestion de chantiers. La réorganisation en 2013 de la cellule « coordination des chantiers » est l'une des mesures prises visant à réduire l'impact des importants travaux à venir. Non seulement, elle a permis de mettre en place une planification à plus long terme des chantiers coordonnés, mais également de prévenir leurs incidences sur la mobilité. Tant les chantiers des Axes forts (tram, BHNS, et.) que les mesures d'accompagnement des jonctions autoroutières (route de Romanel par exemple) sont intégrés dans une coordination globale visant à assurer une bonne accessibilité multimodale à notre ville.

Après consultation de l'OFROU, nous pouvons apporter les compléments de réponse suivants sur les aspects financiers. Au niveau fédéral, le financement des tâches et dépenses liées à la circulation routière est assuré via le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). L'Assemblée fédérale fixe le montant des dépenses annuelles pour les différentes tâches dans le cadre de l'arrêté fédéral concernant le budget. Ainsi, les coûts et crédits annuels pour les nouvelles jonctions et compléments de Malley seront financés par l'« Aménagement extension » de ce FSCR et l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier via le fonds d'infrastructure, dont les recettes proviennent également du FSCR.

En l'état actuel, la planification financière prévoit que les provisions du financement spécial pour la circulation routière seront quasiment épuisées d'ici la fin 2017. Par ailleurs, le fonds d'infrastructure est limité dans le temps et le financement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération n'est pas garanti. Afin de renforcer la fiabilité de la planification et des réalisations à long terme, le Conseil fédéral a décidé de créer, par la voie constitutionnelle, un fonds d'une durée illimitée : le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), illimité dans le temps, sur le même modèle que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF) et qui sera alimenté par les recettes actuelles et à venir. Lors de la consultation qui s'est achevée en juin 2014, la Municipalité s'est prononcée favorablement au sujet du principe de la création de FORTA, tout comme le Canton. Il incombe maintenant au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'élaborer le message destiné au Parlement qui devrait se déterminer au plus tard en 2016. En définitive, c'est au peuple qu'il appartiendra d'approuver ou non la modification constitutionnelle.

Question 2 : *Quels sont les soutiens qu'apporte le Canton à la coordination des travaux dans l'agglomération ?*

Le Canton est impliqué dans le processus d'élaboration des projets d'aménagement non seulement parce que les jonctions, qui appartiennent aux routes nationales, débouchent ensuite sur le réseau cantonal (c'est le cas notamment pour Malley et Chavannes), mais également parce qu'il participe au financement des mesures. Dans le cadre du Projet général, il fut l'intermédiaire entre l'OFROU et les communes, qui ont été consultées et appelées à formuler des remarques. La Ville de Lausanne est concernée par la bretelle de Malley et a donc pu s'exprimer et défendre cet objet. Le Canton a, en revanche, la vision globale des projets et également un rôle de coordination.

Il convient de rappeler que ces projets sont inscrits dans le PALM 2012, mais également dans la troisième adaptation du Plan directeur cantonal, adopté par le Conseil d'Etat le 2 juillet 2014 et qui devrait entrer en vigueur début 2015. Cette version, outre la mise à jour de la fiche de mesure R11, liée au PALM (2012), précise au chapitre des réseaux routiers (mesure A22) le rôle du Canton dans la planification des investissements liés au réseau autoroutier et à leur coordination.

Question 3 : *De nouvelles projections démographiques sont en cours d'élaboration au sein du service statistique cantonal. Elles tiendront compte de nombre de facteurs d'influences nouvellement apparus depuis 2011 notamment de la LAT. Elles ne sont de*

loin pas encore disponibles mais on entend déjà parler d'anticipations à la baisse. Vu l'importance de ces éléments pour les financements fédéraux, qui décide quoi et comment la Ville fait-elle valoir ses positions ?

Statistique Vaud (ex-SCRIS) calcule et met périodiquement à disposition des projections démographiques tant au niveau du canton que de certaines régions. Elles constituent un outil d'aide à la décision, notamment dans un contexte de planification.

Le rapport de Statistique Vaud de 2011 a évalué trois scénarios d'évolution, envisagés dans un environnement dynamique et favorable à une croissance démographique.

Le PALM 2012 se base sur les valeurs de ce rapport pour estimer le nombre d'habitants-emplois à l'échelle de l'agglomération. L'augmentation des habitants entre 2010 et 2030 selon les trois scénarios, est du plus bas au plus fort, respectivement de + 34'000, + 57'000 et + 69'000 habitants dans le périmètre compact. C'est ce dernier scénario, « scénario fort », qui a été retenu, soit une augmentation totale de 112'000 habitants et emplois (+ 43'000 emplois), cela afin notamment de tenir compte du contexte favorable.

La prochaine mise à jour du PALM, à déposer en juin 2016, sera l'occasion d'adapter, au besoin, les valeurs à considérer, d'expliquer les éventuels retards dans la mise en œuvre par rapport à 2007, au regard des longs processus notamment, et d'intégrer la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) révisée. L'ensemble des partenaires (Ville, Schémas directeurs, Canton, etc.) auront donc à s'exprimer prochainement sur les mesures retenues. La démarche prospective, bien qu'itérative, ne devrait toutefois pas remettre en question de manière fondamentale le concept de mobilité, globalement similaire à celui présenté dans le PALM de première génération, bien que ce dernier considérait un scénario moins fort. Concrètement, les projets risquent simplement d'être étalés sur une période plus grande. Le risque majeur qui a été relevé précédemment est le manque de ressources financières qui doit être résolu par FORTA.

Discussion

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour la qualité de sa réponse. La réponse n'appelle pas de résolution ; en tout cas, je n'en déposerai pas sur ce sujet.

Les questions concernaient les suppressions de goulets d'étranglement des différentes jonctions et des conséquences pour la ville. Je crois comprendre qu'un calendrier relativement optimiste part sur un horizon de fin des travaux entre 2025 et 2030, sous réserve de l'acceptation du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), ce qui pose un certain nombre d'hypothèques lourdes, et d'hypothèses en tout cas difficiles à maîtriser pour l'avancement de tous ces travaux.

Evidemment, je suis un peu inquiet, mais je fais confiance à la Municipalité et aux services de la Ville par rapport aux conséquences des travaux et du report de trafic sur le contournement autoroutier. J'espère que les hypothèses les plus favorables sur les nouveaux modes de déplacement permettront de gérer l'ensemble de ces difficultés, même s'il n'y a pas lieu d'être trop pessimiste à ce stade. Je n'ai pas de questions complémentaires.

La discussion est ouverte.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – J'interviens, parce que j'ai l'impression qu'il y a un malentendu par rapport au projet FORTA et aux autres projets.

En ce qui concerne la mise à l'enquête, il n'y a pas de souci de mise à l'enquête des projets tels qu'ils ont été annoncés, puisqu'ils sont dans le pipeline de l'Office fédéral des routes, en particulier la planification financière de la Confédération. Par contre, si nous faisons référence à FORTA, c'est qu'on est inquiet concernant l'alimentation du fonds, et il est possible que ce projet soit légèrement retardé par manque de liquidités.

Vous avez raison de vous inquiéter par rapport aux projets indépendants de FORTA, parce qu'un des projets pourrait déraiper et finir sous une autre forme. Mais, en l'état de nos connaissances, ce sont tous des projets dûment inscrits dans la planification.

Par contre, on est très inquiet concernant le dernier message reçu dans le projet fédéral aujourd'hui aux Etats, soit le projet FORTA tel qu'il est, puisqu'on redéfinit les priorités des goulets d'étranglement, alors même qu'il y a deux ans, on nous avait dit que c'était la dernière fois qu'on faisait une redistribution des projets et leur mise en œuvre. Or, par manque de ressources financières, il y a eu un rééquilibrage des projets et c'est sur le chapitre goulets d'étranglement que la remarque de M. Hildbrand est tout à fait justifiée.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Trafic automobile et agglomération lausannoise : quo vadis ? » ;
- 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^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Véhicules trop bruyants : l'impunité ? »

Développement polycopié

Les véhicules présentant des niveaux élevés de bruit ont augmenté ces dernières années, c'est plus particulièrement le cas des voitures de grande puissance, de nouveaux véhicules tels les quads et des deux-roues motorisés.

L'augmentation du nombre de deux-roues motorisés (ci-après les motos) est un phénomène particulièrement marqué et avéré. Dans le canton de Vaud, l'ensemble de ces véhicules passe de 28'000 véhicules à près de 52'000 entre 2000 et 2012, soit une augmentation de 86 %. A Lausanne, l'augmentation a été moindre, ces véhicules passant de 6'000 à 8'300⁴ durant la même période.

Parmi les effets positifs de cette évolution, on mentionnera une occupation moindre de l'espace public (par rapport aux voitures), un parcage facilité, et, surtout, la possibilité de se jouer des bouchons en ville. Ajoutons encore des prix nettement plus bas que ceux des voitures.

Parmi les effets négatifs, les deux principaux problèmes sont ceux du bruit et de la pollution de l'air. Contrairement aux voitures dont les carrosseries protègent mieux le moteur et sont moins bruyantes qu'avant, le moteur des motos est peu protégé. D'ailleurs la norme de bruit à ne pas dépasser s'appliquant aux motos est de 80 décibels, alors qu'elle se situe à 75 décibels pour les voitures. La loi autorise également des émissions polluantes plus élevées pour les motos que pour les voitures.

S'agissant du comportement des motocyclistes, certains ont choisi des véhicules peu bruyants et une conduite discrète et respectueuse. D'autres, au contraire, considèrent les rues de la ville comme un circuit de course (malgré une campagne d'affichage où un

⁴ Source pour tous les chiffres : SCRIS.

champion de la moto affirme « *La route n'est pas mon circuit* »). Ils ont une conduite faite de ralentissements et de fortes accélérations particulièrement bruyantes. Ils ont souvent « trafiqué » leur pot d'échappement dans le but, précisément, de faire le plus de bruit. Car c'est la mode du « tuning » et la mise en place de dispositifs permettant d'augmenter le bruit est très fréquente. Et ces dispositifs peuvent s'enlever facilement quand un contrôle s'annonce. Ces « clapets » (pour utiliser le vocabulaire en vigueur) ont également pour effet de modifier la combustion, et donc la pollution engendrée par un pot d'échappement trafiqué est également beaucoup plus élevée « *comme les voitures d'il y a 20 ans* », nous disait un spécialiste. De nuit, une seule moto peut réveiller des centaines de personnes.

Alors que le bruit induit par les sirènes des voitures de police, des ambulances et des camions de pompiers, des hélicoptères se rendant au CHUV, des transports publics, peuvent être considérés comme des bruits « nécessaires », tel n'est pas le cas du bruit des motos, qui ne fait plaisir qu'à celui qui le provoque. Or, « *il est interdit de faire du bruit sans nécessité* », selon l'article 30 du Règlement général de police.

Ainsi, il nous paraît que des mesures de contrôles, assorties des sanctions nécessaires, inciteraient les motocyclistes et les conducteurs des autres véhicules très bruyants à modifier leur comportement. Ceux d'entre eux qui sont à l'origine d'un bruit excessif seraient donc rapidement incités à modifier leur comportement. Les contrôles de vitesse sont fréquents et efficaces. Des contrôles des niveaux sonores sont tout aussi importants et seraient également efficaces.

La diminution du bruit à la source, et donc le confort de milliers d'habitants à Lausanne, en serait grandement amélioré, sans que ces mesures ne coûtent cher, à la différence des autres mesures généralement retenues (revêtement phono-absorbants, parois antibruit et fenêtres isolantes). Il s'y ajouterait également une diminution de la pollution de l'air à laquelle les habitants du centre-ville sont plus particulièrement exposés.

Aussi nous nous permettons de poser les questions suivantes à la Municipalité :

1. La Police de Lausanne effectue-t-elle des contrôles du niveau sonore produit par les motos et autres véhicules particulièrement bruyants ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, pour quelles raisons et depuis quand ? Cas échéant, est-il envisagé de recourir à nouveau et de manière régulière à ce type de contrôles ?
2. La Police effectue-t-elle des contrôles liés aux modifications des pots d'échappement de ces véhicules et en particulier des motos ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, quelles en sont les raisons ?
3. Quelles mesures pourraient-elles être prises par notre ville afin de limiter le bruit des véhicules bruyants à la source, tel que préconisé par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores excessives et de la pollution accrue qui en découle ?
4. Si les mesures telles que mentionnées ci-dessus (contrôles et sanctions) n'étaient pas suffisantes ou difficiles à réaliser, quelles autres mesures seraient-elles envisageables ?

Réponse photocopie de la Municipalité

Rappel

Les véhicules présentant des niveaux élevés de bruit ont augmenté ces dernières années, c'est plus particulièrement le cas des voitures de grande puissance, de nouveaux véhicules tels les quads et des deux-roues motorisés.

L'augmentation du nombre de deux-roues motorisés (ci-après les motos) est un phénomène particulièrement marqué et avéré. Dans le canton de Vaud, l'ensemble de ces véhicules passe de 28'000 véhicules à près de 52'000 entre 2000 et 2012, soit une augmentation de

86 %. A Lausanne, l'augmentation a été moindre, ces véhicules passant de 6'000 à 8'300⁵ durant la même période.

Parmi les effets positifs de cette évolution, on mentionnera une occupation moindre de l'espace public (par rapport aux voitures), un parcage facilité, et, surtout, la possibilité de se jouer des bouchons en ville. Ajoutons encore des prix nettement plus bas que ceux des voitures.

Parmi les effets négatifs, les deux principaux problèmes sont ceux du bruit et de la pollution de l'air. Contrairement aux voitures dont les carrosseries protègent mieux le moteur et sont moins bruyantes qu'avant, le moteur des motos est peu protégé. D'ailleurs la norme de bruit à ne pas dépasser s'appliquant aux motos est de 80 décibels, alors qu'elle se situe à 75 décibels pour les voitures. La loi autorise également des émissions polluantes plus élevées pour les motos que pour les voitures.

S'agissant du comportement des motocyclistes, certains ont choisi des véhicules peu bruyants et une conduite discrète et respectueuse. D'autres, au contraire, considèrent les rues de la ville comme un circuit de course (malgré une campagne d'affichage où un champion de la moto affirme « *La route n'est pas mon circuit* »). Ils ont une conduite faite de ralentissements et de fortes accélérations particulièrement bruyantes. Ils ont souvent « trafiqué » leur pot d'échappement dans le but, précisément, de faire le plus de bruit. Car c'est la mode du « tuning » et la mise en place de dispositifs permettant d'augmenter le bruit est très fréquente. Et ces dispositifs peuvent s'enlever facilement quand un contrôle s'annonce. Ces « clapets » (pour utiliser le vocabulaire en vigueur) ont également pour effet de modifier la combustion, et donc la pollution engendrée par un pot d'échappement trafiqué est également beaucoup plus élevée « *comme les voitures d'il y a 20 ans* », nous disait un spécialiste. De nuit, une seule moto peut réveiller des centaines de personnes.

Alors que le bruit induit par les sirènes des voitures de police, des ambulances et des camions de pompiers, des hélicoptères se rendant au CHUV, des transports publics, peuvent être considérés comme des bruits « nécessaires », tel n'est pas le cas du bruit des motos, qui ne fait plaisir qu'à celui qui le provoque. Or, « *il est interdit de faire du bruit sans nécessité* », selon l'article 30 du Règlement général de police.

Ainsi, il nous paraît que des mesures de contrôles, assorties des sanctions nécessaires, inciteraient les motocyclistes et les conducteurs des autres véhicules très bruyants à modifier leur comportement. Ceux d'entre eux qui sont à l'origine d'un bruit excessif seraient donc rapidement incités à modifier leur comportement. Les contrôles de vitesse sont fréquents et efficaces. Des contrôles des niveaux sonores sont tout aussi importants et seraient également efficaces.

La diminution du bruit à la source, et donc le confort de milliers d'habitants à Lausanne, en serait grandement amélioré, sans que ces mesures ne coûtent cher, à la différence des autres mesures généralement retenues (revêtement phono-absorbants, parois antibruit et fenêtres isolantes). Il s'y ajouterait également une diminution de la pollution de l'air à laquelle les habitants du centre-ville sont plus particulièrement exposés.

Suivaient les quatre questions traitées ci-dessous.

Préambule

Les principales sources de nuisances sonores étant issues du trafic routier, la Municipalité a intégré dès 1993 les premières mesures d'assainissement dans sa stratégie des déplacements, en développant notamment son offre en transports publics et en implantant les premières zones de modération (30 km/h et rencontre). Actuellement, c'est dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie de mobilité sur le territoire communal (Plan directeur

⁵ Source pour tous les chiffres : SCRIS.

communal (PDCOM)) et, de façon plus générale, par sa participation active au développement du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), que la Municipalité contribue de façon proactive à limiter les nuisances sonores du trafic routier en améliorant l'attractivité des transports publics et en développant et sécurisant les espaces dévolus aux mobilités douces. Des mesures de tranquillisation des espaces routiers⁶ ainsi que l'utilisation de revêtements « phono-absorbants »⁷ viennent compléter ce dispositif.

Ainsi, la plupart des mesures préconisées par le PDCOM de 1996 ont été réalisées (métro m2, interface du Flon, prolongement du LEB au Flon) ou vont l'être prochainement, avec notamment la réalisation du grand projet des Axes forts des transports publics urbains (AFTPU) qui permettra de relier la Ville aux différentes communes de l'agglomération⁸. La surface cumulée des zones 30 et de rencontre a été multipliée par quatre depuis 1995 et couvre aujourd'hui 35% de la surface de la zone urbaine. Enfin, les surfaces piétonnes (trottoirs et zones piétonnes) ont augmenté d'un quart entre 2003 et 2011 pour représenter aujourd'hui quelque 785'000 m².

Les mesures structurelles déjà engagées et celles qui le seront dans le cadre du prochain plan directeur communal constituent la clé de voûte et les mesures les plus efficaces en vue de limiter le trafic routier et les nuisances sonores qui l'accompagnent. Elles doivent toutefois s'accompagner également de mesures de police qui viennent en complément aux mesures structurelles décrites ci-dessus. Conformément à la loi sur la circulation routière (LCR)⁹ et à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), le Corps de police est habilité à agir en cas de :

- modifications illégales apportées aux véhicules ;
- comportement inadéquat du conducteur.

C'est dans le cadre de sa mission générale de surveillance de la circulation que la police procède à des contrôles de conformité du véhicule. Il est possible de détecter le 90% des modifications illégales de visu et d'en contrôler la conformité sur le champ, le conducteur devant être en possession d'un certificat de conformité ; en cas de doute, la police recourt au mesurage du niveau sonore¹⁰. Comme ce contrôle doit se faire dans un lieu suffisamment dégagé, afin d'éviter la réverbération, et sans vent, la police procède au mesurage dans un endroit conforme, proche du lieu de contrôle, ou se rend au Service des automobiles et de la navigation (SAN) durant les heures d'ouverture.

Relevons enfin que le phénomène du tuning « illégal » a perdu de son importance ces dernières années, les amateurs pouvant désormais acquérir aisément des pièces homologuées, adaptées à leur véhicule, ce qui n'était pas le cas il y a cinq ou six ans.

Il est par contre plus délicat d'amender un conducteur dont le comportement génère du bruit sans nécessité. En effet, cette infraction ne peut être observée qu'en flagrant délit et la notion de bruit restera subjective, ce dernier ayant cessé au moment de l'interpellation. Néanmoins, la police sanctionne tous les cas clairs ; pour ce faire, elle privilégie les contrôles « volants », les conducteurs adaptant leur comportement durant les campagnes de répression annoncées au préalable.

⁶ Une diminution de la vitesse moyenne des véhicules de 50 à 30 km/h peut diminuer le niveau sonore du trafic de l'ordre de 2 décibels ; le réaménagement de l'avenue de Cour, de l'avenue du Grey, de l'avenue Dapples et bientôt de l'avenue de Chailly, sont des exemples de requalification permettant de modérer les émissions sonores le long d'axes fortement sollicités.

⁷ Les revêtements dits « phono-absorbants » ont la faculté d'absorber une partie du bruit produit à l'interface entre le pneu et la chaussée ; ils n'ont par contre aucun effet sur les nuisances sonores émises au niveau du moteur, de l'échappement ou sur les bruits générés par les défaillances techniques des véhicules. En 2013, la campagne de renouvellement des couches de roulement a permis de mettre en œuvre plus de 10'000 m² de revêtements phono-absorbants, soit près de 40% de la surface totale.

⁸ Métro m3 ; tramway reliant le centre-ville à Renens, puis à Villars-Ste-Croix ; bus à haut niveau de service en direction de Pully et Lutry.

⁹ Art. 42 LCR et 33 OCR (Bruit et circuit inutile).

¹⁰ Annexe 6, OETV.

Trois types d'action sont aujourd'hui envisagés en lien avec la problématique soulevée par l'interpellatrice.

- 1) A court terme, et afin de contrôler les éventuelles modifications apportées aux véhicules et de rappeler aux automobilistes les avantages liés à une conduite respectueuse des habitants, la police a décidé de lancer une campagne d'information, suivie d'une campagne de répression, durant le premier semestre 2015. Elle se déclinera en deux phases :
 - la phase communication et prévention, qui se déroulera entre février et avril 2015, qui permettra de rappeler aux conducteurs qu'il est interdit de faire du bruit sans nécessité et que toute modification technique nécessite une homologation préalable. Il est prévu de lancer cette action par un communiqué de presse ; des dépliants seront ensuite distribués à l'occasion de contrôles spécifiques sur la petite ceinture lausannoise, qui assure la distribution du trafic autour du centre-ville et qui permet donc de toucher un grand nombre d'usagers, ainsi que dans les garages de la place ;
 - cette campagne sera suivie de contrôles ciblés ; ils auront lieu principalement sur la petite ceinture lausannoise, en soirée, une fois par semaine au minimum, durant deux mois.

La Municipalité fera un bilan de cette action et informera les membres du Conseil communal en septembre 2015. En fonction de l'efficacité des mesures engagées, ces actions pourront être reconduites.

- 2) Dans le cadre du projet des Axes forts de transports publics, et en lien direct avec les questions de report de trafic, en particulier sur la petite ceinture, la Municipalité proposera dans le cadre des mesures d'accompagnement des mesures spécifiques de police susceptibles de mieux protéger les habitants contre les nuisances sonores liées au trafic automobile. Ce plan spécifique est aujourd'hui en préparation. Dans ce cadre, la Municipalité entend également étudier l'introduction de mesures spécifiques, comme la limitation, à certaines heures du jour ou de la nuit, de la vitesse sur certains axes fortement sollicités ou la restriction d'usage (exclusion totale ou partielle des véhicules bruyants).
- 3) Enfin, à plus long terme, la Municipalité entend poursuivre sa stratégie de réduction des nuisances sonores. Ainsi, le projet de révision du PDCom met l'accent sur la réduction de l'exposition de la population aux nuisances liées aux flux des transports individuels motorisés et confirme :
 - la stratégie actuelle de la mobilité qui vise à mettre en place une alternative efficace à la voiture tout en recherchant la cohabitation (modération du trafic dans les poches résidentielles et les zones de loisirs et recherche de complémentarité entre les divers moyens de déplacements tout en garantissant la liberté de déplacement et d'accès au centre-ville) et ;
 - l'importance des interventions à la source des nuisances ainsi que de la réduction au niveau local des atteintes à la qualité environnementale (assainissement des axes routiers à forte charge de trafic¹¹).

¹¹ Les tronçons problématiques à assainir en priorité ont été identifiés et des études d'assainissement du bruit routier sont par ailleurs déjà en cours ; elles portent sur quatre secteurs (¹ nord-est ; ² Dapples et Chailly ; ³ Ruchonnet, Gare, Beaulieu, Vinet, Mercier et rue Vigie ; ⁴ sud) et touchent partiellement les tronçons problématiques à assainir en priorité.

Réponses aux questions posées

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

Question 1 : La Police de Lausanne effectue-t-elle des contrôles du niveau sonore produit par les motos et autres véhicules particulièrement bruyants ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, pour quelles raisons et depuis quand ? Cas échéant, est-il envisagé de recourir à nouveau et de manière régulière à ce type de contrôles ?

Comme indiqué en préambule, la police doit rarement recourir à une mesure du niveau sonore des véhicules, la majorité des infractions ayant trait à une modification de l'échappement, ce qui peut être constaté de visu et doit être attesté par un certificat de conformité. Ce n'est qu'en cas de doute qu'elle procèdera au mesurage. Ainsi, aucune campagne de mesurage ciblée n'a été réalisée durant les 25 dernières années. Une campagne de sensibilisation et de répression est programmée pour le printemps 2015.

Question 2 : La Police effectue-t-elle des contrôles liés aux modifications des pots d'échappement de ces véhicules et en particulier des motos ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles conséquences (type et nombre de sanctions notamment) ? Si non, quelles en sont les raisons ?

Comme indiqué en préambule, la police constate et dénonce les véhicules en infraction (modification ou défautuosité). Les contrôles sont quasi quotidiens. Les infractions pour modifications illégales sont enregistrées sous la rubrique générale « Infractions à la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) » et ne sont pas listées dans les amendes d'ordre. Les contrevenants sont donc dénoncés à la préfecture qui statue sur le montant de l'amende¹², à laquelle s'ajoutent les frais (une quarantaine de francs).

La police établit dans tous les cas une « fiche technique » qui relève les défauts constatés. Les contrevenants devront alors se présenter, avec un véhicule remis aux normes, au poste de police de leur choix dans un délai de cinq à dix jours. Un rappel est établi à l'issue de ce délai, avec obligation de se présenter dans un délai de sept jours. En cas de non-respect, la police rédige un rapport de dénonciation à l'autorité compétente, avec copie au SAN. Chaque année, le Corps de police établit en moyenne quelque 2'000 fiches techniques et 700 rappels, toutes infractions confondues¹³. Le SAN procède de son côté à des mesures du niveau sonore lors du contrôle individuel d'un véhicule dans le cadre de la première immatriculation ou au cours des contrôles subséquents (art. 105 al. 1 OAC). Il est de plus le seul habilité à séquestrer des pièces non homologuées.

Question 3 : Quelles mesures pourraient-elles être prises par notre ville afin de limiter le bruit des véhicules bruyants à la source, tel que préconisé par l'OPB, afin de protéger la population des nuisances sonores excessives et de la pollution accrue qui en découle ?

La Municipalité n'a pas de compétence pour agir sur les problèmes « à la source », l'homologation des véhicules étant une compétence fédérale. La Ville dispose par contre d'importants moyens d'action évoqués dans le préambule qu'il s'agisse de mesures structurelles de réduction et de limitation du trafic (zones 30, transfert modal de la gestion des feux, limitation du trafic, revêtements de sol, etc.) ou de mesures de police.

Question 4 Si les mesures telles que mentionnées ci-dessus (contrôles et sanctions) n'étaient pas suffisantes ou difficiles à réaliser, quelles autres mesures seraient-elles envisageables ?

Les contrôles de police sont des moyens complémentaires aux mesures structurelles permettant de limiter le bruit ainsi que la circulation routière. L'objectif de la Municipalité,

¹² Environ CHF 150.- pour un pot d'échappement de motocycle non conforme à 1'000 francs en cas de récidive.

¹³ Phare cassé, défautuosité de carrosserie et modification de véhicule.

qui sera rappelé dans le cadre de la révision du PDCom, est bien de poursuivre une politique de report modal à travers notamment le développement des axes forts de transports publics (t1, m3 notamment) et de favoriser la mobilité douce. La politique de limitation du bruit et de tranquillisation (zones 30, feux de signalisation, revêtements phono-absorbants cas échéant) sera également poursuivie. Comme indiqué en préambule, la Municipalité, dans le cadre du développement des Axes forts de transports publics, présentera des mesures compensatoires permettant de limiter les nuisances sur les secteurs ou quartiers qui pourraient être touchés par des reports de trafic.

Elle va enfin également faire analyser l'opportunité d'introduire, à certaines heures, des réductions de vitesse sur certains axes de trafic fortement sollicités ou d'en restreindre l'usage aux véhicules bruyants.

Discussion

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Je remercie la Municipalité pour la réponse à mon interpellation. Cette interpellation met en évidence l'augmentation du nombre de véhicules très bruyants, les motos en particulier, mais également des véhicules particulièrement puissants, dont on a l'impression, assez sûre, qu'ils ont le pot d'échappement modifié. Ces remerciements sont d'autant plus sincères que les mesures annoncées dans la réponse laissent augurer d'une réelle amélioration de la qualité de vie de nombreux habitants de la ville, en particulier ceux qui vivent le long d'axes de trafic importants.

Je citerai en particulier les deux campagnes annoncées, qui seront organisées par la police. La première pour sensibiliser les conducteurs de véhicules particulièrement bruyants, et leur rappeler que le bruit inutile est interdit, qu'il faut respecter l'environnement et que les modifications techniques des véhicules nécessitent une homologation. La deuxième campagne sanctionnera les conducteurs en infraction. Ces deux éléments indiqués dans la réponse sont accompagnés d'autres informations, en particulier des mesures d'aménagement qui sont actuellement à l'étude pour réduire les nuisances, ainsi que, peut-être, des dispositions touchant à la signalisation routière et, le cas échéant, la vitesse sur certains axes. Je n'ai rien à ajouter, je suis parfaitement satisfaite de la réponse, et je remercie la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Véhicules trop bruyants : l'impunité ? » ;
- 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. Valéry Beaud et consorts : « Pour en savoir plus sur l'aéroport de la Blécherette »

Développement polycopié

L'aéroport de la Blécherette est situé sur la parcelle n° 2'394 de la commune de Lausanne, d'une superficie de 438'681 m² et propriété de la commune de Lausanne.

Suite au souhait de 60 % des lausannois de maintenir l'aérodrome lors de la votation le 21 juin 1992, il y a 22 ans déjà, une piste en dur a ensuite été aménagée en 2000, puis

différentes infrastructures construites dès 2004 (hangars, bâtiment administratif, etc.). L'aéroport a par ailleurs obtenu en 2006 le renouvellement de la concession fédérale d'exploitation, qui arrivera à échéance le 31 décembre 2036.

Suite à un addenda au plan partiel d'affectation n° 661 en 2012, la zone de l'aéroport couvre désormais une surface de 353'899 m². La superficie du droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont jouit la société anonyme Aéroport de la région Lausanne-Blécherette SA (ARLB) est pour sa part de 190'296 m².

Dans la réponse à l'interpellation de M. Hadrien Buclin déposée le 4 mars 2014, nous apprenons qu'il y a quelques 33'000 à 39'000 vols annuels à l'aéroport de la Blécherette (données 2009 à 2012), et que les vols commerciaux ne représentent que 4 à 9 % de ceux-ci. D'autres types de vols sont donc beaucoup plus nombreux, à savoir les vols de plaisance et les vols d'école. Concernant ces derniers, il faut relever que le site ne compte pas moins de 4 écoles d'aviation : Groupement de Vol à Moteur, Aero Formation, Air-Espace / Flignt Academy et Fly 7 Executive Aviation SA. Il est également utile de relever que Heli-Lausanne SA propose des vols en hélicoptère depuis La Blécherette, de plaisance, des vols taxi ou tout autre service aérien, avec 5 hélicoptères.

Une pétition déposée le 5 décembre 2013 avec 450 signatures par l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) demande que la Ville de Lausanne intervienne pour défendre la qualité de vie des quartiers qui se trouvent sur la trajectoire des aéronefs, par une réduction des nuisances de l'aéroport de la Blécherette.

Depuis les premiers avions qui se sont posés à la Blécherette en 1911 en pleine campagne, force est de constater que les choses ont passablement changé : d'une part le nombre de vol a considérablement augmenté ; d'autre part l'aéroport se situe aujourd'hui en pleine ville, situation qui va encore se renforcer avec l'arrivée de quelques 10'000 habitants et emplois dans l'écoquartier des Plaines-du-Loup.

Dans ces conditions, nous pouvons douter de la pertinence de conserver tous ces vols de plaisance et ces vols d'école en pleine ville de Lausanne. En vue de diminuer le nombre de vols à l'aéroport de la Blécherette, il est également utile de mentionner qu'au moins sept autres infrastructures aéronautiques existent déjà dans un rayon de 50 km autour de Lausanne : Montricher (env. 20 km), Yverdon (env. 25 km), Prangins (env. 35 km), Gruyères (env. 40 km), Payerne (env. 40 km), Bex (env. 45 km) et Ecuvillens (env. 45 km).

L'objet de cette interpellation est de poser les questions suivantes à la Municipalité :

- Quelles sont les conditions du droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont jouit l'exploitant de l'aéroport de La Blécherette ? En particulier, combien ce DDP a-t-il rapporté à la Ville de Lausanne ces dernières années ?
- En comparaison, quelles sont les rentes des DDP attendues pour l'écoquartier voisin des Plaines-du-Loup, qui occupera une surface à peu près comparable ? Et quelles sont les recettes fiscales attendues pour ce même écoquartier ?
- Parmi les propriétaires d'avions stationnés à la Blécherette, combien sont domiciliés et imposés à Lausanne ? S'ils ne le sont pas, d'où viennent-ils ?
- Si la réponse à l'interpellation Buclin a permis d'obtenir le nombre de mouvements annuels d'avion lié à des vols commerciaux, peut-on également connaître le nombre de mouvements annuels des autres types de vol (plaisance, école, etc.) ?
- Pouvons-nous également connaître le nombre de mouvements annuels d'hélicoptères (avec et sans la REGA), ainsi que le nombre de mouvements projetés avec la construction en cours de 6 nouvelles places pour hélicoptères ?

- Quelles mesures pourraient être prises afin de limiter les nuisances sonores des aéronefs (limitation du nombre de vol, diminution du bruit émis par les avions, taxe d'aéroport proportionnelle aux nuisances des machines, etc.) ?
- Quelles mesures pourraient être prises afin de renforcer la sécurité (sens de décollage et d'atterrissage, couloirs de vol, altitude de vol, etc.) ?

Réponse photocopiée de la Municipalité

Rappel de l'interpellation

L'aéroport de la Blécherette est situé sur la parcelle N° 2394 de la commune de Lausanne, d'une superficie de 438'681 m² et propriété de la Commune de Lausanne.

Suite au souhait de 60 % des Lausannois de maintenir l'aérodrome lors de la votation le 21 juin 1992, il y a 22 ans déjà, une piste en dur a ensuite été aménagée en 2000, puis différentes infrastructures construites dès 2004 (hangars, bâtiment administratif, etc.). L'aéroport a par ailleurs obtenu en 2006 le renouvellement de la concession fédérale d'exploitation, qui arrivera à échéance le 31 décembre 2036.

Suite à un addenda au plan partiel d'affectation N° 661 en 2012, la zone de l'aéroport couvre désormais une surface de 353'899 m². La superficie du droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont jouit la société anonyme Aéroport de la région Lausanne-Blécherette SA (ARLB) est pour sa part de 190'296 m².

Dans la réponse à l'interpellation de M. Hadrien Buclin déposée le 4 mars 2014, nous apprenons qu'il y a quelque 33'000 à 39'000 vols annuels à l'aéroport de la Blécherette (données 2009 à 2012), et que les vols commerciaux ne représentent que 4 % à 9 % de ceux-ci. D'autres types de vols sont donc beaucoup plus nombreux, à savoir les vols de plaisance et les vols d'école. Concernant ces derniers, il faut relever que le site ne compte pas moins de 4 écoles d'aviation : Groupement de Vol à Moteur, Aero Fomation, Air-Espace / Flight Academy et Fly 7 Executive Aviation SA. Il est également utile de relever que Heli-Lausanne SA propose des vols en hélicoptère depuis La Blécherette, de plaisance, des vols taxi ou tout autre service aérien, avec 5 hélicoptères.

Une pétition, déposée le 5 décembre 2013, avec 450 signatures, par l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) demande que la Ville de Lausanne intervienne pour défendre la qualité de vie des quartiers qui se trouvent sur la trajectoire des aéronefs, par une réduction des nuisances de l'aéroport de la Blécherette.

Depuis les premiers avions qui se sont posés à la Blécherette en 1911 en pleine campagne, force est de constater que les choses ont passablement changé : d'une part le nombre de vols a considérablement augmenté ; d'autre part l'aéroport se situe aujourd'hui en pleine ville, situation qui va encore se renforcer avec l'arrivée de quelque 10'000 habitants et emplois dans l'écoquartier des Plaines-du-Loup.

Dans ces conditions, nous pouvons douter de la pertinence de conserver tous ces vols de plaisance et ces vols d'école en pleine ville de Lausanne. En vue de diminuer le nombre de vols à l'aéroport de la Blécherette, il est également utile de mentionner qu'au moins sept autres infrastructures aéronautiques existent déjà dans un rayon de 50 km autour de Lausanne : Montricher (env. 20 km), Yverdon (env. 25 km), Prangins (env. 35 km), Gruyères (env. 40 km), Payerne (env. 40 km), Bex (env. 45 km) et Ecuwillens (env. 45 km).

Préambule

Votre Conseil a adopté, le 5 mai 1992, le plan partiel d'affectation N° 661 relatif à la destination du secteur de la Blécherette. La Municipalité rappelle que, suite au référendum spontané, la population lausannoise a plébiscité, à plus de 60 %, le maintien de l'aérodrome de la Blécherette en votation populaire le 21 juin 1992.

Ainsi, sur la base d'une convention entrée en force le 1^{er} mai 1993, la société anonyme Aéroport de la région lausannoise – La Blécherette S.A. (ARLB) exploite l'aérodrome

régional avec une concession d'exploitation qui a été renouvelée pour 30 ans le 1^{er} janvier 2007. En complément, le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), approuvé par le Conseil fédéral en janvier 2002, constitue le cadre légal selon lequel l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Le nouveau règlement d'exploitation de l'ARLB, qui tient compte de la modernisation des installations aéroportuaires, a été adopté le 4 mai 2007 après concertation avec les instances cantonale et communale.

En effet, au bénéfice d'un droit de superficie depuis le 9 avril 1999, l'ARLB a reconstruit au printemps 2000 la piste avec un revêtement bitumineux, suivie en 2006 d'un bâtiment administratif implanté au sud-est de la piste. Sur le plan du sauvetage aérien, la nouvelle base de la Garde aérienne suisse de sauvetage REGA, implantée au nord-est de la piste, a été inaugurée en novembre 2009. En complément, les deux premiers hangars permettant le stationnement des avions ont été mis à disposition des utilisateurs au printemps 2008. Les coûts de construction de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires s'élevaient, en 2011, à CHF 16'856'000.- alors que l'investissement pour la nouvelle base de la REGA est estimé à près de CHF 4'700'000.-.

En regard du développement du projet Métamorphose dans le secteur de la Tuilière, au cours de l'année 2012, il a été convenu de libérer le terrain occupé par les hangars existants. En conséquence, le PPA N° 661 et le droit distinct et permanent de superficie (DDP) ont été adaptés pour permettre la construction de nouveaux hangars au nord-est ainsi que pour préserver le hangar existant, situé au sud-est, dans la perspective d'y créer le musée de l'aviation.

Sur cette base, l'ARLB a donc élaboré un projet de construction de quatre nouveaux hangars, d'un atelier de maintenance et de six places hélicoptères sises au nord-est du périmètre d'aérodrome, lequel est au bénéfice d'une décision d'approbation des plans (DAP) délivrée par l'OFAC le 31 octobre 2013. Les travaux y relatifs sont en cours depuis l'été dernier et l'important investissement consenti par la société exploitante, de l'ordre de CHF 8,5 millions, participera à l'amélioration des conditions de proximité comme à celles de la sécurité de l'aérodrome régional, destiné avant tout à l'aviation de tourisme et d'affaires en complémentarité avec l'aéroport de Genève.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *Quelles sont les conditions du droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont jouit l'exploitant de l'aéroport de La Blécherette ? En particulier, combien ce DDP a-t-il rapporté à la Ville de Lausanne ces dernières années ?*

Au préalable, il convient de se souvenir que l'exploitation de l'aérodrome était garantie par un office de l'aviation, sous la responsabilité de la Ville de Lausanne, et ses charges d'exploitation étaient déficitaires de l'ordre de CHF 550'000.- par an.

Par la suite, il est rappelé que la gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été assurées, dès le 1^{er} mai 1993, par l'ARLB sur la base d'une convention qui définissait la mise à disposition de l'ensemble des installations aéroportuaires contre une redevance de CHF 180'000.- par an.

Plus récemment et afin de prendre en compte les charges d'investissements de l'ARLB consacrées à la modernisation des installations, un DDP a été octroyé à la superficière, l'ARLB en avril 1999. Il garantit l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette, qui couvre une surface de terrain de 192'296 m² suite à l'extension de 2'000 m² réalisée le 30 juin 2011 sous compétence municipale.

Les redevances versées pour l'aéroport de la Blécherette ont été les suivantes ces dernières années :

- de 1999 à 2000 CHF 35'000.- par année ;
- de 2001 à 2005 CHF 37'028.- par année ;
- de 2005 à 2008 CHF 50'000.- par année ;
- de 2008 à 2010 CHF 55'434.- par année ;
- dès 2011 CHF 59'434.- par année.

Cette redevance est révisée à la hausse en tenant compte, d'une part, de la valeur réelle du terrain et, d'autre part, des possibilités financières de la société superficière.

Question 2 : *En comparaison, quelles sont les rentes des DDP attendues pour l'écoquartier voisin des Plainnes-du-Loup, qui occupera une surface à peu près comparable ? Et quelles sont les recettes fiscales attendues pour ce même écoquartier ?*

Les redevances du futur écoquartier des Plainnes-du-Loup ne peuvent être comparées à celles versées par l'exploitant de l'aéroport de la Blécherette. Le terrain qui accueille l'aéroport est colloqué, dans le cadre du plan partiel d'affectation N° 661, en zone de l'aéroport réservée aux activités aéronautiques et à leurs installations alors que les terrains immédiatement voisins sont en zone agricole ou intermédiaire.

En ce qui concerne les terrains des Plainnes-du-Loup, ces derniers seront spécifiquement affectés en zone à bâtir ; les redevances seront donc calculées sur une valeur foncière bien supérieure, de l'ordre de CHF 15 millions par année.

En tenant compte d'une mixité sociale d'habitants et d'une mixité de logements entre subventionnés, marché libre et propriété par étage, le rendement fiscal global du projet est estimé entre CHF 22 millions et CHF 25 millions par année (voir préavis N° 2013/27).

Question 3 : *Parmi les propriétaires d'avions stationnés à la Blécherette, combien sont domiciliés et imposés à Lausanne ? S'ils ne le sont pas, d'où viennent-ils ?*

La protection des données et les conditions d'accès aux informations ne permettent pas de répondre de manière détaillée à cette question. Toutefois, avec la participation bienveillante de l'autorité de surveillance, l'OFAC, la Municipalité précise que, pour la période 2009-2014, il y a en moyenne 920 avions immatriculés auprès de l'aéroport de la Blécherette, et seulement une trentaine de propriétaires d'avions sont domiciliés à Lausanne, soit de l'ordre de 3 %.

La Municipalité soutient que l'activité aéronautique est nécessaire à l'économie régionale. Elle constitue un atout pour le maintien, voire le renouvellement des sièges d'entreprises internationales implantées dans la Suisse occidentale.

Question 4 : *Si la réponse à l'interpellation Buclin a permis d'obtenir le nombre de mouvements annuels d'avions liés à des vols commerciaux, peut-on également connaître le nombre de mouvements annuels des autres types de vols (plaisance, école, etc.) ?*

En référence aux statistiques de l'OFAC, l'évolution du nombre de mouvements sur l'aérodrome depuis l'an 2000 est relativement stable et ce jusqu'en 2012. Toutefois, on observe une progression, dès 2010, du nombre de vols hélicoptères, notamment les vols d'écolages, voire les vols d'agrément. En référence aux statistiques des cinq dernières années, les données détaillées relatives au nombre total de mouvements d'aéronefs sont explicitées dans les tableaux suivants :

année	total	avions	hélicoptères
2009	38868	36299	2569
2010	35391	32176	3215
2011	38878	35304	3574
2012	33013	29284	3729
2013	41240	36291	4949

Nombre de mouvements commerciaux				
	avions	avions	hélicoptères	hélicoptères
année	commerciaux	sauvetage	commerciaux	sauvetage
2009	0	0	1212	1242
2010	0	0	1831	1290
2011	4	0	1023	532
2012	0	4	553	994
2013	90	0	650	1064

Nombre de mouvements non-commerciaux				
	avions	avions	hélicoptères	hélicoptères
année	autres	écolage	autres	écolage
2009	23575	12724	62	53
2010	21782	10394	52	42
2011	22642	12658	80	1939
2012	19806	9474	46	2136
2013	21103	15098	1030	2205

Question 5 : *Pouvons-nous également connaître le nombre de mouvements annuels d'hélicoptères (avec et sans la REGA), ainsi que le nombre de mouvements projetés avec la construction en cours de six nouvelles places pour hélicoptères ?*

En ce qui concerne les vols hélicoptères (voir les tableaux), la Municipalité rappelle que suite au déplacement de la base REGA, la présence d'un médecin à demeure a permis de diminuer les vols à destination du CHUV. Ainsi, la stagnation du nombre de vols de sauvetage est en partie accompagnée par une augmentation des vols d'écolage qui s'exécutent à l'extérieur de la zone urbaine.

Quant à la projection du nombre de mouvements d'hélicoptères en regard de la nouvelle capacité d'accueil, elle devra impérativement être maîtrisée par l'exploitant, à hauteur du nombre respectant le seuil de 45'000 mouvements inscrit dans la fiche du PSIA.

Question 6 : *Quelles mesures pourraient être prises afin de limiter les nuisances sonores des aéronefs (limitation du nombre de vols, diminution du bruit émis par les avions, taxe d'aéroport proportionnelle aux nuisances des machines, etc.) ?*

Les modifications importantes de l'exploitation de l'aéroport, telles que le nouveau plan de vol, visent notamment à réduire la charge sonore sur le territoire impacté par les vols des avions ainsi que par les mouvements d'hélicoptères. Ainsi, en référence à l'actuelle exploitation de l'aérodrome, les niveaux de bruit ont diminué sur l'ensemble du territoire survolé par les aéronefs. Conséquemment, les valeurs limites d'immissions (Vli) sont

respectées et ce malgré que l'infrastructure aéroportuaire se trouve, aujourd'hui, à proximité de quartiers habités.

Les données d'émissions acoustiques, dans le contexte d'un aéroport, sont sous la responsabilité de l'OFAC et proviennent de la certification des aéronefs assurée par ce même office. Au surplus, l'OFAC a publié le cadastre du bruit en 2009, qui permet de constater que l'ARLB respecte le cadre légal jusqu'à ce jour. Ce document a été établi conformément aux règles fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986, et sur la base du nombre de vols extrapolés à 45'000 mouvements par année en référence au potentiel du PSIA. Il constitue donc un inventaire, à terme, des nuisances sonores de l'installation aéroportuaire actuelle.

Question 7 : *Quelles mesures pourraient être prises afin de renforcer la sécurité (sens de décollage et d'atterrissage, couloirs de vol, altitude de vol, etc.) ?*

Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'OFAC n'a pas constaté d'éléments nécessitant des mesures à prendre pour renforcer la sécurité des opérations sur l'aéroport de Lausanne-Blécherette. Aucune mesure spécifique n'est ainsi programmée à court ou moyen terme et les procédures d'approches et de voltes actuelles sont sûres et validées.

Discussion

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – J'aimerais remercier la Municipalité pour ses réponses qui, pour certaines, vont au-delà de ce que je pouvais espérer.

J'aimerais ressortir quelques éléments, parce que c'est important de les avoir pour mettre en regard ce que nous apporte cet aéroport par rapport aux nuisances qu'il génère pour notre population. On apprend notamment que si l'on rapporte les montants annuels touchés par la Ville de Lausanne à la superficie du DDP, la Ville touche actuellement environ 60 000 francs par année, soit environ 30 centimes par m² de terrain ; finalement guère plus que du terrain agricole. On apprend aussi, chose intéressante, que sur les 920 avions immatriculés auprès de l'aéroport de la Blécherette, seulement une trentaine de propriétaires d'avions sont domiciliés à Lausanne. Donc, 3 % des avions de la Blécherette sont propriété de Lausannois et utilisés par des Lausannois. Finalement, toutes les autres nuisances supportées par les Lausannois sont dues à des non-Lausannois.

On apprend aussi que 42 % des vols d'avions et 45 % des vols d'hélicoptères sont des vols d'écologie, qui pourraient assez facilement trouver place à d'autres endroits, sur les nombreux aéroports du canton. Dans les chiffres 2009 à 2013 qui nous ont été fournis, on voit qu'aujourd'hui, avec les chiffres 2013, on approche de la capacité maximale autorisée pour l'aéroport de la Blécherette, puisqu'on était à 92 % de la capacité de l'aéroport. Donc ce trafic aérien augmente, et les nuisances augmentent avec.

Chose intéressante, l'Association de défense des riverains de la Blécherette, qui avait déposé une pétition que nous avons traitée et envoyée à la Municipalité pour étude et rapport, a demandé les statistiques de l'Office fédéral de l'aviation civile avec le détail des vols d'écologies et des atterrissages pour les avions et les hélicoptères pour la période 2006-2014. Ces chiffres viennent compléter ceux de l'interpellation, puisqu'on a notamment l'année 2014, qui nous montre que la situation empire et qu'on est arrivé à 44 952 mouvements, alors que la limite est de 45 000. Donc, aujourd'hui, il n'y a plus de place pour des vols supplémentaires à la Blécherette, ce qui semble un peu en contradiction avec les éléments qu'on a eu ces derniers temps, que ce soit la venue d'une nouvelle compagnie aérienne qui développera son activité ici, ou la création de six places pour les hélicoptères. Comment cette gestion sera-t-elle effectuée à l'avenir, sachant qu'on est aujourd'hui au maximum ?

On découvre aussi en analysant ces chiffres, puisque les chiffres de l'Office fédéral de l'aviation civile donnent le détail des sens de décollage et d'atterrissage, que le trafic des hélicoptères dépasse aujourd'hui le maximum autorisé dans le cadastre de l'aéroport et dans les autorisations fédérales, et que, durant ces dernières années, on a eu une inversion

du sens de décollage de nombreux avions ; aujourd'hui, les avions décollent beaucoup plus vers le sud, donc vers la ville, que précédemment, si bien que les nuisances augmentent fortement pour les habitants, de même que les risques liés à la sécurité. Ces éléments ne sont pas conformes non plus à l'autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Ces éléments sont très récents, il faudra que l'on complète ces analyses, mais ils nécessiteront vraiment un suivi de près. Je sais que la Municipalité a reçu ce courrier la semaine dernière. Je ne sais pas si le municipal a déjà eu l'occasion de se faire un avis sur ces éléments. Mais c'est assez préoccupant de voir la situation de l'aéroport, qui est vraiment en limite de la conformité de son autorisation fédérale.

La discussion est ouverte.

M. Philipp Stauber (UDC) : – J'ai une question à l'interpellateur. L'analyse de la situation de l'aéroport à plus long terme nous fait douter de son existence ou de l'utilité de son existence au-delà de la date limite de la concession. Si nous souhaitons maintenir un aéroport de ce genre proche de la ville, ou dans l'agglomération, il faudrait probablement commencer à planifier une relocalisation très tôt, soit aujourd'hui, ou plutôt hier. Suite aux réponses que l'interpellateur a reçues, est-ce qu'il serait d'accord de faire une brève synthèse sur la question du maintien ou non de l'aéroport à l'endroit où il se trouve aujourd'hui ? Je ne pense pas à courte échéance, mais à longue échéance.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Merci, monsieur Stauber, pour cette question. L'objet et la façon dont a été formulée l'interpellation ne visaient pas à demander la fermeture de l'aéroport, puisque nous aurons le temps d'y réfléchir ; en effet, les autorisations courent encore un certain nombre d'années. Mais la question se posera inévitablement au terme de ces différentes autorisations.

Aujourd'hui, par contre, il y a une préoccupation importante d'une partie de la population concernant ces nuisances en termes de bruit. Il y a aussi une crainte sur l'aspect sécuritaire. Il y a une demande d'une exploitation mieux contrôlée de cet aéroport dès aujourd'hui, à la fois pour essayer de limiter les nuisances, mais aussi pour limiter le nombre de vols, notamment le nombre d'avions d'école, sachant que l'on parle d'une éventuelle relocalisation ou de planifier un autre aéroport ; je n'ai pas le texte de mon interpellation sous les yeux, mais je mentionnais l'ensemble des aéroports dans un rayon proche de celui-ci. Il y a de nombreuses autres installations sur le canton de Vaud, ou à proximité immédiate de Lausanne. Je pense donc qu'on pourrait avoir une meilleure répartition de ces nuisances, puisque, une fois de plus, on voit que seulement 3 % des utilisateurs de la Blécherette sont des Lausannois.

M. Mathieu Blanc (PLR) : – En réaction aux propos de M. Stauber, je suis navré, mais je n'étais pas dans la salle et je n'ai donc pas entendu l'intégralité de son intervention.

L'interpellation de notre collègue, que je relisais à l'instant, n'abordait pas directement la question de la fermeture de l'aéroport – vous l'avez dit, je crois, monsieur Valéry Beaud. Je tiens à le dire, parce que c'est important. Vu qu'on évoque, même abstraitement, cette question ici, pour le PLR, il n'est pas envisageable de penser à une fermeture de l'aéroport de la Blécherette vu l'apport économique et touristique qu'il représente pour la Ville de Lausanne. Certes, peut-être que peu de Lausannois l'utilisent, mais c'est un énorme atout pour notre Commune.

J'en ai parlé il y a quelques jours avec quelqu'un qui me disait qu'au fond, vu la nouvelle politique de l'aéroport de Genève-Cointrin, qui tend à limiter un certain nombre de vols commerciaux pour les petits avions, on a de la chance d'avoir Lausanne. Un certain nombre d'entreprises, non seulement à Lausanne, mais sur la région lausannoise, bénéficie de cet aéroport. Ce genre de propos me fait dire que c'est un choix important et pertinent que d'avoir cet aéroport et je ne comprends pas que l'on puisse remettre en cause un tel atout pour la vigueur économique de notre région et pour les entreprises. Je tenais à le dire, au nom du PLR.

M. Hadrien Buclin (La Gauche) : – Je remercie M. Beaud pour la série de constats précis et intéressants qu’il a faits au sujet des dernières informations, notamment sur la hausse du trafic à l’arrivée et au départ de la Blécherette. J’attends avec impatience le rapport-préavis que ce Conseil a demandé à la Municipalité. Il me semble important de dire que la Municipalité ne peut pas uniquement se réfugier derrière l’autorité de l’Office fédéral de l’aviation civile et dire que c’est uniquement à lui d’agir.

En effet, un nombre croissant de riverains a exprimé le ras-le-bol par rapport à des nuisances sonores en forte croissance ces dernières années. Du coup, on est en droit d’attendre une politique proactive de la Municipalité, qui implique une prise de contact avec la direction de l’aéroport pour trouver des solutions rapides pour faire baisser ces nuisances.

On apprend notamment, grâce aux remarques de M. Beaud, que de plus en plus de décollages et d’atterrissages se font sur Lausanne, et de moins en moins en direction du nord, qui est pourtant moins peuplé. On voit bien que ce n’est pas seulement à cause de la météo et du vent. Il y a aussi, apparemment, des interventions des communes situées plus au nord, qui ont tendance à inciter l’aéroport à orienter les décollages vers le sud, ce qui est inacceptable, vu que c’est la portion du territoire la plus peuplée.

D’ailleurs, s’agissant des écoles d’aviation, on peut aussi s’inquiéter. La lettre de l’Association de défense des riverains de la Blécherette s’inquiète du caractère assez peu sûr du trafic d’école, avec, malheureusement, des accidents réguliers. Evidemment, sans broyer des idées noires, on peut s’inquiéter d’un accident qui interviendrait au décollage ou à l’atterrissage, au-dessus de Lausanne. Là aussi, il y a matière pour que la Municipalité intervienne rapidement auprès de la direction de l’aéroport pour clarifier ces questions.

Il y a la question des décollages et des atterrissages sur le sud, mais il y a aussi la question de l’intervention lorsqu’on accorde des autorisations pour la présence de nouvelles compagnies, de nouveaux hélicoptères. Est-ce que la Municipalité a une marge de manœuvre dans sa discussion avec la direction de l’aéroport sur ces points pour limiter le nombre de vols ? Par exemple, on pourrait réfléchir à limiter le nombre de vols le dimanche, sachant que les derniers chiffres de l’Association de défense des riverains de la Blécherette qui montrent la quantité de vols sont impressionnants et dépassent les quantités autorisées par l’Office fédéral de l’aviation civile. C’est tout de même un argument fort pour que la Municipalité intervienne.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Je ne déposerai pas de résolution, parce que je n’ai pas eu l’occasion d’y réfléchir assez. Par contre, je rejoins les propos de M. Buclin pour dire qu’on aura une grande attente envers le rapport-préavis que doit élaborer la Municipalité en réponse à la pétition qui avait été déposée. A cette occasion, on attendra aussi des explications et une analyse de cette évolution assez inquiétante du nombre de vols, notamment en 2014.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l’interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour en savoir plus sur l’aéroport de la Blécherette » ;
- 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. Vincent Rossi : « Quelle mobilité pour Lausanne durant les travaux ? »

Développement polycopié

Contexte

De grands chantiers sont prévus ces prochaines années à Lausanne, principalement liés à l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS), dans le cadre de la réalisation des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU), et à l'agrandissement de la gare de Lausanne (projet Léman 2030). Pendant les travaux, la capacité de la voirie sera, par endroit, fortement réduite et engendra une réorganisation substantielle du réseau routier. Ceci affectera autant les transports individuels motorisés (TIM) que les transports publics (TP) et même la mobilité douce, piétonne et cycliste.

Malgré les efforts qui seront déployés par la Ville et les tl pour minimiser les impacts des travaux, une période *relativement difficile* va s'ouvrir pour les Lausannoises et Lausannois, en attendant l'inauguration des nouveaux moyens de transports.

Un autre constat qui mérite d'être mentionné ici malgré sa banalité est qu'une personne se déplaçant en TP ou en mobilité douce consomme beaucoup moins de place sur la chaussée qu'une personne se déplaçant en TIM. Cela est vrai pour le déplacement et *a fortiori* encore plus pour le parage.

Vision politique

Fort de ces constats, il semble indispensable aux Verts de garantir à la population l'accès dans de bonnes conditions au centre-ville lausannois durant les travaux en donnant une priorité accrue aux moyens de transports qui consomment le moins de place sur la chaussée. Cette priorité est formalisée dans la politique municipale¹⁴ mais devrait être appliquée à la mesure des enjeux liés aux travaux à venir.

Aux yeux des Verts, il est nécessaire d'obtenir un report modal significatif vers les TP et la mobilité douce durant les travaux afin d'éviter un engorgement qui paralyserait notre ville et nuirait à son attractivité commerciale. Il est à noter qu'à l'issue des travaux, ces nouvelles habitudes de mobilité faciliteront la réalisation des objectifs du PALM, par exemple « la recomposition globale et cohérente du réseau routier au profit des piétons et des vélos »¹⁵.

Les travaux peuvent donc être perçus comme une opportunité historique de faire évoluer positivement et durablement les TP et la mobilité douce à Lausanne.

Questions

Par cette interpellation, nous demandons à la Municipalité de détailler, d'une part, la manière dont elle entend soutenir les efforts des tl pour maintenir une offre en TP attractive et efficace pendant les grands chantiers à venir et, d'autre part, les mesures qu'elle applique déjà de manière quotidienne et croissante pour encourager le report modal et garantir la meilleure offre possible en cheminement de mobilité douce.

Plus précisément, nous posons les questions suivantes :

1. Quels sont les moyens qui sont déjà mis en œuvre ou qui sont prévus pour informer les automobilistes lausannois et non-lausannois et les encourager à abandonner, tant que faire se peut, leur voiture pour utiliser d'autres modes de déplacement pendant les grands chantiers ? Parmi ces moyens, qu'en est-il plus précisément des suivants :

¹⁴ Le plan directeur communal, adopté le 24 janvier 1996, entérine la hiérarchisation des modes de déplacements dans l'ordre prioritaire dégressif suivant : piétons, transports collectifs, deux-roues légers, deux-roues et autres transports individuels motorisés.

¹⁵ Le projet d'agglomération Lausanne-Morges : <http://www.agglo-lausanne-morges.ch/>.

- 1.1 Usage de la presse, des médias et de la signalétique urbaine pour expliquer la situation et pour présenter et promouvoir des solutions comme l'autopartage¹⁶ et le covoiturage¹⁷.
- 1.2 Intervention directement auprès des autres communes vaudoises et auprès du Canton pour qu'ils prennent des mesures qui sont de leur compétence (ex: P+Rail dans les communes, aide financière du Canton, places de parc pour le covoiturage près des entrées d'autoroute).
- 1.3 Intervention auprès des entreprises se trouvant sur son territoire pour qu'elles encouragent leurs employés à ne pas venir en voiture au travail, par exemple à travers des plans de mobilité d'entreprise¹⁸.
2. Quels sont les instruments incitatifs qui sont déjà mis en œuvre ou qui sont prévus dans le sens du report modal vers les TP et la mobilité douce ? Parmi ces instruments, qu'en est-il plus précisément des suivants :
 - 2.1 Itinéraires spéciaux et sécurisés réalisés pour la mobilité piétonne et cycliste.
 - 2.2. Itinéraires spéciaux réservés – du moins à certaines heures critiques – aux TP.
 - 2.3. Offre à conditions favorables de prêts-tests de vélos et vélos à assistance électrique.
 - 2.4. Offre à conditions favorables de cours de conduite urbaine à vélo.
 - 2.5. Offre à conditions favorables d'abonnements aux vélos en libre-service.
 - 2.6. Offre à conditions favorables d'abonnements Mobilis à l'essai.
 - 2.7. Ouverture et équipement de nouvelles places de parc vélo.
 - 2.8. Aide technique aux entreprises pour l'établissement de plans de mobilité.
 - 2.9. Usage du Fonds du développement durable pour financer une partie de ces instruments.
3. Quelles sont les mesures dissuasives qui sont déjà mises en œuvre ou qui sont prévues par rapport aux TIM? Parmi ces mesures, qu'en est-il plus précisément des suivantes :
 - 3.1. Modération du trafic sur certains axes, en particulier les axes pénétrants et sur les axes principaux du centre-ville (par exemple par la réduction de la vitesse légale).
 - 3.2. Usage des feux comme modération / retenue du flux de véhicules entrant en ville.

Réponse photocopiée de la Municipalité

Rappel

Dans son interpellation, déposée lors de la séance du Conseil communal du 9 décembre 2014, l'interpellateur questionne la Municipalité sur la politique de mobilité qu'elle entend mettre en œuvre durant les travaux des grands projets sur le territoire communal. Il propose de saisir l'opportunité de ces travaux et de la diminution induite de la capacité des axes de voirie pour favoriser la mobilité durable (transports publics et mobilité douce) par différentes mesures incitatives ou dissuasives, par des aménagements spécifiques ou par des actions de communication ciblées à l'intention des usagers.

¹⁶ Un parc de voitures est mis à disposition de nombreux utilisateurs potentiels (ex : Mobility)

¹⁷ Plusieurs personnes s'arrangent pour faire des trajets ensemble à bord d'une voiture (ex: e-covoiturage.ch)

¹⁸ Cf. Postulat Müller « Pour des entreprises écomobiles », 15.2.2011.

In fine, les moyens suggérés par l'interpellateur vont dans le sens d'inviter les automobilistes à abandonner, tant que faire se peut, leur voiture pour utiliser d'autres modes de déplacement durable pendant les grands chantiers.

Préambule

En préambule, il convient de préciser que l'arrivée des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) et des bus à haut niveau de service (BHNS) va améliorer durablement l'accessibilité au centre-ville et permettre une requalification des espaces publics.

Les chantiers des réalisations susmentionnées seront échelonnés sur plusieurs années et feront l'objet d'un suivi minutieux des partenaires du projet que sont les tl, l'Etat de Vaud et les communes du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). L'étapage des travaux a été réalisé en intégrant les impacts sur la mobilité, ce qui a permis de bâtir un planning en s'appuyant sur certaines étapes clefs. Les conditions qui doivent permettre la fermeture du Grand-Pont, de la rue de Genève ou la mise en service d'un réseau de transport public « spécifique » font partie de ces étapes importantes qui ont été mûrement réfléchies par l'entier des acteurs du projet et par la Municipalité en particulier.

Il est utile de relever que l'échelonnement de ces grands projets au centre de notre cité n'est pas un processus nouveau pour la Municipalité. En effet, elle a déjà entrepris une mutation de la ville depuis l'arrivée du m2 qui a passablement transformé le paysage urbain et modifié durablement les habitudes des usagers en faveur de la mobilité durable à l'occasion de ces grands travaux. Il s'agit, dans le futur, de poursuivre un mouvement de mutation de la ville déjà initié par la Municipalité plutôt que de démarrer un nouveau processus inconnu jusqu'alors. Les travaux du métro m2, les réaménagements de la rue Centrale, de la rue du Bugnon, des avenues de Cour et de la Sallaz ou de l'avenue Dapples sont autant d'exemples de grands chantiers qui se sont déroulés parfois simultanément, parfois en décalage, mais qui ont tous eu un impact sur l'accessibilité de la ville. Les services techniques de la Ville et nos différents partenaires ont déjà acquis une solide expérience en matière de gestion de ce type d'intervention et de la rigueur nécessaire à avoir au sein des équipes pour assurer une coordination optimale.

La Municipalité a ainsi pu mettre en œuvre une planification à plus long terme des chantiers de manière à anticiper les mesures et à augmenter la coordination. Une participation accrue des collaborateurs de la Direction des travaux est à relever sur le suivi ou le pilotage de ces grands projets. La Municipalité relève également la bonne collaboration avec les tl, les CFF, l'Etat de Vaud ou la Confédération dans la planification de ces objets dont les financements sont souvent réalisés en commun.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *Quels sont les moyens qui sont déjà mis en œuvre ou qui sont prévus pour informer les automobilistes lausannois et non-lausannois et les encourager à abandonner, tant que faire se peut, leur voiture pour utiliser d'autres modes de déplacement pendant les grands chantiers ?*

Parmi ces moyens, qu'en est-il plus précisément des suivants :

1.1 Usage de la presse, des médias et de la signalétique urbaine pour expliquer la situation et pour présenter et promouvoir des solutions comme l'autopartage et le covoiturage

Les grands projets de l'agglomération lausannoise (AFTPU, Léman 2030, développement du RER vaudois et du LEB, projet Métamorphose) s'inscrivent dans le cadre d'une politique communale, cantonale, régionale et fédérale visant à promouvoir les projets d'agglomération et à faire face à la croissance des besoins de mobilité. Ils visent à urbaniser les sites stratégiques de l'agglomération le long d'axes forts de transports publics (TP) en vue d'un usage accru des transports en commun et de la mobilité douce.

Pour permettre à l'ensemble des usagers de saisir les enjeux et de s'approprier ces modes de transport durables, des cellules de communication ont été constituées pour accompagner les différents projets, en préparant les messages diffusés durant les phases actuelles d'études et dans des actions de terrain durant les phases futures de réalisation.

Pour les Axes forts, ces cellules rassemblent l'Etat de Vaud et l'ensemble des partenaires du PALM, les schémas directeurs et les tl. Pour le projet Léman 2030, l'Etat de Vaud, l'Office fédéral des transports (OFT) et la Ville de Lausanne accompagnent les CFF qui pilotent ce grand projet ferroviaire.

Durant les phases d'étude, la promotion de la mobilité durable s'est concrétisée par différentes campagnes de communication recourant à des visuels, des flyers et des contenus multimédia, ainsi qu'à la réalisation de films et documentaires et au merchandising, trouvant écho dans les médias. De plus, de nombreuses rencontres avec la population et les usagers ont été organisées via des séances publiques, expositions, interviews et conférences de presse. Les sites web aussi bien communaux que cantonaux se font le relais de ces actions de communication, reprennent leurs messages et listent les mesures mises en œuvre pour une mobilité alternative (sites de covoiturage, plans de mobilité d'entreprise, solutions de stationnement longue durée, itinéraires piétons et vélos, vélos en libre service, etc.).

Durant les futures phases de chantier, l'information des usagers accompagnera les chantiers et renseignera sur toutes les modifications de fonctionnement de la circulation des mobilités individuelles, collectives et douces. Cette information positive, précise et en temps réel doit permettre de réduire le potentiel anxiogène de la mobilité douce dans un contexte de chantier. Elle sera différenciée en fonction des cercles que constituent les publics-cibles (usagers, habitants et entreprises des quartiers riverains, de la commune, pendulaires du canton ou de la région).

Elle aura donc recours pour sa diffusion à différents relais, de proximité d'abord (commerçants, écoles, entreprises, vie associative et de quartier) ou à large spectre (presse quotidienne, périodiques, médias grand public et institutionnels, foires et salons, événements à l'échelle de la ville).

Une grande partie de ces mesures est déjà utilisée aujourd'hui sur les chantiers. L'accompagnement des usagers est un point de vigilance qui garantit la continuité, le confort et la sécurité des itinéraires de mobilité douce, l'information sur le déplacement des arrêts de bus en lien avec les travaux, la perturbation des itinéraires de trafic et l'accès au stationnement. Devant l'ampleur croissante des chantiers, leur diffusion et leur promotion sera également augmentée (tous-ménages, flyers, affichage public, mise à disposition de questionnaires pour faire remonter les plaintes), de même que l'échange avec l'administration.

1.2 Intervention directement auprès des autres communes vaudoises et auprès du Canton pour qu'ils prennent des mesures qui sont de leur compétence (ex : P+Rail dans les communes, aide financière du Canton, places de parc pour le covoiturage près des entrées d'autoroute)

D'une manière générale, la Ville de Lausanne sollicite naturellement les autres communes partenaires du PALM, ainsi que le Canton, pour que toutes les mesures susceptibles de soulager le trafic au centre-ville soient mises en œuvre parallèlement aux travaux. Ces sollicitations se font dans le cadre des organes du projet d'agglomération, au niveau de la planification. En ce qui concerne plus précisément la mise en œuvre des mesures susceptibles d'inciter les autres communes à réaliser des parkings d'échange, la Municipalité précise qu'il incombe à l'Etat de Vaud d'engager des discussions avec ces communes pour les questions de mise en œuvre.

Par ailleurs, cet objectif figure dans le Plan directeur cantonal et obtient régulièrement l'appui de la Confédération dans le cadre de l'évaluation des projets d'agglomération à

financer via le Fonds d'infrastructures. L'intention de créer des parkings-relais à l'extérieur des centres urbains, le plus proche possible de l'origine des déplacements, c'est-à-dire essentiellement le long des axes ferroviaires, figure en bonne place dans la politique cantonale. Elle se heurte au bon vouloir des communes concernées et au montage financier parfois rédhibitoire pour des communes ne disposant pas de la taille critique suffisante à cet effet.

1.3 Interventions auprès des entreprises se trouvant sur son territoire pour qu'elles encouragent leurs employés à ne pas venir en voiture au travail, par exemple à travers des plans de mobilité d'entreprise

Concernant les projets de plan de mobilité d'entreprise, la Municipalité relève que le plan de mobilité d'entreprise de l'administration communale lausannoise, mis en œuvre depuis 2009 et préalablement appliqué au Service des routes et de la mobilité depuis 2007, a permis notamment de réduire de près d'un tiers le nombre de kilomètres parcourus par les employés de la Ville avec leurs véhicules privés dans le cadre de leurs déplacements professionnels. Ce résultat a été obtenu en mettant en place des mesures encourageant l'usage de la mobilité douce et des transports publics pour les déplacements professionnels et en règlementant l'usage des véhicules privés dans le cadre de l'activité professionnelle. On peut mentionner notamment la mise à disposition de cartes à prépaiement Galaxy pour les déplacements sur le réseau tl, la mise en place de la plateforme CFF business travel, le déploiement de vélos électriques (65 vélos), ainsi que de véhicules Mobility (15 véhicules) sur de nombreux sites de l'administration. Afin d'encourager le transfert modal des collaborateurs pour leurs trajets pendulaires, le plan de mobilité de l'administration communale lausannoise propose également à ses collaborateurs des subventions à l'achat d'un abonnement des transports publics et pour les usagers du vélo. L'accès au stationnement sur les sites de l'administration est règlementé et dépend de critères liés aux obligations professionnelles.

Fort de cette expérience, la Ville de Lausanne recommande régulièrement aux grandes entreprises implantées sur son territoire de mettre en œuvre des plans de mobilité. De plus, elle réfléchit à élargir son champ d'action et évalue la possibilité de mettre en place un programme d'encouragement à la gestion de la mobilité dans les entreprises, tel que proposé par exemple par SuisseEnergie pour les communes.

Enfin, précisons que dans l'élaboration de certains plans partiels d'affectation (PPA) lausannois, la Municipalité négocie avec le bénéficiaire pour la mise en place d'un plan de mobilité au sein de l'entreprise qui s'implantera.

Question 2 : *Quels sont les instruments incitatifs qui sont déjà mis en œuvre ou qui sont prévus dans le sens du report modal vers les TP et la mobilité douce ?*

2.1 Itinéraires spéciaux et sécurisés réalisés pour la mobilité piétonne et cycliste

Dans le cadre du projet de tram et du traitement des oppositions, des propositions d'itinéraires alternatifs pour les cyclistes le long du tracé du tramway ont été faites. Ces cheminements consistent par exemple à emprunter un autre axe que celui où se dérouleront les travaux. Ces parcours ne sont pas destinés à remplacer l'itinéraire longeant le chantier du tramway, mais à le compléter et à offrir des alternatives pour des cyclistes à la recherche de plus de tranquillité ou de sécurité dans leurs déplacements. Ces itinéraires passant majoritairement sur des routes ou rues privées et nécessitant parfois des mesures d'aménagement, leur réalisation est encore soumise à des conditions. En revanche, la Municipalité s'est engagée à mener les études et négociations nécessaires pour mettre en œuvre ces projets, avec pour objectif une mise en service avant ou dans la première partie des travaux des AFTPU. Ces parcours alternatifs offrent des possibilités de maintenir des itinéraires cyclables attractifs durant la période de chantier. En effet, une partie conséquente de la rue de Genève pourrait ainsi être évitée par les cyclistes qui ne désirent pas circuler sur la zone de chantier.

De plus, un projet de jalonnement pour les vélos à l'échelle de l'agglomération est en cours d'étude dans le cadre du PALM. Une première étape de pose de panneaux prendra en considération les axes où de longs et importants chantiers sont projetés. Un des objectifs consiste à proposer un maximum d'itinéraires praticables hors chantier dans le cadre du jalonnement à mettre en œuvre en première étape. Les résultats de cette étude et les recommandations de jalonnement devraient être disponibles en 2016.

2.2 Itinéraires spéciaux réservés – du moins à certaines heures critiques – aux TP

La réalisation d'un itinéraire spécial dédié aux TP se heurte rapidement à des difficultés techniques coûteuses ou rédhibitoires telles que le manque de lignes aériennes, le gabarit nécessaire insuffisant, la topographie difficile, les temps de parcours, etc. Parfois, les voiries adjacentes aux axes où se dérouleront les travaux n'existent tout simplement pas comme dans le cas des travaux du Grand-Pont ou de ceux de Chailly actuellement. Quand elles existent, elles ne sont généralement pas structurellement dimensionnées pour supporter ce type de véhicule.

Néanmoins, comme pour les chantiers récents des avenues d'Ouchy et de Cour, il n'est pas impossible que des sens uniques avec contre-sens de bus soient mis en œuvre dans les situations les plus contraintes. Ces solutions permettent de bonnes conditions de travail pour les ouvriers avec de faibles reports de trafic et surtout le maintien des lignes de bus pour les usagers. L'une des priorités de la Municipalité lors de travaux est de garantir une desserte en TP de qualité afin de maintenir, voire d'augmenter leur attrait.

2.3 Offre à conditions favorables de prêts-tests de vélos et vélos à assistance électrique

Différentes actions de ce type sont menées depuis plusieurs années dans le cadre de la Semaine de la mobilité. Plus particulièrement, le vélo électrique a bénéficié d'une promotion très importante et à plusieurs niveaux ces dix dernières années. Cette promotion porte largement ses fruits puisqu'on assiste à une augmentation des ventes de vélos ces trois dernières années. En complément aux actions organisées par la Ville, des tests et prêts de vélos électriques sont organisés par différents magasins de vélos et, depuis l'an 2000, quelque 2'500 subventions ont déjà été attribuées à des Lausannois pour l'achat d'un vélo électrique. Au vu du nombre important d'acteurs impliqués activement dans cette promotion, il ne semble pas nécessaire à la Municipalité de chercher à en faire davantage dans cette thématique.

2.4 Offre à conditions favorables de cours de conduite urbaine à vélo

La formation à la conduite à vélo est proposée essentiellement par les milieux associatifs à l'heure actuelle. Ces derniers bénéficient de différents soutiens et/ ou certifications fédérales. On peut citer en particulier les cours organisés par l'association PRO VELO Lausanne, avec le soutien du Fonds de sécurité routière et les cours spéciaux pour vélos électriques organisés par le TCS – section Vaud. De plus, une action menée auprès des adolescents lausannois et soutenue financièrement par la Ville a lieu depuis 2011 dans les différents gymnases situés sur le territoire communal.

L'ensemble de ces cours est accessible pour des sommes modiques et une réduction des coûts de participation n'entraînerait probablement pas de demandes supplémentaires, mais équivaldrait à accorder un rabais à des personnes qui auraient participé dans tous les cas. Un des éléments clés pour que ces cours soient fréquentés ne semble pas être une action sur le prix, mais plutôt une obligation de participation qui n'est finalement possible que dans un cadre limité.

2.5 Offre à conditions favorables d'abonnements aux vélos en libre-service

Un abonnement annuel pour le réseau Lausanne-Morges coûte CHF 35.-. A l'heure actuelle, le prix de l'abonnement n'est pas le critère le plus déterminant pour l'utilisation ou non du réseau de vélos en libre-service. En effet, le réseau en question est encore peu développé à Lausanne. Pour l'heure, il est prévu, à court terme, d'augmenter la capacité de

cette station (Ouchy) et, à moyen terme, de développer de manière conséquente le réseau en place au sein de l'agglomération. Cette mesure fait partie du PALM 2012 et représente un montant de CHF 6 millions au sein de l'agglomération (mesure 4e.1 du PALM 2012 B) dont CHF 4 millions à charge de Lausanne inscrit au Plan des investissements de la Ville. Une fois ces mesures infrastructurelles prises, il conviendra d'analyser à nouveau d'éventuels instruments incitatifs à mettre en œuvre.

2.6 Offre à conditions favorables d'abonnement Mobilis à l'essai

Pour rappel, le taux de couverture des charges des tl est d'environ 36%, ce qui signifie que les collectivités doivent contribuer aux 64% restants. Le réseau Mobilis regroupe onze entreprises partenaires couvrant quasiment tout le canton de Vaud. Les tl ne sont qu'une partie de ce vaste réseau. Par sa contribution, la Ville de Lausanne encourage déjà l'utilisation des transports publics en soutenant financièrement les tl et le développement des lignes.

La question d'un abonnement à l'essai à tarif préférentiel devrait faire l'objet d'un accord de la part de Mobilis, ce qui ne serait pas aisé au vu des coûts d'une telle opération pour les collectivités et les soucis d'équité envers les usagers qui ont déjà choisi ce mode de déplacement. Il incomberait à la Ville de Lausanne de financer une partie des billets pour les usagers circulant sur le réseau lausannois dans le but d'offrir des conditions favorables durant les travaux. La Municipalité estime qu'il n'est pas possible financièrement d'assumer une telle charge supplémentaire. Par ailleurs, la mise en place de ce système serait très complexe à mettre en œuvre et poserait toute une série de questions d'acceptabilité et d'équité au sein de la population.

2.7 Ouverture et équipement de nouvelles places de parc vélo

Le stationnement pour vélos se développe en continu selon trois axes. Tout d'abord, les projets en cours : des places sont systématiquement prévues et installées, non seulement dans le cadre de chantiers d'importance (avenue Dapples par exemple), mais également lors de réaménagements ponctuels (par exemple création d'un bastion ou d'un trottoir continu) en fonction des opportunités de chantier. Ensuite, les différentes demandes d'habitants ainsi que des observations de terrain permettent d'alimenter les campagnes annuelles de pose de stationnement qui ont lieu dans le courant de l'été-automne. L'édition 2014 a notamment vu la pose d'une centaine de places supplémentaires. Enfin, différentes mesures de stationnement en lien avec la volonté de développer l'inter-modalité sont projetées. Cela passe par exemple par la création de vélo-stations (gare de Lausanne, 2013) ou par l'étude de stationnements couverts aux arrêts de bus (prévus dans le PALM) ou encore par la pose en lien avec le développement des lignes de transports publics, comme ce fut le cas aux stations du m2 et comme c'est projeté pour le tram t1 et le projet du m3.

Au total, quelque quarante places par an sont projetées dans le cadre de la campagne, 120 places sont prévues en lien avec des arrêts de bus dans le cadre du PALM, auxquelles s'ajoutent les places posées dans le cadre de projets. Ces efforts se poursuivront durant les années de grands chantiers et du point de vue de la Municipalité, il ne semble pas utile de renforcer ces actions de manière spécifique.

2.8 Aide technique aux entreprises pour l'établissement de plans de mobilité

Les entreprises seront approchées et invitées à mettre en place un programme de gestion de la mobilité selon des modalités qui doivent encore être définies par la Municipalité comme évoqué au point 1.3.

2.9 Usage du Fonds du développement durable pour financer une partie de ces instruments

En fonction des cas et des priorités, il est en effet envisageable d'utiliser le Fonds du développement durable pour financer ce type de mesures, pour autant qu'elles

correspondent aux conditions cadres définies dans le règlement d'utilisation dudit Fonds. Il faut cependant relever que celui-ci est actuellement utilisé pour financer d'autres projets.

Question 3 : *Quelles sont les mesures dissuasives qui sont déjà mises en œuvre ou qui sont prévues par rapport aux TIM ?*

Parmi ces mesures, qu'en est-il plus précisément des suivantes :

3.1 Modération du trafic sur certains axes, en particulier les axes pénétrants et sur les axes principaux du centre-ville (par exemple par la réduction de la vitesse légale)

Le Plan directeur communal de 1996 a mis en place le principe de hiérarchisation du réseau routier. Ce principe est toujours d'actualité. Il a été étendu au reste de l'agglomération dans le cadre du PALM avec une définition des différents axes et leur vocation. Ce principe, qui définit les axes principaux, de distribution et de modération sur le territoire communal, est reconduit dans le cadre de la révision du Plan directeur communal en cours. Par ailleurs, en plus de la législation fédérale en vigueur, le Canton donne également le cadre et la marge de manœuvre pour la réglementation de la vitesse sur certains axes, notamment sur les routes cantonales en traversée de localité. Or, la volonté, tant de la Municipalité, des organes de contrôle cantonaux et fédéraux que des schémas directeurs du PALM, va dans le même sens : un axe principal a une vocation trafic et n'est pas compatible avec une réduction de la vitesse légale.

Cette thématique de réduction de la vitesse sur les axes principaux a fait l'objet de deux interpellations au niveau fédéral en 2014 et le Conseil fédéral a rappelé dans ses réponses au Conseil national qu'on appliquait « *la limitation de vitesse de 50 km/h sur les routes affectées à la circulation générale. La vitesse maximale autorisée ne peut y être abaissée que sur certains tronçons et sous certaines conditions strictes* ». Il rappelle que « *les axes principaux sont des routes affectées à la circulation générale. Sur celles-ci, les besoins des usagers de la route plus lents et ceux des riverains doivent être pris en compte à travers des mesures d'aménagement en faveur de la sécurité et en principe pas à travers des limitations de vitesse* ». Le Conseil fédéral s'oppose à une diminution générale de la vitesse maximale autorisée en particulier pour les routes affectées à la circulation générale, aussi bien au cours de la journée que pendant la nuit, et même si ces routes traversent ou longent des zones d'habitation. Les directives fédérales et cantonales abondent dans le même sens. Elles s'en tiennent à la conception adoptée jusqu'ici et recommandée par le Bureau de prévention des accidents (BPA) avec le modèle 50/30 appliqué jusqu'alors par Lausanne dans sa politique de modération du trafic.

L'élément suivant s'oppose à la mise en place d'une réduction de la vitesse légale sur les axes principaux : ce sont les aménagements et la conception de la route qui doivent être adaptés au régime de circulation. Mettre en place un panneau de signalisation ne suffirait pas à garantir le respect de la limitation à 30 km/h. Par ailleurs, un tel système rendrait complexe la bonne compréhension du réseau routier en raison des différentes successions de régimes de circulation. Il semble difficile de faire comprendre aux usagers que certains axes principaux sont à 30 km/h, d'autres à 50 km/h en plus des quartiers en zone 30 et d'autres encore en zone de rencontre à 20 km/h. Du point de vue de la Municipalité, ce « patchwork » de régimes de vitesse serait contre-productif et difficilement respecté.

Ceci ne signifie pas que rien ne peut être fait sur ces axes pour réduire l'impact du trafic individuel motorisé, bien au contraire. La Municipalité rappelle que le nouveau plan directeur communal préconise, à terme, des « zones spéciales » qui sont de nature à aller dans le sens préconisé par l'interpellateur, plus spécifiquement, à l'instar des avenues de Chailly et de Cour par exemple, des solutions existent pour atteindre une vitesse-cible plus basse qu'à l'extérieur des centralités de quartiers (arrêt de bus bloquant, structuration optique de la chaussée, arborisation, etc.). Elles sont cependant coûteuses et nécessitent des réaménagements complets qui doivent répondre au Plan des investissements communal.

Ajoutons par ailleurs que le trafic individuel s'écoule déjà actuellement sur ces axes à une vitesse moyenne généralement plus basse que 50 km/h. Compte tenu de ces éléments, la Municipalité ne juge pas opportun de retenir cette mesure.

3.2 Usage des feux comme modération / retenue du flux de véhicules entrant en ville

La signalisation lumineuse fait partie des outils à disposition de la Ville pour sécuriser certains carrefours et traversées piétonnières. Elle permet de guider les usagers sur certains itinéraires et de prioriser certains modes de transports par rapport à d'autres. Des contrôles d'accès sont actuellement mis en place aux différentes entrées de ville pour éviter des surcharges de trafic en aval. Ils jouent un rôle important en sécurisant la circulation, en évitant des autoblocages et surtout en priorisant les transports publics. Leur marge de manœuvre est tout de même limitée puisqu'en bloquant trop le trafic, on risquerait de péjorer la sécurité des usagers en augmentant les files de stockage sur l'autoroute et, d'autre part, de pénaliser certaines lignes de bus.

Discussion

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Pour rappel, cette interpellation demandait ce qui était prévu pour faciliter la mobilité des Lausannois et des usagers de la Ville de Lausanne durant les grands chantiers liés à la Gare et aux Axes forts. Qu'est-ce qu'on va faire d'exceptionnel pendant cette période de travaux exceptionnels pour faciliter le trafic et l'accessibilité au centre-ville lausannois ? Qu'est-ce qu'on va faire aussi pour pérenniser le report modal qu'on peut envisager vers les transports publics et la mobilité douce pendant cette période propice aux changements ? La réponse de la Municipalité, dont je remercie l'auteur, me laisse un peu sur ma faim, puisqu'on me dit qu'il n'y a pas de mesures exceptionnelles, car ce qui se fait déjà va très bien ; on va donc juste continuer à faire ce qu'on fait déjà.

Mon interpellation a trois volets. Il y a un volet communication, un volet incitation à la mobilité douce et un volet de mesures dissuasives de la mobilité dure. Pour ce qui est du volet information, c'est relativement satisfaisant, car on n'a pas grand-chose de nouveau à faire en plus des moyens de communication actuels. Mais, en ce qui concerne l'incitation à la mobilité douce, donc la mobilité durable, j'avais ouvert un certain nombre de pistes. J'ai demandé ce que la Municipalité prévoyait de faire. Et j'avais évoqué un certain nombre de choses à faire, en laissant ouvert le champ des possibles. La Municipalité ne me répond que sur les pistes que j'ai données, elle n'a aucune autre idée de ce qui serait possible de faire. Dans de nombreux cas, la réponse est simplement que ce qui se fait déjà est suffisant et qu'il n'y a pas besoin d'en faire plus, par exemple pour les vélos tests. La même chose pour ce qui est des places de parc pour vélos : la tendance est suffisamment bonne, donc il n'y a pas besoin d'en faire plus.

Enfin, pour ce qui est des mesures dissuasives de la mobilité dure, la réponse est simplement qu'on ne peut rien faire, soit pour des raisons légales, soit parce que c'est déjà prévu. Enfin, aucune mesure exceptionnelle n'est prévue pour une période exceptionnelle. Je ne déposerai pas de résolution, mais cette interpellation va me permettre de déposer des postulats ciblés, comme j'entendais le faire, et comme cela a été évoqué précédemment.

La discussion est ouverte.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – A 22 h 16, il faut prendre le temps de la réflexion à l'agression verbale qu'on vient d'entendre de la part de l'interpellateur. On ne peut pas accepter d'entendre ces phrases, fortement bien montées, d'ailleurs : le présent est là, l'imparfait vient quand il doit venir ; tout est parfait de ce côté. Par contre, on fait rêver le citoyen quant au fait que nous allons mettre en œuvre des mesures extraordinaires pour ces travaux extraordinaires. J'attends vraiment avec impatience les propositions de l'interpellateur, qui me donnera aussi les moyens de construire une route qui n'existe pas, par exemple, pour la mobilité douce.

Je pensais qu'il parlerait de l'initiative de Pro Vélo, de laquelle je suis un des initiateurs au niveau fédéral, et d'inciter tout simplement les gens à prendre la bécane à deux roues et à pédaler avec ses mollets, de nous provoquer peut-être pour améliorer encore la mobilité douce au sein de notre Cité. Tel n'est pas le propos. En tout cas, je ne vois aucune proposition de sa part pour inciter les gens à prendre ce vélo qu'il vénère.

Maintenant, il y a aussi une critique de la mobilité dure ; c'est un nouveau vocabulaire, je l'apprends. Au Parlement fédéral, j'ai entendu parler de service universel ; ce n'est plus le service public, mais le service universel. Maintenant, on parle de mobilité dure ; vous me donnerez la définition de la mobilité dure. La Municipalité n'entend pas faire un combat d'une mobilité contre une autre. Par contre, elle a très clairement déclaré dans son Plan directeur communal de 1996, tout comme celui que vous pourriez adopter encore dans cette législature, qu'il y a des priorités dans la mobilité : la mobilité piétonne, la mobilité à vélo, les transports publics et, enfin, ce que vous appelez la mobilité dure. Ce sont les priorités. Quand il y a des travaux, on respecte cette hiérarchie et on privilégie plus particulièrement la mobilité douce. Quand on a des moyens de substitution, on les apporte.

Mais, quand vous coupez le Grand-Pont, je ne sais pas ce que vous voulez faire comme nouveau pont, si ce n'est que, sur l'incitation des commerçants, on mettra une passerelle supplémentaire pour permettre la mobilité douce et relier la place Saint-François au carrefour Bel-Air. Je ne sais pas ce que vous voulez inventer de plus. On veut bien vous rajouter un pont pour vous faire plaisir ; personnellement, je préfère les tunnels. Et puis, il faut aussi travailler avec les moyens que l'on a !

Ce n'est pas la première fois que j'entends dire que ce sera l'anarchie pendant ces travaux, puisqu'un élu qui est à ma droite a dit la même chose. C'est un faux message que vous donnez à la population ! Il y aura des travaux, certes, il y a une poursuite de la mutation importante de la ville, certes, mais tout sera coordonné, avec intelligence et sans excès. Les travaux du tram, par exemple, sont relativement classiques, les Lausannois les connaissent, ils ont appris à les connaître au fil du temps, et plus particulièrement ces quinze dernières années ; tout va bien se passer. Il est vrai que, quand il y aura une pelle mécanique en face de la maison de la rue de Genève, ce sera un moment compliqué pour les habitants. On vous apporte des solutions de substitution pour la mobilité au sens large, mais ce ne seront pas des travaux plus complexes qu'il en est.

Le travail le plus complexe sera la substitution des transports publics quand il y aura la suppression du Grand-Pont, parce que, pendant neuf mois, il y aura une suppression du trafic, et il y aura des conséquences. Et là, il faut être très attentif. On vous répond très clairement qu'on a proposé des solutions à notre grand partenaire, les tl, et l'objectif stratégique est de ne pas dégrader le réseau de transports publics. Il en va de même pour la Gare CFF. Il y aura des travaux d'une certaine envergure à la Gare, de 2017 à 2025, avec une augmentation de l'offre jusqu'en 2017, mais, de 2017 à 2025, on a donné l'instruction aux CFF de ne surtout pas dégrader l'offre en transports publics. C'est important ! Et si cela n'est pas un défi, je ne sais pas ce qu'on pourrait faire de plus. Alors, la Municipalité attend avec impatience vos postulats, vos brillantes idées, et j'espère qu'on pourra les appliquer pour le bien de tous.

M. Cédric Fracheboud (UDC) : – Je vous remercie, monsieur le municipal, de nous avoir répondu. Malheureusement, je peux quand même constater que, dans les travaux qui ont été effectués, on a eu retard sur retard, que ce soit pour la place de la Sallaz, ou, maintenant, pour Chailly. Donc, sur les gros travaux envisagés, je ne peux pas imaginer que ce sera merveilleux ou super confortable pour les gens qui y vivent. J'espère que les transports publics vont fonctionner, mais, effectivement, cela va vraiment être très pénible pour les voitures. On ne parle pas de places de parc.

Maintenant, pour les Verts, on pourra éventuellement faire des transports en ballon. Peut-être que cela fonctionnera et que ce sera écologique ; ce sera joli et mignon, mais je vous laisse encore le financer.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Monsieur Français, vous dites que vous attendez mes propositions, mais il y en a neuf dans mon interpellation, rien que pour l'incitation à la mobilité douce.

Vous nous répondez maintenant, en plénum, que vous allez faire une passerelle au Grand-Pont pour la mobilité douce ; mais c'est exactement une mesure exceptionnelle que j'aurais bien aimé voir dans la réponse à l'interpellation. Je me demande donc pourquoi vous ne saisissez pas l'opportunité que je vous ai tendue avec cette interpellation pour montrer ce genre d'exemple. Vous dites aussi que vous avez donné l'instruction aux CFF de ne pas dégrader l'offre des transports publics ; mais c'est exactement le genre de réponse que j'attendais.

Je suis heureux que mon interpellation écrite vous donne l'occasion de répondre oralement, mais je me disais que c'était la chance de hiérarchiser cela, d'organiser cette information et, peut-être, de faire un inventaire plus complet. Je voulais aussi signaler que je prépare un postulat « vélos », dans lequel je prends le soin de signaler que vous faites partie du comité d'initiative.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je réplique à des affirmations que je considère comme fausses, soit le retard sur les chantiers de la Sallaz et de Chailly. Pour la Sallaz, on est exactement dans les temps. Les deux derniers éléments qui ne sont pas construits subissent l'opposition des commerçants. L'édicule qui devrait être fait sur la place de la Sallaz n'a pas été commencé, parce que l'opposition n'est toujours pas levée, et c'est le droit des tiers. Ils ont tout à fait le droit de le faire, et ce sont les commerçants eux-mêmes qui ont déposé cette opposition. On a apporté des mesures de substitution par rapport aux commerces. Aujourd'hui, la Migros est sur le site, et demain ce sera la Coop. Si le chantier de la route de Berne 1 a du retard, ce n'est en tout cas pas la faute de la Ville de Lausanne, puisqu'on nous a annoncé tout dernièrement quatre mois de retard. Mais, en ce qui concerne les travaux sur le domaine public, ils sont quasiment achevés et on est parfaitement dans les délais.

Cela faisait longtemps qu'on n'avait pas parlé de Chailly. On peut en parler deux minutes. Les demandes qui ont été faites par certains – dont je tairai le nom – représentent une plus-value non négligeable sur les travaux d'en tout cas cinq zéros. Il n'y a pas de miracle. Quand vous donnez du travail à un tiers, il y a automatiquement des conséquences sur le planning, parce que notre première préoccupation, c'est le souci des habitants et des commerçants, en répondant à leurs demandes. Cela a des conséquences. Vous pouvez avoir toutes les exigences que vous voulez, cela aura bien sûr un effet sur le planning et sur les coûts. On ne peut pas demander que cela coûte moins cher et que cela dure moins longtemps, alors même que vous avez des exigences qui impactent défavorablement ces deux points bien spécifiques. Soyez attentifs aux exigences contradictoires.

Les uns et les autres travaillent bien, et j'estime qu'ils travaillent même très bien compte tenu des contraintes. Il est normal qu'ils vivent avec des contraintes, parce que vous êtes aussi là pour rapporter et reporter les besoins des uns et des autres, mais, dans le cas de ces projets, on est parfaitement dans les délais.

En ce qui concerne l'étape 2 du chantier de Chailly, il y a un retard, qui a été dûment annoncé, à cause de la présence d'une molasse, qui n'est pas du tout au même niveau qu'elle était annoncée – c'est ce qu'on appelle des défauts géologiques. On sait qu'il y a un retard de trois mois sur ce chantier sur la phase 2 de cette partie d'ouvrage.

Maintenant, il y a aussi des chantiers privés qui sont venus se greffer sur ce projet. Il y en a un d'ailleurs qui est de la collectivité, ou proche de la collectivité, puisque c'est la Caisse de pensions de la Ville de Lausanne qui provoque quelques effets secondaires à proximité de la place de Chailly. L'autre est un projet purement privé, dans lequel certains membres du Conseil communal ont quelques intérêts, de manière directe ou indirecte. Cela a des conséquences sur le chantier, c'est une évidence.

En ce qui concerne les informations que j'ai données, ce n'est pas la première fois que je les donne, monsieur Rossi. Il fallait venir aux six séances publiques que j'ai faites sur le tram, dans lesquelles on a donné les consignes stratégiques par rapport à la notion de qualité de la prestation donnée par les transports publics. Je l'ai dit au moins une vingtaine de fois. Je ne vais pas répéter vingt fois les choses déjà dites ici, dans cette salle. Quand on a présenté les projets, nous avons donné cette stratégie par rapport à la qualité de l'offre qu'on devait garantir aux citoyens. Alors, si vous ne vous en souvenez pas, je veux bien vous le redire, mais je ne pense pas que je vais rappeler tout ce que j'ai dit ces six dernières années dans une interpellation, à laquelle on a moins d'un mois pour répondre.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – J'aimerais réagir sur un point évoqué très régulièrement par le municipal des travaux dans le cadre du Conseil communal : ce sont les séances publiques qu'il nous accuse de ne pas fréquenter. Vous organisez des séances publiques à tour de bras, avec moult PowerPoint et chefs de service, mais nous sommes des miliciens, alors que vous êtes un municipal professionnel et payé. Nous sommes indemnisés correctement, pas de plainte. Mais vous ne pouvez pas exiger que nous vous suivions à la trace dans toutes les séances publiques. Donc, quand on vous pose des questions par voie d'interpellation, je vous saurais gré de bien vouloir y répondre de manière complète, afin que M. Rossi ou d'autres soient satisfaits.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Vincent Rossi : « Quelle mobilité pour Lausanne durant les travaux ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

La séance est levée à 22 h 30.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

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