

Bulletin du Conseil communal

N° 17



Lausanne

Séance du 31 mars 2015 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 31 mars 2015

17^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 31 mars 2015, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Jacques Pernet, président

Sommaire

Deuxième partie	983
Postulat de M. Hadrien Buclin et consorts : « Projets pilotes concernant la consommation de cannabis envisagés par les grandes villes suisses : Lausanne ne doit pas rester à la traîne ! »	
Discussion – Reprise.....	983
Postulat de M^{me} Thérèse de Meuron visant à proposer des économies à la Municipalité	
Développement photocopié.....	983
Discussion préalable.....	984
Communications – Dépôts	
Postulat de M. Laurent Rebeaud et consorts demandant une étude sur la possibilité de réduire le nombre des WC publics à Lausanne en faisant appel à un partenariat avec les restaurateurs et les commerçants prêts à mettre leurs WC à la disposition du public	985
Postulat de M. Hadrien Buclin : « Pour une entreprise communale de construction et de rénovation des bâtiments ».....	985
Motion de M. Philipp Stauber et consorts : « Pour un remplacement partiel des annuités automatiques des employés communaux par des augmentations au mérite, dans un premier temps pour les revenus AVS supérieurs à 84 600 francs (revenu AVS maximum déterminant au 1 ^{er} janvier 2015) »	985
Interpellation urgente de M. David Payot : « La Poste Suisse : moins d'offices, plus de bénéfiques »	
Développement photocopié.....	985
Discussion	986
Réponse de la Municipalité.....	986
Interpellation de M. Roland Philipoz : « Sécurisons les zones 30 »	
Développement photocopié.....	989
Réponse photocopiée de la Municipalité	990
Discussion	998
Interpellation de M. Romain Felli et consorts : « Le gaz sous pression ? »	
Développement photocopié.....	998
Réponse photocopiée de la Municipalité	999
Discussion	1003

Interpellation de M. Johan Pain : « Sécuriser les passages piétons constitue une priorité »

Développement photocopié.....	1004
Réponse photocopiée de la Municipalité	1004
Discussion	1009

Interpellation de M. Johan Pain : « Amélioration de la circulation des transports publics entre Ouchy et la Maladière »

Développement photocopié.....	1013
Réponse photocopiée de la Municipalité	1013

Postulat de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour que la Municipalité consulte le pool d’experts mis en place par l’agglomération pour chacun des projets de tour à venir sur le territoire de la commune de Lausanne »

Rapport.....	1018
Discussion	1020

Communication

Divers	1027
--------------	------

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Raphael Abbet, Caroline Alvarez Henry, Laurianne Bovet, Chenaux Mesnier Muriel, Romain Felli, Nicolas Gillard, Anne-Lise Ichters, Sébastien Kessler, Myrèle Knecht, André Mach, Manuela Marti, Sophie Michaud-Gigon, Janine Resplendino, Ruiz Vasquez Francisco, Claude-Alain Voiblet, Diane Wild.

Membres présents	84
Membres absents excusés	16
Membres absents non excusés	0
Effectif actuel	100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Postulat de M. Hadrien Buclin et consorts : « Projets pilotes concernant la consommation de cannabis envisagés par les grandes villes suisses : Lausanne ne doit pas rester à la traîne ! »

Discussion – Reprise

Le président : – Je vous donne le résultat du vote à bulletin secret :

Bulletins distribués : 88 ; bulletins rentrés : 86 ; majorité : 44 ; abstention : 1 ; bulletins blancs : 3 ; non : 30 ; oui : 52

Le postulat est pris en considération par 52 voix contre 30 et 1 abstention.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Hadrien Buclin et consorts : « Projets pilotes concernant la consommation de cannabis envisagés par les grandes villes suisses : Lausanne ne doit pas rester à la traîne ! » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

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

Développement polycopié

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Lors de notre séance du 3 février 2015, Madame Florence Germond, Conseillère municipale en charge des Finances de notre Ville, a appelé notre Conseil, en particulier la droite de notre Conseil, à faire des propositions concrètes d'économies pour la Ville de Lausanne. Elle nous a adressé ce vibrant appel alors que nous examinions le postulat de Mathieu Blanc sur la pression fiscale.

Le groupe libéral-radical, préoccupé depuis des lustres par l'état des finances de notre Ville, ne peut bien évidemment que partager les préoccupations de Mme Germond. Soucieux de répondre favorablement au vœu de la responsable du dicastère des Finances, il

se réjouit de suggérer à la Municipalité de s'approcher de l'Autorité cantonale aux fins de lui demander d'étudier la possibilité de cantonaliser l'inspection communale du travail.

Comme j'ai déjà eu l'occasion, à répétées reprises, de le dire à notre Conseil, l'inspection communale lausannoise du travail bénéficie d'une délégation de compétence partielle du Service de l'emploi, et ce conformément aux dispositions de l'article 45 et ss de la loi cantonale sur l'emploi.

Il est vrai que cette question a été examinée par le Grand Conseil en 2005 lors des débats portant sur l'adoption de dite loi. Il est vrai aussi que cette proposition a été rejetée par le Parlement cantonal. Mais il est tout aussi vrai que Lausanne – et en particulier ses représentants au Grand Conseil – se sont battus bec et ongle pour conserver cette exception lausanno-lausannoise. Je peux imaginer que le fruit n'était alors pas mûr. La nécessité de faire des économies n'était pas encore une priorité pour l'Exécutif lausannois. Mme Florence Germond n'avait pas encore été élue à la Municipalité.

Bien que je ne sois pas une jacobine bornée revendiquant à tout prix une centralisation, j'estime néanmoins que cette question mérite d'être posée, et ce pour des raisons notamment financières. Pour des motifs identiques, Lausanne vient d'ailleurs de renoncer à son agence de compensation AVS. Dès lors, j'estime pertinent et hautement souhaitable de lancer ce débat dans ce contexte.

Divers arguments plaident en faveur d'une cantonalisation de l'inspection communale du travail :

1. Regrouper toutes les forces de travail sous la houlette du Service de l'emploi permettrait une simplification administrative appréciée par les employeurs, et ce pour deux raisons au moins. Premièrement, lesdits employeurs comprendraient mieux le fonctionnement de l'Inspection et, deuxièmement, ils n'auraient plus à subir, le cas échéant, un double contrôle, l'un communal, l'autre cantonal.
2. Cette réorganisation aurait le mérite de favoriser une plus grande efficacité et une unité de doctrine. En outre, on pourrait faire l'économie du rapport annuel rédigé à l'intention de l'Autorité cantonale.
3. Rapatrier cette inspection dans le giron cantonal mettrait un terme à une exception suisse, sachant que Lausanne est, à ma connaissance, la seule ville à avoir maintenu une telle structure. En outre, cela représenterait un enrichissement du cahier des charges des collaborateurs et un élargissement de leur périmètre d'action.
4. Enfin, dernier argument et non des moindres, la Ville de Lausanne économiserait ainsi près d'un million de francs par année.

Vu ce qui précède, le groupe PLR demande par ce postulat à la Municipalité d'étudier l'opportunité d'entamer des démarches auprès du Département de l'économie et du sport, en particulier auprès du Service de l'emploi, aux fins de réfléchir à un regroupement intelligent et efficace des forces.

Discussion préalable

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Ce sujet sera un peu moins captivant que le sujet que nous venons de traiter. Il s'agit donc d'un postulat visant à proposer des économies à la Municipalité. M^{me} Germond nous avait demandé de lui faire des propositions d'économies il y a quelques jours.

Il s'agit ici tout simplement de cantonaliser l'Inspection communale du travail. Cela nous permettrait d'économiser un million par année, ce qui n'est pas négligeable, vous en conviendrez. Vous me direz qu'il s'agit d'un problème cantonal, puisqu'il faudrait modifier la Loi cantonale sur l'emploi. Je vous répondrai que, certes, vous avez raison, mais si l'on veut faire des économies, il faut savoir être proactif et faire des propositions à l'Etat, en particulier au Département de l'économie et du sport, qui estimerait peut-être

intelligent de regrouper ainsi les forces dans un domaine sensible. Dès lors, je vous laisse le loisir de demander ou non le renvoi de ce postulat à une commission. Pour ma part, je l'enverrais directement à la Municipalité. Mais je peux imaginer que quelqu'un demandera le renvoi en commission.

La discussion est ouverte.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Effectivement, nous demandons le renvoi en commission.

Cette proposition est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Communication – Dépôt

Postulat de M. Laurent Rebeaud et consorts demandant une étude sur la possibilité de réduire le nombre des WC publics à Lausanne en faisant appel à un partenariat avec les restaurateurs et les commerçants prêts à mettre leurs WC à la disposition du public

Lausanne, le 31 mars 2015

(Signé) *Laurent Rebeaud et 2 cosignataires*

Communication – Dépôt

Postulat de M. Hadrien Buclin : « Pour une entreprise communale de construction et de rénovation des bâtiments »

Lausanne, le 31 mars 2015

(Signé) *Hadrien Buclin*

Communication – Dépôt

Motion de M. Philipp Stauber et consorts : « Pour un remplacement partiel des annuités automatiques des employés communaux par des augmentations au mérite, dans un premier temps pour les revenus AVS supérieurs à 84 600 francs (revenu AVS maximum déterminant au 1^{er} janvier 2015) »

Lausanne, le 31 mars 2015

(Signé) *Philipp Stauber et 6 cosignataires*

Interpellation urgente de M. David Payot : « La Poste Suisse : moins d'offices, plus de bénéfices »

Développement polycopié

Le 28 février dernier, des sociétés locales, le syndic et quasi tous les partis politiques représentés au Conseil communal manifestaient contre la fermeture de la poste de la Grangette. L'office postal devait en effet être remplacé dès le 15 mars par une officine dans la pharmacie des Boveresses. Ce choix de La Poste Suisse était dénoncé, du fait de

l'abandon d'une série de prestations, et parce qu'il ne tenait pas compte de la forte fréquentation ni des perspectives de densification urbaine du quartier.

La Poste Suisse a communiqué à certains habitants de la Bourdonnette un projet quasiment identique pour leur office postal. A nouveau, le géant jaune ne tient pas compte des perspectives de densification du quartier, et encore moins de la mobilisation populaire qui avait permis le maintien de cet office il y a tout juste 10 ans. Principale différence par rapport à la fermeture de la poste des Grangettes : en l'occurrence, la pharmacie de la Bourdonnette n'existe pas encore. Une tentative de trouver un-e pharmacien-ne intéressé-e avait échoué lors de la précédente tentative de fermer la poste. Autre différence, plus positive celle-ci : La Poste est en l'occurrence locataire de la Fondation Lausannoise pour la Construction de Logements, société en mains de la Ville. La commune n'est donc pas seulement une collectivité locale face à une entreprise privée en mains de la Confédération, elle est aussi un bailleur, lié contractuellement à un locataire. Quoique mince, cela fournit une marge de manœuvre supplémentaire à la Municipalité.

Cela étant, les soussignés posent à la Municipalité les questions suivantes :

1. La Municipalité a-t-elle été informée de l'intention de La Poste de fermer l'office de la Bourdonnette ?
2. La Municipalité a-t-elle connaissance de démarches pour trouver un-e pharmacien-ne prêt-e à s'installer à la Bourdonnette ?
3. Quels sont, à l'heure actuelle, les résultats des différentes démarches suscitées par la fermeture de la poste des Grangettes ?
4. Sur la base de ces expériences, quelles démarches la Municipalité envisage-t-elle, au cas où l'intention de fermeture serait confirmée ?

Discussion

M. David Payot (La Gauche) : – L'interpellation que nous avons traitée le 9 décembre a largement déblayé le terrain. Le motif de cette interpellation est l'annonce des représentants de La Poste à des habitants de la Bourdonnette à propos de la fermeture envisagée de l'office postal et de son remplacement par une officine dans une pharmacie, qui serait par ailleurs à créer.

Il y a plusieurs parallèles à faire avec l'office de poste des Grangettes. D'une part, la fermeture et le remplacement par une officine dans une pharmacie et, d'autre part, le fait que cela touche un quartier souvent perçu comme excentré, et qui est assez attaché à avoir des infrastructures, au même titre que les autres quartiers lausannois. Il y a aussi les perspectives de densification importante de ce quartier, qui font regretter d'autant plus ce sujet. La fermeture de l'office de poste des Grangettes avait suscité une manifestation avec le soutien du PLR, du PS, des Verts, du POP-solidaritéS, d'associations locales et de syndicats. Nous avons aussi pu avoir la présence du syndic. Je pense donc que les positions n'auront pas changé, même si le sujet se déplace géographiquement.

Ceci concerne donc la question de la fermeture des offices de poste pour plus de bénéfiques : ceux de La Poste ont été communiqués le 19 mars et ils se chiffrent à 638 millions. Les questions de cette interpellation sont motivées par la volonté de savoir si la Municipalité est au courant de cette fermeture projetée et pour pouvoir préciser la position et les démarches, le cas échéant.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – La Municipalité était présente à la manifestation des Grangettes, comme M. l'interpellateur vient de le rappeler. Elle a entendu quelques bruits concernant la Bourdonnette, ceux dont M. l'interpellateur se fait l'écho ici.

Le grand débat lausannois d'il y a quelques années a commencé à la Bourdonnette et a été le plus chaud là-bas. La Municipalité a immédiatement contacté La Poste pour savoir si

c'était en projet. La Poste nous a répondu par écrit qu'aujourd'hui, aucun dossier envisageant un changement ou une fermeture n'était ouvert concernant la Bourdonnette. Cela ne veut pas dire que ce ne sera pas le cas dans six mois, mais, aujourd'hui, aucun dossier de ce type n'est ouvert. Donc, à ce stade, la Municipalité en a pris acte. Cela dit, nous répondons aux quatre questions de la manière suivante.

Question 1 : La Municipalité a entendu cette rumeur lors de la manifestation des Grangettes. Contact pris avec La Poste, celle-ci affirme qu'aucun dossier de ce type n'est ouvert en ce moment pour la Bourdonnette.

Question 2 : La Municipalité n'a pas connaissance de démarches précises, mais a bien entendu les rumeurs à la Grangettes.

Question 3 : Comme je l'avais déjà laissé entendre à ce Conseil communal, la procédure formelle, celle où l'on pouvait s'opposer, n'ayant pas été utilisée il y a quelques mois, la Poste a clairement affirmé son intention de ne pas revenir en arrière. Lors d'une intervention au Parlement fédéral, à l'heure des questions, le Conseil fédéral a répondu à l'interpellateur ce que la Municipalité avait dit il y a quatre mois. Sa position a été précisée à nouveau depuis, mais nous n'avons aucun indice que cela changera quoi que ce soit à la position de La Poste, c'est-à-dire fermeture – ce qui est fait – et ouverture de la solution alternative.

Question 4 : J'imagine, celle de la Bourdonnette, puisque c'est le nouveau sujet. La Municipalité a clairement affirmé qu'elle n'était pas d'accord avec une telle stratégie. Elle n'aura donc, si une telle intention est confirmée, que la possibilité de faire recours, ce qui est légalement possible. Bien sûr, pour pouvoir fermer, on doit d'abord nous consulter. Donc, le cas échéant, recours il y aura.

Mais il faut savoir que la Commission de recours fédérale, au cas où cette intention funeste serait par hasard poursuivie, n'a jamais donné suite à un recours ces dernières années lorsqu'il y avait une possibilité de se rendre en transport public efficace à une autre poste, à moins de vingt minutes. Je vous laisse juger s'il y a des possibilités que l'on puisse aller de la Bourdonnette à une autre poste en moins de vingt minutes. La Municipalité, le cas échéant, utilisera la procédure, mais s'il n'y a pas un revirement de jurisprudence de la Commission fédérale, les chances d'aboutir sont très limitées, vu la loi fédérale actuelle.

La discussion est ouverte.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Tout d'abord, je remercie la Municipalité pour les réponses qu'elle a apportées à l'interpellation de M. Payot. M. Payot a relevé dans son intervention l'unité qui avait pu régner autour de la mobilisation pour la poste de la Grangette. Je me permets quand même de regretter qu'il n'ait pas jugé bon, comme il est coutume, en principe, entre groupes de gauche sur les sujets où il y a des mobilisations communes, de proposer que cette interpellation soit cosignée par des personnes qui étaient présentes lors de cette manifestation. Il me semble que cela aurait été la mise en pratique d'un usage assez à propos en l'espèce, surtout si, après, on revendique cette mobilisation.

Ensuite, deux points. Le premier, c'est que j'apprécie la réponse de la Municipalité, d'autant plus que, dans le dossier sur la poste de la Grangette, on a bien compris que La Poste Suisse, durant toute la procédure, et pour répondre à tous les courriers qui lui ont été adressés, s'est fondée sur une analyse juridique de la situation dans une première lettre de la Municipalité, probablement exacte, par ailleurs. La lettre de la Municipalité disait qu'effectivement, on n'avait aucune chance de gagner devant la Commission de recours instituée par la Loi sur la Poste, dès lors que La Poste allait essayer de maximiser l'offre de substitution qui doit être offerte.

La Municipalité a entendu que la population lausannoise, et probablement au-delà de Lausanne, à en juger par les débats qui se développent dans le canton, n'est pas satisfaite de ces offres de substitution. Elle trouve que ce n'est pas pratique d'aller chercher son recommandé toujours plus loin, même si les transports publics se développent. Et le

guichet d'une pharmacie, entre deux Dafalgan et un Aspégic, n'est pas non plus le bon endroit pour les opérations postales. De ce point de vue, je salue la position claire de la Municipalité, affirmée par M. Brélaz.

Evidemment, le Parti socialiste s'opposerait, comme nous l'avons fait jusqu'à maintenant, à la fermeture de la poste de la Bourdonnette, si elle devait avoir lieu. Mais il faut rappeler ici que, dans cette affaire, comme dans toutes les affaires individuelles d'offices de poste qu'on cherche à fermer, le salut viendra d'une modification de la législation au niveau fédéral. De ce point de vue, j'appelle évidemment à la cohérence – on en a parlé lors du débat précédent – notamment des Libéraux-Radicaux qui, à Lausanne, soutiennent chaque office de poste et se battent contre les fermetures, et puis, à la capitale continuent à défendre et même à affirmer que le démantèlement des offices de poste et le système des agences postales en pharmacie ou en magasin est parfait et ne pose aucun problème. Je tiens à la disposition des éminents membres du PLR les différentes interventions de leurs représentants aux Chambres fédérales, qui attestent ce que je viens de dire.

Cela étant dit, pour l'instant, on est au stade de la rumeur. Réjouissons-nous et espérons que La Poste sentira le vent de révolte qui se lève quand elle propose la fermeture d'offices de poste et la suppression de la distribution dans un certain nombre de régions reculées. Peut-être que, le moment venu, par une initiative ou par un référendum, le peuple pourra se prononcer et sauvegarder les services publics, comme il a dû le faire par le passé.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Je déclare mes intérêts : j'étais également présent le 28 février à la manifestation contre la fermeture de la poste des Grangettes. Mais je n'en veux absolument pas à M. Payot de ne pas m'avoir consulté pour cosigner son interpellation, que je trouve tout à fait appropriée.

Maintenant, j'aimerais savoir s'il existe d'autres rumeurs de fermeture de postes à Lausanne. Est-ce que, par hasard, il y a des bruits qui courent ? On pourrait en effet soupçonner qu'il y ait d'autres projets de fermeture.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Bien sûr que nous avons posé la question à la Poste. Nous savons qu'il existe deux projets de restructuration, mais en faisant une poste : c'est une poste contre une poste. Il y en a un à Chailly, où les locaux ne sont pas totalement adéquats ; La Poste cherche d'autres locaux dans un lieu relativement proche. L'autre, sauf erreur, est à l'avenue de Cour, où l'on aimerait aussi changer de local, mais en gardant une poste. Alors, si c'est poste contre poste, parce qu'un local à 50 ou 100 mètres est plus adéquat, cela ne nous pose pas de problème. Mais là, il n'est pas question de changement de vocation.

La Poste nous a affirmé ne pas avoir d'autres projets à Lausanne pour le moment, et donc pas non plus à la Bourdonnette. Maintenant, comme on le sait, les pressions pour augmenter le prix des timbres-poste vont augmenter, ce qui est probablement justifié. Si l'on veut garder des postes, parce qu'on ne peut pas toujours ne rien payer et demander l'équilibre financier – je sais que l'équilibre financier général existe, mais pas le sous-équilibre du centre de profits –, et c'est malheureusement la théorie que tient La Poste, c'est évidemment une des voies. L'autre voie est aussi de maintenir un service de qualité. Et nous n'avons pas d'indication que La Poste, de son propre aveu, ait d'autres projets, en ce moment, en cours à Lausanne. Mais le risque, dans six ou douze mois, suivant quel tour de vis le conseil d'administration fait pour dire qu'il faut encore plus d'économies ou de bénéfiques, c'est qu'on ne peut pas le garantir.

M. David Payot (La Gauche) : – La réponse du syndic, et surtout la réponse écrite de La Poste, me paraissent de bon augure. J'avais eu plusieurs témoignages qui paraissaient dignes de foi et qui allaient dans le sens contraire, raison de la présente interpellation.

L'autre motif qui m'a poussé à déposer cette interpellation, c'est le fait que la résolution du 10 décembre, qui avait abouti à un courrier municipal adressé à La Poste un peu plus de deux mois plus tard, en février, montrait qu'il y avait un certain temps entre la prise de

position du Conseil communal et la réaction municipale. La volonté était de réagir plus tôt, étant donné que les réactions pour la poste de la Grangette paraissaient un peu tardives. Peut-être que cette fois les démarches peuvent paraître prématurées.

Je pense que la position par rapport à l'éventuelle fermeture de la poste de la Bourdonnette est largement partagée par ce Conseil. Peut-être que la différence qu'il peut y avoir c'est sur les mesures à prendre, le cas échéant, si une opposition est suffisante dans le cadre de la procédure de consultation de la part de la Municipalité, ou si d'autres démarches peuvent être proposées. Personnellement, j'aurais tendance à proposer, à toutes fins utiles et pour éviter de revenir sur le sujet, une résolution. Le but n'est naturellement pas d'attaquer la ligne actuelle de la Municipalité, mais de lui donner le soutien du Conseil communal, le cas échéant.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité prenne, au besoin, toutes démarches utiles auprès de La Poste, afin d'éviter la fermeture de l'office de la Bourdonnette.

La discussion est close.

La résolution David Payot est acceptée à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M. David Payot et consorts : « La Poste Suisse : moins d'offices, plus de bénéficiaires » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution de l'interpellateur, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité prenne au besoin toutes démarches utiles auprès de La Poste, afin d'éviter la fermeture de l'office de la Bourdonnette. »

Interpellation de M. Roland Philippoz : « Sécurisons les zones 30 »

Développement polycopié

Récemment, une statistique fédérale mettait en évidence une augmentation des accidents touchant les piétons sur les zones 30. Ce constat pourrait prêter à sourire, car il n'est pas corrélé par les statistiques de l'évolution du nombre de zones 30, aucun fichier ne relevant de manière exhaustive les kilomètres ainsi octroyés au 30 à l'heure.

Il n'en reste pas moins que les piétons doivent être mieux protégés dans ces zones, plus particulièrement les enfants. L'un des objectifs pour sécuriser les déplacements des enfants dans les rues devrait être de leur permettre de cheminer sur des parcours balisés, avec des points de repères indéniables, support de leur apprentissage pour éviter les dangers de la rue. Les passages piétons en sont l'exemple le plus évident, malheureusement surtout lorsqu'ils font défaut. A quoi bon apprendre aux enfants à prendre les passages piétons, attendre avant de traverser, faire signe, aux automobilistes... si il n'y a simplement pas de passages sécurisés.

La réticence à l'aménagement de passages piétons dans les zones 30 est connue, ceci bien que la loi permette d'en réaliser dans des situations particulières telles que le stipule

l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (état au 22 janvier 2002) :

Section 2

Mesures relevant du droit de la circulation routière et aménagement de l'espace routier

Art. 4 Mesures relevant du droit de la circulation routière

¹ Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.

² L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Art. 5 Aménagement de l'espace routier

¹ Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

² Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.

³ Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

Fort de ces constats, nous remercions la Municipalité de bien vouloir apporter des réponses aux questions suivantes :

- 1) La Municipalité dispose-t-elle d'un document décrivant les zones 30 : évolution des périmètres, zones avec des usagers vulnérables à proximité (EMS, Centre de quartier, APEMS, écoles), type d'aménagement, questions liées à la sécurité, ... ?
- 2) La Municipalité dispose-t-elle d'un relevé des accidents et des « presque accidents » (qui sont également à considérer dans toute démarche de prévention) dans les zones 30 ?
- 3) La Municipalité utilise-t-elle un support pour évaluer les risques et déterminer les aménagements nécessaires pour sécuriser les zones 30 ou cela se réalise-t-il de manière empirique ?
- 4) Quelles sont les actions à entreprendre par les usagers pour obtenir les aménagements nécessaires afin de sécuriser les zones lorsque cela apparaît indispensable ?

Et une question plus générale :

- 5) Les possibilités d'équiper les abords d'écoles, d'institutions pour personnes âgées ou de tous les autres éléments urbains pouvant donner lieu à des besoins particuliers sont-elles exploitées au maximum sur les routes lausannoises ? Sinon, pourquoi ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

Récemment, une statistique fédérale mettait en évidence une augmentation des accidents touchant les piétons sur les zones 30. Ce constat pourrait prêter à sourire, car il n'est pas corrélé par les statistiques de l'évolution du nombre de zones 30, aucun fichier ne relevant de manière exhaustive les kilomètres ainsi octroyés au 30 à l'heure.

Il n'en reste pas moins que les piétons doivent être mieux protégés dans ces zones, plus particulièrement les enfants. L'un des objectifs pour sécuriser les déplacements des enfants dans les rues devrait être de leur permettre de cheminer sur des parcours balisés, avec des points de repères indéniables, support de leur apprentissage pour éviter les dangers de la

rue. Les passages piétons en sont l'exemple le plus évident, malheureusement surtout lorsqu'ils font défaut. A quoi bon apprendre aux enfants à prendre les passages piétons, attendre avant de traverser, faire signe, aux automobilistes... si il n'y a simplement pas de passages sécurisés.

La réticence à l'aménagement de passages piétons dans les zones 30 est connue, ceci bien que la loi permette d'en réaliser dans des situations particulières telles que le stipule l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (état au 22 janvier 2002) :

Section 2

Mesures relevant du droit de la circulation routière et aménagement de l'espace routier

Art. 4. Mesures relevant du droit de la circulation routière

¹ Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.

² L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Art. 5. Aménagement de l'espace routier

¹ Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

² Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.

³ Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

Suivaient les questions ci-dessous.

Préambule

La Municipalité tient tout d'abord à rappeler que la signalisation par zone a été intégrée dans la réglementation fédérale en 1989. La mise en place d'une zone modérée s'appuie donc sur des bases légales fédérales, à savoir l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30) de 2001, la loi sur la circulation routière (LCR) et l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). La mise en place d'une zone modérée est assujettie à un processus de légalisation, dont la Ville a la délégation de compétence. De plus, les projets d'aménagements de ce type prennent également en compte les recommandations en vigueur telles que les normes VSS¹ sans oublier les recommandations du Bureau de prévention des accidents (BPA) ainsi que les publications de différentes associations spécialisées à l'exemple du TCS « Les zones 30 sous la loupe, édition 2008 », Rue de l'Avenir², ou de l'ATE « le 30km/h dans les traversées de localité ». Mentionnons également l'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2013 de l'article 6a « sécurité de l'infrastructure routière » dans la loi sur la circulation routière (LCR).

¹ VSS : Association suisse des professionnels de la route et des transports

² Bulletins sur le thème des zones 30, à l'exemple de : RdA 3/2011, RdA 4/2010, RdA 2/2009

Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *La Municipalité dispose-t-elle d'un document décrivant les zones 30 : évolution des périmètres, zones avec des usagers vulnérables à proximité (EMS, Centre de quartier, APEMS, écoles), type d'aménagement, questions liées à la sécurité, ... ?*

La Ville de Lausanne dispose d'un plan recensant les zones modérées existantes ainsi que celles qui sont déjà prévues/planifiées. Sur ce plan, joint en *annexe 1*, figure également les écoles et le réseau hiérarchisé des routes afin de croiser ces différentes informations.

Ce plan des zones modérées est la concrétisation d'une des volontés mises en avant dans le plan directeur communal (PDCom) de 1996 et celui en cours de révision, à savoir de favoriser et sécuriser le déplacement des piétons, placés prioritaires dans la hiérarchie des modes de déplacement³. Il est également important de préciser que ledit plan n'est pas un plan de communication mais un outil de travail interne mis à jour chaque année. Même si ce plan n'est pas accessible librement au public, il est toutefois possible de télécharger gratuitement sur le site de la Ville le fascicule de l'Observatoire de la mobilité⁴ dans lequel figure une carte recensant les zones modérées ainsi que la hiérarchie du réseau routier. De plus, le plan officiel de la ville de Lausanne⁵ comporte une multitude d'informations diverses telles que l'emplacement des écoles, des hôpitaux, des arrêts de transports publics ou des parcs.

Depuis l'inauguration en 1986 de la première zone de rencontre située aux « Maisons Familiales » suivie, en 1993, de la première zone 30 à Vidy, la proportion des zones modérées est en constante augmentation. En effet, l'Observatoire de la mobilité⁶ fournit les données suivantes :

- le territoire lausannois ne comptait que 20 zones modérées en l'an 2000. Ce chiffre est passé à 45 en 2013 (40 zones 30 et 5 zones de rencontre), ce qui représente une augmentation de 56 % de surfaces en zones modérées ;
- dans l'édition de 2012, il est précisé que 34 % des zones urbaines, par opposition aux zones foraines, sont constituées de zones modérées. Ainsi, 38 % de la population lausannoise vit dans une zone modérée ;
- en 2013, on peut noter le rattachement du quartier de Malley à la zone 30 de Montelly et la création de la zone 30 de Bérée ;
- en 2015, trois projets devraient aboutir à la création d'une zone 30, respectivement sur le chemin de Montolivet, dans le quartier de Floréal, ainsi que dans le quartier du Vallon. Notons également qu'une nouvelle zone de rencontre a été créée sur la route de Cojonnex à la fin de l'année 2014.

Ce sont donc près de 50 zones modérées qui seront en place, soit 35 % du territoire communal. L'augmentation du nombre de zones 30 démontre la volonté de la Ville d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des habitants en aménageant des zones modérées. Rappelons par ailleurs les recommandations du BPA qui préconise les zones 30 dans les quartiers résidentiels car elles participent grandement à l'un de leurs objectifs : sécuriser les routes (voir avis du BPA « Les zones 30 améliorent le niveau de sécurité routière »)⁷. Depuis la création de 13 zones 30 dans les années nonante, on observe une

³ Objectif 4 et principe 73 du PDCom en cours de révision fait mention de « poursuivre une politique de modération du trafic dans les poches résidentielles et dans les zones de loisirs ».

⁴ <http://www.lausanne.ch/lausanne-officielle/administration/travaux/routes-mobilite/mobilite-et-traffic/observatoire-de-la-mobilite.html>

⁵ Disponible à l'Office du tourisme ou téléchargeable sur Internet à l'adresse suivante : http://www.lausanne-tourisme.ch/infos/plan-de-ville/mainArea/0/links/0/linkBinary/Plan_de_Lausanne_et_des_environs.pdf

⁶ L'édition 2013 de l'Observatoire de la mobilité est actuellement en cours de validation.

⁷ <http://www.bfu.ch/fr/le-bpa/communication/avis-du-bpa/p/Modele-50-30-km-h-du-bpa>

augmentation régulière de celles-ci pour atteindre 45 zones aujourd'hui⁸. A noter que ce chiffre peut être trompeur car des zones ont été étendues ou même regroupées, ce qui n'est pas mis en évidence en parlant du nombre de zones modérées. Précisons enfin que la mise en place des zones de rencontre s'accompagne, quant à elle, d'une démarche participative importante avec la consultation de la population.

De plus, la Municipalité est attentive à la mise en place d'aménagements ou de mesures complémentaires (décrochements verticaux ou horizontaux, îlots, revêtements différenciés, rétrécissements optiques et/ou physiques de la chaussée), afin de renforcer la sécurité et la visibilité des zones modérées. En effet, tel que le mentionne le TCS, « *Une zone devient un simple alibi lorsqu'elle se réduit à une signalisation à l'entrée sans comporter les éléments d'aménagements nécessaires, en mesure d'empêcher la circulation à vitesse élevée* »⁹.

Précisons que les limitations de vitesse, induites par la mise en place d'une zone modérée doivent toutefois être conforme au droit. Dès lors, l'article 108 alinéa 2 OSR précise les conditions et énumère de manière détaillée les raisons suivantes qui justifient une limitation de la vitesse :

- a. un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement ;
- b. certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ;
- c. cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés ;
- d. de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira, ce faisant, de respecter le principe de la proportionnalité.

Question 2 : *La Municipalité dispose-t-elle d'un relevé des accidents et des « presque accidents » (qui sont également à considérer dans toute démarche de prévention) dans les zones 30 ?*

La Municipalité dispose de plusieurs sources d'informations. Chaque année, l'Office de la sécurité du trafic et stationnement, organe lié à la Police, communique son rapport sur le nombre d'accidents. De plus, ces données sont également transmises à l'Office fédéral des routes (OFROU) qui centralise et regroupe tous les relevés d'accidents en Suisse. Ces données peuvent ensuite être analysées et triées selon des critères définis afin de préciser le périmètre de l'étude. Mentionnons le rapport SINUS publié par le Bureau de prévention des accidents (BPA) dont : « *vous y trouverez pléthore d'informations sur les accidents de la route en Suisse. SINUS donne une image complète de l'accidentalité, montre les évolutions et présente les chiffres en fonction du groupe d'usagers de la route, de l'âge ou de la localisation (en/hors localité, sur autoroute). Il traite par ailleurs de défis particuliers en matière de prévention des accidents.* »¹⁰

Par contre, en ce qui concerne les données relatives aux « presque accidents », de part leur nature, elles sont très difficiles à quantifier et à évaluer, car elles ne sont tout simplement pas connues de nos services. Toutefois, la Municipalité peut s'appuyer sur différents types d'acteurs qui lui fournissent des informations sur cette question. Tout d'abord, les courriers des habitants constituent une source de données utile que le service des routes et de la mobilité utilise. Selon les cas, les demandes peuvent aboutir à la réalisation d'un aménagement visant à améliorer la sécurité de l'endroit en question. Citons également le Groupe d'accessibilité piétonne (GAP) qui réunit plusieurs services de la Ville, ainsi que diverses associations représentant les piétons et notamment les personnes à mobilité

⁸ Annexe 1 : plan des zones piétonnes, de rencontre et 30km/h, état au 01.01.2014.

⁹ TCS, « Les zones sous la loupe », édition 2008.

¹⁰ Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2013, « Rapport SINUS 2014 », bpa.

réduite¹¹. C'est un organe consultatif qui se prononce sur tous les projets d'aménagements urbains qui ont une incidence sur les piétons. Cet organe constitue une autre source d'informations et d'échanges qui s'avèrent très pertinentes sur la question de la sécurité des piétons dans les zones modérées. Dans la même optique, mais axé sur les deux-roues, il convient également de citer le Groupe deux-roues lausannois (GDRL) dont la fonction est également de faire le lien entre les Autorités et les associations spécialisées sur cette thématique. De plus, à l'intérieur de la Ville, certaines structures existantes, dont le rôle va bien au-delà de la problématique de la sécurité dans les zones modérées, représentent une autre source d'informations pertinentes. En effet, l'interface traitant des espaces publics permet d'échanger des informations et de projeter des aménagements urbains sous une approche pluridisciplinaire. Rappelons que dans son programme de législature de 1994, la Municipalité avait marqué sa volonté d'accorder de l'importance à l'aménagement des espaces publics et ce, tant sur le plan qualitatif, fonctionnel, sécuritaire, financier qu'opérationnel. Afin d'atteindre cet objectif et améliorer la qualité de vie et la sécurité des lausannois, une structure transversale et inter-services, la Structure des espaces publics a été créée et adoptée en Municipalité en 1996.

Notons également que de nombreuses études consacrées à la question de la relation entre la vitesse et le risque d'accident concluent à l'existence d'un lien entre l'augmentation de la vitesse et l'augmentation du nombre et de la gravité des accidents et ce, en raison notamment des distances d'arrêts plus longues à 50 km/h qu'à 30 km/h¹². Sans toutefois pouvoir garantir le rapport de cause à effet entre l'augmentation du nombre de zones modérées et la diminution du nombre d'accidents, nous notons que cette hypothèse reste à ce jour des plus plausibles. Selon les rapports statistiques annuels de la Police lausannoise, le nombre d'accidents (automobilistes et piétons inclus) sur le territoire communal a diminué d'un tiers entre 2003 et 2013 (1'845 accidents contre 1'147 en 2013). De plus, en 2013, seuls 10% des accidents ont eu lieu dans des zones modérées, ce qui laisse à penser que la sécurité est plus optimale dans ce type de zone. Dans les faits, il existe relativement peu d'études portant sur l'avant et l'après aménagement des zones 30. Toutefois, l'étude de Grundy et autres¹³ analyse l'impact des zones modérées à Londres, ville qui a enregistré une expansion rapide des zones à trafic modéré à partir du milieu des années 90. Cette étude compare la situation avant et après la mise en zone 30 pour près de 120'000 tronçons de voirie. Le bilan global fait état d'une réduction de 42% du nombre total de victimes de dommages corporels dans les zones concernées par la limitation à 20 mph. La réduction est même plus prononcée pour les tués et les blessés graves (- 46 %) ainsi que pour les usagers de moins de 15 ans (respectivement - 49 % de victimes et - 50 % de tués et blessés graves). Paradoxalement, les usagers qui, proportionnellement, profitent le plus de la réduction de vitesse sont les occupants de véhicules (- 53 % de victimes), suivis par les piétons (- 32 %) et les deux-roues motorisés et (- 33 %). Les cyclistes enregistrent la plus faible réduction du nombre de victimes avec - 17 %. L'impact sur la réduction du nombre de tués/blessés graves est par contre plus ou moins similaire pour les différentes catégories d'usagers vulnérables (entre - 35 et - 40 %).

In fine, l'accidentologie en milieu urbain est liée à de nombreuses causes et ne peut être traitée de manière exhaustive. Mentionnons toutefois que tant la dimension sociale liée au comportement des individus et au respect des règles que la dimension constructive liée à l'aménagement physique, sont également à prendre en compte.

¹¹ Le groupe d'accessibilité piétonne est composé de services internes (Routes et mobilité, Architecture, Police) et de membres représentatifs de : Mobilité piétonne, Rue de l'Avenir, EPFL, AVIVO et AVACAH.

¹² « Power model » de Nilsson (Aarts, L., van Schagen, I. (2006). Driving speed and the risk of road crashes: a review.

¹³ Dossiers thématiques de l'IBSR – n°1 « 30 km/h en agglomération et sécurité routière » sur la base de l'étude de Grundy, Chr., Steinbach R., Edwards, Ph., Green, J., Armstrong, B., Wilkinson, P. (2009). Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis. *BMJ*, 339, p. 1-6. doi :10.1136/bmj.b4469.

En termes de prévention, il faut donc admettre que l'adéquation de l'image de la voirie avec la vitesse souhaitée ainsi que la prise en compte des usagers les plus vulnérables¹⁴ reste un élément central de la réalisation des zones 30.

Question 3 : *La Municipalité utilise-t-elle un support pour évaluer les risques et déterminer les aménagements nécessaires pour sécuriser les zones 30 ou cela se réalise-t-il de manière empirique ?*

Comme explicité précédemment, la mise en place d'une zone 30 relève du droit fédéral, des recommandations de l'Association suisse des professionnels de la route, de l'expérience commune conjuguée à une approche théorique. En effet, hormis le cadre légal et réglementaire, il faut tenir compte de la spécificité de chaque situation et de son contexte propre. De plus, quant il est question de sécuriser un secteur urbain dans le cadre d'un aménagement routier, c'est toute une série de différents facteurs qui sont pris en compte afin de déterminer le meilleur aménagement envisageable.

La question de l'accidentologie est bien évidemment prise en compte, mais il s'agit également d'étudier les facteurs principaux suivants :

- le volume du trafic ;
- les vitesses ;
- le type d'habitat ;
- le nombre et la typologie de piétons ;
- la présence de bâtiments dits « sensibles » (écoles, EMS, etc.) ;
- l'arborisation ;
- la présence d'une ligne de bus ;
- la visibilité.

La mise en place d'une future zone 30 nécessite également une expertise des contrôles de vitesse qui sont effectués par la Police ou par le service des routes et de la mobilité. De plus, différents types d'aménagements sont possibles afin d'apaiser la limitation de vitesse mais ils doivent être conçus de manière à être perceptibles par les usagers. Citons par exemple : la configuration des portes d'entrées et de sorties visant à indiquer clairement aux usagers qu'ils entrent dans un espace différent où la vitesse est réduite, le traitement des carrefours ou intersections, la mise en place de décrochements verticaux ou horizontaux, la structuration optique de la chaussée, les priorités de droite, un stationnement alterné, du mobilier urbain, un contresens cyclable ou encore du marquage au sol. Rappelons que tout projet d'aménagement urbain est soumis à consultation dans les différents organes de la structure des espaces publics, afin de recueillir le point de vue des différents services et ainsi tendre vers un aménagement qualitatif et sécuritaire.

Il convient également de préciser que toute nouvelle zone 30 s'accompagne d'une campagne de prévention dans le quartier concerné. Celle-ci consiste à distribuer dans les habitations le fascicule « zone 30 km/h, quel comportement » qui décrit les principaux éléments de ce type de régime de circulation. En parallèle, le Corps de police est présent quelque temps dans la nouvelle zone afin de sensibiliser les automobilistes à ce changement de vitesse. Le respect de la limitation de vitesse est un élément crucial qui figure également dans les recommandations du BPA¹⁵, dont la valeur limite à respecter est fixée à 38 km/h pour les V85 (vitesse respectée par 85 % des usagers). En cas de

¹⁴ Le risque encouru par les piétons est en outre susceptible d'augmenter dans les années à venir du fait, du vieillissement attendu de la population. Toutefois, l'ensemble des personnes à mobilité réduite présentent une vulnérabilité accrue. A titre d'exemple, à vitesse égale du véhicule lors de l'impact, un piéton de plus de 60 ans court un risque 4 à 5 fois plus élevé de décéder des suites d'une collision avec une voiture qu'un piéton appartenant au groupe d'âge des 15-65 (Davis, 2001 ; Richards, 2010).

¹⁵ « Zones 30 », brochure technique du Bureau de prévention des accidents (BPA), 2011.

dépassement de ce seuil, les communes sont dans l'obligation de prendre des mesures pour faire baisser les vitesses ou de supprimer le statut de zone 30. A ce titre, il y a lieu de préciser que la Ville de Lausanne respecte cette ordonnance et l'applique. Pour preuve, citons l'exemple du chemin de Villard dont le passage en zone 30 a été effectué en 2009. Des contrôles de vitesse ayant révélé que le V85 était supérieur au seuil fixé, il a été décidé de renforcer l'aménagement routier par la pose de seuils, ce qui a permis de diminuer la vitesse et ainsi de se conformer aux recommandations du BPA.

Enfin, rappelons que le passage à une zone 30 s'accompagne non seulement d'une diminution de la vitesse, mais aussi d'une baisse des nuisances sonores générées par le trafic routier. Ajouté aux nouveaux aménagements, l'ensemble de ces éléments contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Question 4 : *Quelles sont les actions à entreprendre par les usagers pour obtenir les aménagements nécessaires afin de sécuriser les zones lorsque cela apparaît indispensable ?*

Comme mentionné dans les réponses aux questions 2 et 3, la Municipalité tend à adopter une approche proactive en matière de sécurité dans les zones modérées. Le courrier des habitants a été cité comme l'une des sources d'informations utiles. Il convient de préciser que toute demande ou question adressée par courrier à l'un des services de la Ville est systématiquement traitée et fait l'objet d'une réponse circonstanciée. Dans certains cas, après analyse par le Service des routes et de la mobilité, elles peuvent parfois aboutir à la réalisation d'un projet visant à améliorer la sécurité et la qualité de vie des habitants. Enfin, il convient de souligner que le facteur prédominant dans la hiérarchisation d'un projet reste celui lié à la sécurité.

Question 5 : *Les possibilités d'équiper les abords d'écoles, d'institutions pour personnes âgées ou de tous les autres éléments urbains pouvant donner lieu à des besoins particuliers sont-elles exploitées au maximum sur les routes lausannoises ? Sinon, pourquoi ?*

Précisons tout d'abord que cette question dépasse en général le cadre des zones 30. La Municipalité tient à rappeler que tout projet de réaménagement routier fait l'objet d'une consultation auprès de la population (séance publique) ou ciblées à l'exemple des établissements scolaires. De plus, les problématiques liées à la proximité de ce type d'établissement sont prises en compte lors de l'élaboration des projets. Il est d'usage, dans le cadre de requalifications routières ou d'aménagements urbains, de prioriser la question de la sécurité et de la visibilité de lieux sensibles. Dès lors, les aménagements sont soumis à l'expertise des services compétents de la Ville, aux associations représentatives des usagers piétons et vélos et si nécessaire, à des mandataires externes.

La Municipalité souligne également l'importance donnée aux personnes à mobilité réduite et sa volonté de garantir des principes d'aménagement favorables aux dispositifs fondamentaux des villes-amies des aînés tels qu'explicités dans la feuille de route de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)¹⁶.

Rappelons aussi que le PDCom met le piéton au centre de ses préoccupations et le classe comme usager prioritaire. Afin d'éviter d'inutiles redites, la Municipalité prie l'interpellateur de se référer également à sa réponse au postulat de M. Stéphane Michel « Pour la promotion des itinéraires piétonniers à Lausanne » et celle réservée à l'interpellation urgente de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts intitulée « Pour plus de sécurité aux abords du collège Saint-Roch »¹⁷.

¹⁶ Disponible sur : http://www.who.int/ageing/publications/Age_Friendly_cities_feuille_de_route.pdf

¹⁷ Réponse au postulat de M. Stéphane Michel « Pour la promotion des itinéraires piétonniers à Lausanne », Rapport-préavis N° 2014/80 et réponse à la l'interpellation urgente « Pour plus de sécurité aux abords du collège Saint-Roch », du 10 novembre 2014.

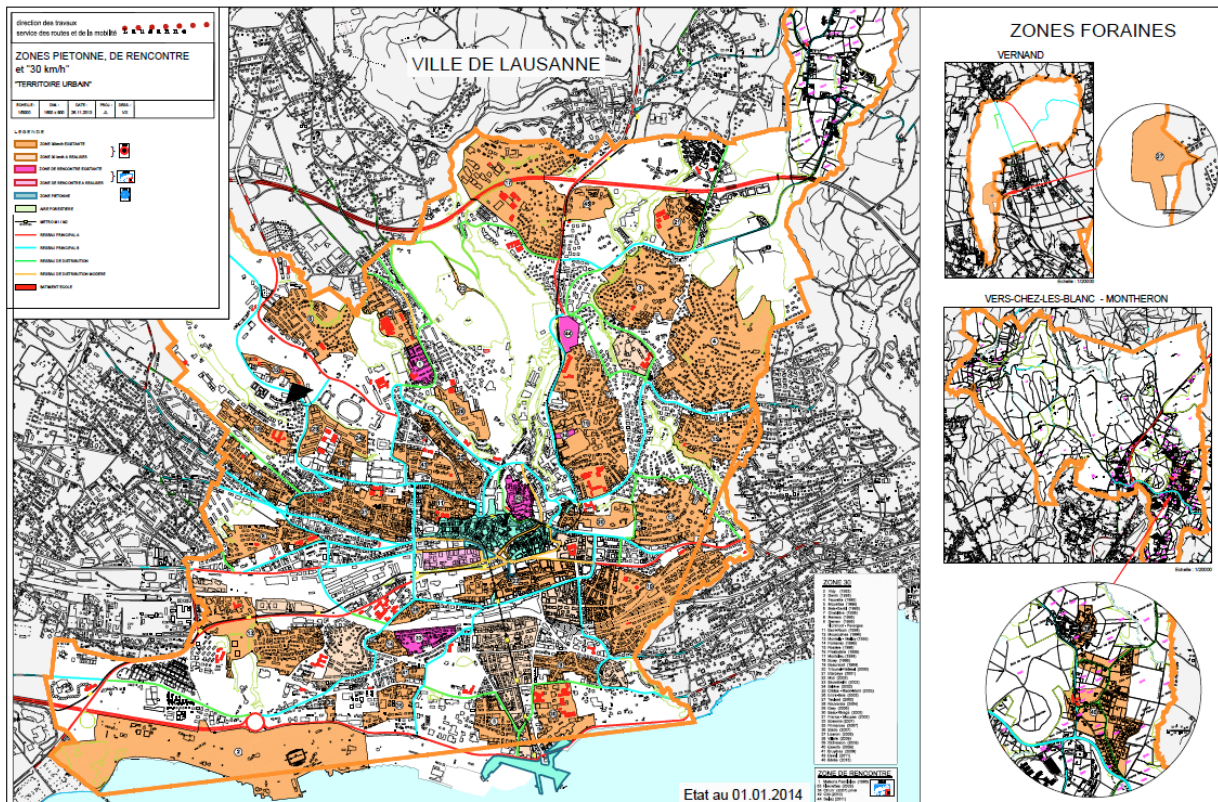
Sur le thème des équipements aux abords des écoles, la Municipalité souligne qu'une étroite collaboration existe entre le Service des routes et de la mobilité, le Service des écoles primaires et secondaires et le Corps de police. Cette collaboration s'est concrétisée par une quinzaine d'actions ciblées et coordonnées entre les directions de la Ville de Lausanne afin de renforcer la sécurité et la visibilité aux abords des écoles. Par ailleurs, la mise en place d'un « kit-école » ainsi que d'un « totem école » permettent de renforcer la visibilité et la sécurité en indiquant aux usagers de la route la présence d'un établissement scolaire.

De manière générale, les aménagements mis en place à proximité des écoles ou des institutions pour personnes âgées ne visent pas seulement à assurer la sécurité, mais aussi à améliorer le confort de ce type de personnes dans leurs déplacements piétons. Récemment, plusieurs exemples de réaménagement permettent d'illustrer ces propos :

- le réaménagement de l'avenue Dapples, avec un élargissement du trottoir à proximité du bâtiment scolaire et la sécurisation des traversées piétonnes ;
- le réaménagement de l'avenue de Beaumont, où le trottoir a été élargi (collège de la Sallaz) ;
- la création d'une traversée régulée à l'avenue de Rhodanie suite notamment, à la construction de logements pour étudiants ;
- l'amélioration de la traversée piétonne dans le carrefour rte de Berne/ch. de la Fourmi en lien avec la crèche située à proximité et le cheminement scolaire entre le m2 et le collège d'Isabelle-de-Montolieu.

Finalement et sur la base de l'article 4, alinéa 2 de l'ordonnance sur les zones 30 et sur les zones de rencontre mais également selon le souhait des responsables des établissements scolaires et des institutions pour personnes âgées, les passages pour piétons situés à proximité immédiate de ces types de bâtiments sont maintenus lors de l'aménagement d'une nouvelle zone 30 sur le territoire lausannois.

Annexe : plan de recensement des zones modérées



Annexe 1
Réponse de la Municipalité
à l'interpellation de M. Rolland Philippoz
déposée le 23 septembre 2014
"Sécurisation les zone 30"

Discussion

M. Roland Philippoz (Soc.) : – En premier lieu, je remercie la Municipalité pour sa réponse très détaillée, qui apporte des informations tout à fait satisfaisantes aux questions posées dans l'interpellation. Entre autres, on apprend qu'en 2012, 34 % du territoire urbain de la Ville est en zone 30 et que 38 % de la population lausannoise vit dans une telle zone. Ces valeurs continuent à augmenter régulièrement grâce aux nouveaux projets. Le nombre d'accidents sur le territoire de la Ville diminue également régulièrement, sans doute en raison de la multiplication des zones à vitesse réduite. C'est réjouissant.

L'interpellation attire spécifiquement l'attention sur la question des passages piétons. Le paradoxe des zones 30 réside dans le fait que les piétons sont libres de traverser où bon leur semble, mais qu'ils le font, si j'ose dire, à leurs risques et périls, car ils ne sont pas protégés comme ils le sont sur un passage piéton. Force est de constater que les derniers aménagements dans les zones 30 apportent de la sécurité en substituant les passages piétons par un marquage et des équipements spécifiques qui semblent bien répondre aux attentes. Avec les différentes réponses données ces derniers mois aux initiatives et autres interpellations, et celles qui vont être transmises ces prochains temps au Conseil, on peut dire que la sécurité des piétons est au centre des préoccupations des citoyens, des conseillers communaux et de la Municipalité, qui traite cet objet avec beaucoup d'attention. Je renonce ainsi à déposer une résolution, rassuré tant par la réponse à mon interpellation que par la manière dont la Municipalité traite cette question.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Roland Philippoz : « Sécurisons les zones 30 » ;
- 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. Romain Felli et consorts : « Le gaz sous pression ? »

Développement polycopié

Le 30 octobre dernier un accord entre le surveillant fédéral des prix et la branche gazière a été annoncé dans la presse.¹⁸ Il vise à faire baisser d'environ 10 % le prix du transport du gaz à haute pression au profit des gros consommateurs (industrie, etc.) et ce au détriment des exploitants du réseau de gaz à haute pression, tels que la société Gaznat SA.

La Ville de Lausanne est actionnaire de la société Gaznat à hauteur de 26,89 %, et le directeur des Services industriels est d'ailleurs un des administrateurs de cette société (l'autre actionnaire principal de cette société sont les Services Industriels de Genève à hauteur de 37,51 %). L'accord entre le surveillant des prix et la branche gazière risque donc d'avoir des conséquences d'une part sur les revenus de la commune, d'autre part sur la capacité de Gaznat à investir et développer ses réseaux.

Ces risques sont renforcés par la menace que semble vouloir continuer à faire peser le surveillant des prix sur les distributeurs finaux de gaz (réseau à basse pression), en l'occurrence pour Lausanne les Services industriels, en 2015 encore.

¹⁸ « Monsieur Prix fait plier la branche gazière », *Le Temps*, 30.10.2014.

S'il ne peut être question dans cette interpellation de débattre de l'idéologie qui sous-tend le rôle de la surveillance fédérale des prix, il nous semble néanmoins important que la Municipalité puisse fournir une explication des conséquences de ces pressions sur la Commune de Lausanne et les Services industriels.

Au vu de ce qui précède nous demandons à la Municipalité de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

- Quelle est la signification et la portée de l'accord entre le surveillant des prix et la branche gazière ?
- Quelles conséquences cet accord aura-t-il pour les prix des réseaux de gaz (haute pression comme pour la société Gaznat et basse pression comme pour les SIL) ?
- La Municipalité peut-elle estimer les conséquences de cet accord (portant sur le prix du transport) sur la facture des consommateurs finaux (industrie et ménages), au regard du prix général de l'énergie ?
- La Municipalité peut-elle estimer les pertes liées à cet accord sur les finances communales ?
- Cet accord est-il de nature à remettre en cause la capacité de Gaznat, respectivement des Services industriels, à investir dans, entretenir et développer leurs réseaux ?
- D'une manière plus générale, la Municipalité peut-elle nous fournir des indications sur sa stratégie d'approvisionnement, de transport et de distribution du gaz, dans un contexte géopolitique en évolution rapide ? Des évolutions législatives sur ce secteur sont-elles à prévoir, et, si oui, comment la Municipalité compte-t-elle se positionner ?

Nous remercions par avance la Municipalité des réponses qu'elle voudra bien apporter à ces questions.

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel de l'interpellation

Le 30 octobre dernier un accord entre le Surveillant fédéral des prix et la branche gazière a été annoncé dans la presse (« Monsieur Prix fait plier la branche gazière » *Le Temps* 30.10.2014). Il vise à faire baisser d'environ 10 % le prix du transport du gaz à haute pression au profit des gros consommateurs (industrie, etc.) et ce au détriment des exploitants du réseau de gaz à haute pression, tels que la société Gaznat S.A.

La Ville de Lausanne est actionnaire de la société Gaznat à hauteur de 26,89 %, et le directeur des Services industriels est d'ailleurs un des administrateurs de cette société (l'autre actionnaire principal de cette société sont les Services industriels de Genève à hauteur de 37,51 %). L'accord entre le Surveillant des prix et la branche gazière risque donc d'avoir des conséquences d'une part sur les revenus de la commune, d'autre part sur la capacité de Gaznat à investir et développer ses réseaux.

Ces risques sont renforcés par la menace que semble vouloir continuer à faire peser le Surveillant des prix sur les distributeurs finaux de gaz (réseau à moyenne et basse pression), en l'occurrence pour Lausanne les Services industriels, en 2015 encore.

S'il ne peut être question dans cette interpellation de débattre de l'idéologie qui sous tend le rôle de la Surveillance fédérale des prix, il nous semble néanmoins important que la Municipalité puisse fournir une explication des conséquences de ces pressions sur la Commune de Lausanne et les Services industriels.

S'en suivent cinq questions auxquelles il est répondu ci-dessous, après le préambule.

Préambule

Le réseau gazier suisse est constitué de trois niveaux : suprarégional (Swissgas¹⁹, Transitgas²⁰), régional (Gaznat, Erdgas Zentralschweiz, Gasverbund Mittelland et Erdgas Ostschweiz) et local (une centaine de distributeurs, dont les SiL). Les distributeurs se fournissent auprès d'une société régionale, qui elle-même délègue la majorité de son approvisionnement à Swissgas.

Avec le préavis N° 2012/47 « Modification de la structure tarifaire du gaz », adopté le 26 février 2013, la Municipalité informait votre Conseil de l'évolution du marché du gaz. Ce marché est partiellement ouvert - sur la base de la loi sur les installations de transport par conduites (LITC) du 4 octobre 1963, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1964, qui prévoit expressément la livraison de gaz à des tiers (art. 13) - mais sans faire l'objet d'une régulation spécifique comme c'est le cas du marché de l'électricité. Sous la pression de groupements de clients industriels²¹, l'Association suisse de l'industrie gazière (ASIG), sous le contrôle de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), a élaboré une convention de branche réglant l'accès au réseau pour les grands clients industriels. Cette convention entre l'ASIG et l'industrie est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2012.

Depuis cette date, les consommateurs de gaz pour des processus industriels de plus de 200 Nm³/h (soit une puissance de l'ordre de 2,3 MW) disposent d'un accès au marché sur la base de convention de branche. Il est prévu que ce seuil soit abaissé à 150 Nm³/h dès le 1^{er} octobre 2015. Cette situation est transitoire puisque l'OFEN prévoit l'élaboration d'une loi sur le marché du gaz durant la prochaine législature fédérale (2015-2019).

En mars 2013, le Surveillant des prix a demandé à Swissgas et aux sociétés régionales des informations relatives à l'application de la convention d'accès au réseau dans le cadre d'un examen des rétributions de l'acheminement. Les premiers résultats de l'analyse du Surveillant des prix lui ont laissé supposer que les rétributions de l'acheminement haute pression étaient abusivement élevées au sens de la loi sur la surveillance des prix (LSPr). Des négociations avec les entreprises concernées ont abouti à un règlement amiable au sens de la LSPr.

Le 30 octobre 2014, le Surveillant des prix annonçait par communiqué de presse que les mesures suivantes avaient été acceptées :

- « Les exploitants des réseaux de gaz à haute pression modifient pour les années 2015 et suivantes les bases de calcul de leurs rétributions de l'acheminement. Les coûts du capital (intérêts et amortissements) sont nouvellement calculés sur la base des valeurs historiques d'acquisition. Jusque-là les valeurs de renouvellement étaient utilisées ;
- Le taux d'intérêt (WACC [coût moyen pondéré du capital]) avec lequel les exploitants des réseaux à haute pression peuvent rémunérer le capital investi est abaissé ;
- Une réserve liée pour des investissements futurs sera créée ».

Le communiqué précise encore que, malgré des réserves et par esprit de consensus, le Surveillant des prix a accepté que le taux d'intérêt s'oriente sur le WACC fixé par le Conseil fédéral pour les réseaux électriques, auquel s'ajoute une prime de risque de 0,2 %.

¹⁹ L'actionnariat de Swissgas est le suivant : Gaznat (26 %), Erdgas Zentralschweiz (6 %), Gasverbund Mittelland (26 %), Erdgas Ostschweiz (26 %) et Association suisse de l'industrie gazière (ASIG) (16 %).

²⁰ Transitgas est une société ayant pour actionnaires Swissgas AG (51 %), ENI International BV (46 %) et E.ON (3 %). C'est également le nom donné au gazoduc exploité par la société et qui traverse toute la Suisse du nord au sud. D'une longueur de 292 km, il permet de relier l'Allemagne à l'Italie (dans ce sens uniquement).

²¹ En particulier le Groupement d'intérêt des industries intensives en consommation d'énergie (IGEB) et le Groupe d'intérêt Gaz naturel (IG Erdgas).

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Quelle est la signification et la portée de l'accord entre le Surveillant des prix et la branche gazière ?

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} octobre 2012 de la convention réglant l'accès au réseau pour les grands clients industriels, un seul et même WACC défini par la branche gazière était appliqué indifféremment pour les réseaux haute, moyenne et basse pressions.

L'accord entre le Surveillant des prix et la branche gazière ne porte que sur la rétribution du transport haute pression pour les réseaux suprarégionaux et régionaux. Le Surveillant des prix a abaissé la valeur financière des réseaux (utilisation des valeurs historiques plutôt que de remplacement) et le taux d'intérêt utilisés pour calculer la rétribution du transport.

Le coût de transport des réseaux amont est une charge pour les entreprises gazières locales qui est répercutée sur les consommateurs finaux qui bénéficieront donc d'une baisse. La rétribution de la distribution locale n'est pas touchée par la décision de Monsieur Prix, et les SiL appliqueront le WACC défini par l'ensemble de la branche pour 2015.

Question 2 : Quelles conséquences cet accord aura-t-il pour les prix des réseaux de gaz (haute pression comme pour la société Gaznat et basse pression comme pour les SiL) ?

Le Surveillant des prix annonce que les mesures prises impliquent une baisse moyenne de 9,4% du coût de transport haute pression. Pour les sociétés exploitant un tel réseau, cela signifie un manque à gagner. Pour les réseaux moyenne et basse pressions, il s'agit d'une diminution de charges qu'ils pourront reporter sur leurs clients finaux.

Question 3 : La Municipalité peut-elle estimer les conséquences liées à cet accord (portant sur le prix du transport) sur la facture des consommateurs finaux (industrie et ménages), au regard du prix général de l'énergie ?

Le coût du transport régional et suprarégional ne concerne qu'une faible partie du prix de vente final du gaz, qui ne sera donc que peu modifié par cet accord. Les fluctuations sur les prix de l'énergie sont beaucoup plus conséquentes. L'évolution des coûts d'approvisionnement et d'acheminement sur les réseaux amonts a conduit à une baisse de la majorité des tarifs des SiL au 1^{er} janvier 2015. La répartition des baisses est traitée de manière équitable entre les différents tarifs.

Selon l'évaluation de l'ASIG qui converge avec celle de Monsieur Prix, les rétributions de l'utilisation du réseau de transport du gaz naturel baisseront en moyenne de 9,4 % début janvier 2015. Les coûts de transport haute pression représentent en moyenne 10 % du coût total pour le client final. Pour ce dernier, la baisse de la rétribution sur le réseau de transport entraîne donc une réduction moyenne de la facture de l'ordre de 1 %.

Question 4 : La Municipalité peut-elle estimer les pertes liées à cet accord sur les finances communales ?

Comme il a été dit en réponse à la question 2, l'utilisation des réseaux appartenant à Swissgas et à Gaznat coûtera moins cher aux SiL qui reporteront cette baisse sur les clients finaux. Du point de vue des SiL, cette opération est donc blanche.

Gaznat en revanche subit directement cette baisse de la rétribution du timbre. Après dotation aux fonds de réserve, Gaznat distribue à ses actionnaires sous forme de dividendes les revenus issus du transport. Une baisse de la rétribution du réseau haute pression implique donc mécaniquement une baisse du dividende. La décision du Surveillant des prix pour le timbre de Gaznat implique une baisse de revenus pour la Ville en provenance de cette société d'un peu plus d'un million de francs.

Question 5 : Cet accord est-il de nature à remettre en cause la capacité de Gaznat, respectivement des Services industriels, à investir dans, entretenir et développer leurs réseaux ?

Le règlement amiable laisse supposer que la réduction de la rétribution du réseau n'est pas critique dans l'immédiat. La réglementation fédérale du marché du gaz annoncée pour la prochaine législature fédérale permettra de préciser le contexte légal et l'arbitrage entre sécurité du réseau et prix de l'acheminement pour le consommateur.

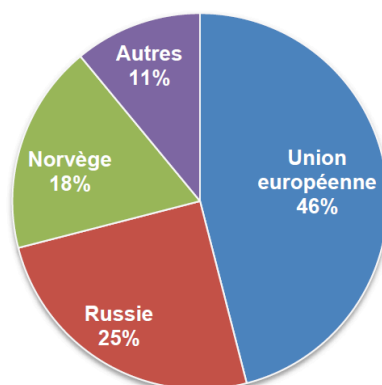
L'accord avec le Surveillant des Prix n'a pas d'impact direct sur les SiL, qui ne font que reporter les charges de transport sur le consommateur final.

Question 6 : D'une manière plus générale, la Municipalité peut-elle nous fournir des indications sur sa stratégie d'approvisionnement, de transport et de distribution du gaz, dans un contexte géopolitique en évolution rapide ? Des évolutions législatives sur ce secteur sont-elles à prévoir, et, si oui, comment la Municipalité compte-t-elle se positionner ?

En comparaison internationale, la Suisse est un petit consommateur de gaz. Ses besoins se montent à moins de 1% de ceux de l'Union européenne. Les sociétés gazières régionales se sont donc regroupées au sein de Swissgas pour disposer d'un volume suffisant pour passer des contrats à long terme diversifiés.

Swissgas fournit environ trois quarts des besoins en gaz naturel de la Suisse sur mandat des quatre sociétés régionales de distribution Gasverbund Mittelland, Erdgas Ostschweiz, Gaznat et Erdgas Zentralschweiz qui regroupent la demande de la centaine de distributeurs locaux.

Le portefeuille 2013 des importations de l'industrie gazière suisse était le suivant (source ASIG) :



La Suisse satisfait trois quarts de ses besoins en gaz naturel par des achats à des producteurs et à des fournisseurs d'Europe occidentale (les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, l'Italie et la Norvège). L'Allemagne, la France et l'Italie, quant à elles, importent principalement le gaz de Russie, de Norvège et d'Algérie. Un quart du gaz naturel importé en Suisse provient de gisements exploités en Russie et est acheminé en Suisse via les pays limitrophes. La Suisse n'a cependant aucun contrat direct avec des fournisseurs russes²². Cette diversification permet de limiter les risques de rupture d'approvisionnement.

En outre, sur un total de l'ordre de 300'000 installations au gaz en Suisse, quelque 7'000 installations d'entreprises industrielles (chauffage ou processus) sont bicom bustibles et peuvent passer rapidement du gaz naturel au mazout. Grâce à la commutation de ces installations bicom bustibles, la consommation de gaz en Suisse peut être réduite en peu de temps de 30 % environ. C'est le cas des chaudières de Pierre-de-Plan : le chauffage à

²² « Evaluation des risques liés à l'approvisionnement en gaz naturel de la Suisse », du 20 août 2014 publié par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN).

distance lausannois est le plus grand client interruptible des SiL. La Suisse a constitué des réserves obligatoires de mazout représentant quatre mois et demi de consommation qui peuvent être utilisées lors d'un sous-approvisionnement général simultané pour le gaz et le mazout. Les installations bicom bustibles jouent un rôle important pour la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse, bien que dans les situations de crise de ces dernières années (par ex. crise du gaz entre l'Ukraine et la Russie en 2009), le délestage ait pu être évité grâce à des achats supplémentaires de gaz naturel sur le marché.

Actuellement, l'ensemble de l'approvisionnement des SiL est assuré par Gaznat. Avec l'évolution attendue de la législation sur le gaz d'ici 2020, qui retiendra probablement un modèle proche de ce que connaît le secteur de l'électricité, les SiL devront gérer plus directement leur approvisionnement en gaz et décider eux-mêmes de la répartition de la couverture de leurs ventes (marché spot, forward, contrat long terme, autres outils). Cette évolution sera sans doute progressive : l'ouverture partielle du marché actuel nécessite déjà d'envisager une part d'achat flexible sur les bourses européennes, au travers d'une société régionale.

Quant au positionnement de la Municipalité par rapport aux évolutions législatives pour le secteur gazier, cette dernière ne dispose pas aujourd'hui d'informations suffisantes pour se prononcer. Elle propose aux interpellateurs de la saisir de cet objet lorsqu'un projet de loi sera mis en consultation par les instances fédérales.

Discussion

M. Benoît Gaillard (Soc.), remplaçant : – J'ai le plaisir de remplacer mon collègue Romain Felli. On pourrait expédier cette réponse à l'interpellation aussi vite que la précédente.

Tout d'abord, je tiens ici, en son nom, et, je pense, en notre nom à tous, à remercier la Municipalité pour la qualité des réponses. A la lecture de ces réponses, nous sommes soulagés que les pertes soient relativement limitées pour la Ville de Lausanne, même si l'on voit qu'il y a des effets à hauteur d'environ un demi-million de francs. Nous demeurerons attentifs à l'évolution de ces deux intérêts divergents que sont finalement ceux des consommateurs, qui peuvent avoir un intérêt à court terme à voir les prix du gaz et des énergies en général baisser, et l'intérêt général de la transition vers des modes d'approvisionnement durables et aussi propres que possible, qui ne sont pas toujours compatibles avec les prix les plus bas dès le départ. C'est le seul commentaire qu'on peut apporter à cette réponse. Par ailleurs, elle constitue une nouvelle confirmation du fait qu'il est utile que la Ville soit un acteur dans le domaine des énergies, y compris dans le domaine du gaz, qui est un peu plus modeste que celui de l'électricité, mais dont on parle souvent. Je crois que nous sommes tous, sans exception, convaincus de cela.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Romain Felli et consorts : « Le gaz sous pression ? » ;
- 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. Johan Pain : « Sécuriser les passages piétons constitue une priorité »

Développement polycopié

La conformité des passages piétons aux normes de sécurité constitue un élément important et essentiel de la sécurité routière.

Il serait important d'analyser la conformité des passages piétons sur la Commune de Lausanne aux normes de sécurité, dans le but de les assainir.

Les passages piétons présentent l'avantage d'accorder la priorité aux piétons pour traverser à pied, en particulier par les enfants, les aînés et les personnes à mobilité réduite, pour qui la complexité du trafic est difficile à gérer. Plus qu'un simple coup de peinture, les passages piétons constituent sur le plan juridique des aménagements qui doivent être planifiés, mis à l'enquête et approuvés avant d'être réalisés. Ils augmentent particulièrement la sécurité des piétons lorsqu'ils sont équipés d'un îlot central, permettant de traverser en deux temps.

Les traversées qui ne répondent pas aux normes de sécurité dans les communes devraient impérativement être sécurisées, selon un plan d'assainissement indiquant les priorités d'action et accompagné des financements nécessaires. Les mesures pour y parvenir comprennent la création d'îlots, l'amélioration de la visibilité, l'éclairage, etc. La réduction de la vitesse autorisée constitue un autre moyen d'améliorer la sécurité des passages piétons, et ce rapidement et à faible coût. Diminuer la vitesse permet par ailleurs de réduire le niveau du bruit et la pollution de l'air.

Mes questions sont les suivantes :

- Existe-t-il dans notre commune un inventaire des passages piétons existants, et de leur degré de conformité aux normes de sécurité ?
- Les accidents impliquant les piétons notamment sur les passages piétons sont-ils en augmentation à Lausanne ?
- Quelles mesures sont envisagées par la Municipalité pour améliorer certains passages piétons en terme de sécurité ?
- La réduction de la vitesse fait-elle partie des mesures envisagées pour améliorer la sécurité sur les passages piétons ?
- De nouveaux passages piétons sont-ils envisagés pour améliorer la sécurité des piétons ? Si oui, lesquels ?
- La suppression de certains passages piétons est-elle envisagée ? Si oui, lesquels ?
- Dans le cas où des passages piétons devraient-être effacés (supprimés), les personnes concernées ont-elles la possibilité juridique d'être entendues ?

Je remercie d'avance la Municipalité pour ses réponses.

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

La conformité des passages piétons aux normes de sécurité constitue un élément important et essentiel de la sécurité routière.

Il serait important d'analyser la conformité des passages piétons sur la Commune de Lausanne aux normes de sécurité, dans le but de les assainir.

Les passages piétons présentent l'avantage d'accorder la priorité aux piétons pour traverser à pied, en particulier les enfants, les aînés et les personnes à mobilité réduite, pour qui la complexité du trafic est difficile à gérer. Plus qu'un simple coup de peinture, les passages piétons constituent sur le plan juridique, des aménagements qui doivent être planifiés, mis

à l'enquête et approuvés avant d'être réalisés. Ils augmentent particulièrement la sécurité des piétons lorsqu'ils sont équipés d'un îlot central, permettant de traverser en deux temps.

Les traversées qui ne répondent pas aux normes de sécurité dans les communes devraient impérativement être sécurisées selon un plan d'assainissement indiquant les priorités d'action et accompagné des financements nécessaires. Les mesures pour y parvenir comprennent la création d'îlots, l'amélioration de la visibilité, l'éclairage, etc...La réduction de la vitesse autorisée constitue un autre moyen d'améliorer la sécurité des passages piétons, et ce rapidement et à faible coût. Diminuer la vitesse permet par ailleurs de réduire le niveau du bruit et la pollution de l'air.

Suivaient les questions ci-dessous.

Préambule

La Municipalité tient tout d'abord à rappeler que la mise en place d'une traversée piétonne est assujettie à un processus de légalisation, dont la Ville a la délégation de compétence. La conception des passages pour piétons s'appuie sur des bases légales fédérales, à savoir, la loi sur la circulation routière (LCR) et l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). De plus, les projets d'aménagements de ce type prennent en compte les recommandations en vigueur telles que les normes VSS sans oublier les recommandations du Bureau de prévention des accidents (BPA) ainsi que les publications de différentes associations spécialisées à l'exemple d'Equiterre, Rue de l'Avenir, ou de l'ATE. Il convient également de préciser que le Groupe d'accessibilité piétonne (GAP) qui réunit plusieurs services de la Ville, ainsi que diverses associations représentant les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite²³ se prononce sur les projets d'aménagements urbains qui ont une incidence sur les piétons. Cet organe constitue une source d'informations et d'échanges qui s'avèrent très pertinentes sur la question de la sécurité des piétons. Cet organe s'inscrit dans une structure plus large et interne de la Ville qui permet d'échanger des informations et de projeter des aménagements urbains sous une approche pluridisciplinaire. Rappelons que dans son programme de législature de 1994, la Municipalité avait marqué sa volonté d'accorder de l'importance à l'aménagement des espaces publics et ce, tant sur le plan qualitatif, fonctionnel, sécuritaire, financier qu'opérationnel. Afin d'atteindre cet objectif et améliorer la qualité de vie et la sécurité des lausannois, une structure transversale et inter-services, nommée la « Structure des espaces publics », a été créée et adoptée en Municipalité en 1996.

Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *Existe-t-il dans notre commune un inventaire des passages piétons existants, et de leur degré de conformité aux normes de sécurité ?*

Dans sa réponse du 3 mai 2012 à l'interpellation de M. Jean-Daniel Henchoz « Une autre dimension à la sécurité en ville : les passages piétons sont-ils des pièges pour ces derniers et pour les autres usages motorisés ? »²⁴, la Municipalité indiquait qu'un inventaire de l'ensemble des passages piétons avait été initié en 2003 par le Service des routes et de la mobilité. L'établissement de critères d'analyses a ensuite été rendu nécessaire afin de permettre un traitement judicieux des informations et établir un diagnostic complet.

Durant l'été 2013, une étude approfondie a été menée au Service des routes et de la mobilité. S'appuyant sur les normes VSS²⁵ et les recommandations du BPA (Bureau de prévention des accidents), une méthodologie a été établie afin de recenser, analyser et évaluer les passages piétons non régulés du territoire lausannois.

²³ Le groupe d'accessibilité piétonne est composé de services internes (RM, Arch., POL) et de membres représentatifs de : Mobilité piétonne, rue de l'avenir, EPFL, AVIVO et AVACAH.

²⁴ Voir séance du Conseil communal du 12 mars 2013

²⁵ Association suisse des professionnels de la route et des transports.

Dans un premier temps, cette étude avait pour objectif d'établir une base de données informatisée dans le but de stocker la totalité des informations relatives à chaque traversée piétonne non régulée, à savoir :

- la géo-localisation ;
- les caractéristiques liées à la sécurité ;
- les caractéristiques liées au confort.

La définition de deux indices ont été défini, à savoir celui de la sécurité et du confort. Ils regroupent des critères qui ont pour base les dispositions légales²⁶ en la matière, ainsi que des éléments jugés comme étant des facteurs déterminants dans la sécurité d'un passage pour piétons. Mentionnons par exemple qu'en ce qui concerne la sécurité, la distance de visibilité est un élément dont la norme VSS 640 241 stipule qu'à un V85 (vitesse respectée par 85% des usagers) de 50 km/h, une distance de visibilité d'au minimum 55 mètres doit être garantie. La relation entre la charge de trafic et la nécessité d'avoir un îlot ou d'avoir une traversée régulée ont également été prises en compte, de même que la question de l'éclairage. S'agissant du confort, l'élément pris en considération dans l'analyse des traversées piétonnes est la qualité de l'aménagement qui compose la traversée piétonne. Ainsi, des éléments tels que la largeur d'un îlot, la présence d'abaissements ou encore l'état du marquage (bandes jaunes) sont analysés.

Dans un deuxième temps, une grille d'évaluation précisant les différents critères retenus, ainsi que leur pondération, a été définie afin de traiter les informations, ou en d'autres termes, d'apprécier la conformité, tant sur les plans sécuritaire que du confort des 711 traversées non régulées recensées sur le territoire lausannois. La notation varie entre « bon », « toléré », « inadapté » et « pernicieux » pour l'indice de sécurité et de « bon », « restreint », « inadapté » à « inconfortable » pour l'indice de confort.

Le bilan global de l'application de l'indice de sécurité a permis de conclure que 65% de passages piétons sont jugés « bons ». En revanche, 14% des passages piétons sont estimés « pernicieux » en termes de sécurité et constitueraient donc une première catégorie à assainir. Enfin, les 21% de cas restants sont évalués comme « inadaptés » et devront faire l'objet d'une étude de projet pour aboutir à une campagne d'assainissement.

Le bilan global de l'indice de confort est également encourageant puisque 52% des traversées piétonnes bénéficient d'un aménagement « confortable » tandis que seulement 8% d'entre eux sont jugés « inconfortables ». Enfin, les derniers 40% représentent une catégorie de traversées piétonnes dont le confort est « restreint » et nécessiteraient des modifications.

En fine, la base de données des passages piétons, conjuguée à son système de gestion, permet notamment de manipuler les données, d'effectuer une combinaison d'opérations de recherche, de choix, de tri ou de regroupement.

Depuis 2014, cet outil de travail interne a permis non seulement d'avoir une vision globale de l'état actuel des traversées non-régulées, mais également de mettre en œuvre une stratégie de priorisation des futures interventions que la ville pourrait mener dans le but d'optimiser la sécurité et le confort des passages piétons existants. Soulignons que cet outil offre également l'avantage d'évaluer la conformité d'une traversée dès la phase de projet. Ainsi, chaque année, en parallèle des projets visant à créer de nouvelles traversées, l'assainissement des passages piétons pourra également être effectué.

²⁶ Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 05.09.1979 ; Loi sur la circulation routière (LCR) ; Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) du 13.11.1962 ; Les différentes normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports : **Normes VSS 640 240** « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues : Bases » ; **Norme SN 640 241** « Circulation piétonne ; passage pour piétons » ; **Norme SN EN 13201-2** « Éclairage public - Exigences de performance ».

Question 2 : *Les accidents impliquant les piétons notamment sur les passages piétons sont-ils en augmentation à Lausanne ?*

Selon le rapport statistique « accidents de circulation 2013 » de la Police lausannoise, le nombre d'accidents (automobilistes et piétons inclus) sur le territoire communal a diminué d'un peu plus d'un tiers entre 2003 et 2013 (1'845 contre 1'147). Au cours de l'année 2013, 80 accidents concernant les piétons ont fait l'objet d'un constat officiel. Ces accidents impliquaient 83 piétons et dans 45 % des cas, le piéton était fautif. Notons que 46 % des accidents impliquant un piéton s'étaient produits sur un passage piéton contre 41 % en dehors. Enfin, 13 % des cas ont eu lieu sur le trottoir. Le rapport de 2011 témoigne de 87 accidents impliquant des piétons avec dans 38 % des cas un comportement inadéquat du piéton. Sur un total des 87 accidents, 29 % ont eu lieu sur un passage piéton, 43 % hors passage et 28 % sur le trottoir.

L'interprétation et la comparaison des chiffres des statistiques descriptives restent délicates, notamment en raison de l'absence d'une étude explicative traitant des résultats observés. En effet, à la lecture des résultats obtenus en 2011 et 2013, on pourrait conclure que les accidents sur un passage pour piétons s'accroissent. En réalité, l'absence d'indicateurs liés au nombre d'usagers ou de nouvelles traversées fait que tout observateur qui utiliserait l'évolution constatée pour conclure à un accroissement ferait une affirmation hâtive et sans fondement analytique valide.

Par ailleurs, l'accidentologie est liée à de nombreuses causes et ne peut être traitée de manière exhaustive. Mentionnons toutefois que tant la dimension sociale liée au comportement des individus et au respect des règles que la dimension constructive liée à l'aménagement physique sont à prendre en compte.

Question 3 : *Quelles mesures sont envisagées par la Municipalité pour améliorer certains passages piétons en terme de sécurité ?*

Sur la base du bilan global des traversées piétonnes explicité dans la réponse à la question 1 ci-dessus, le Service des routes et de la mobilité agit sur une stratégie de priorisation des interventions sur l'ensemble du territoire. Privilégiant l'indice sécuritaire, une première campagne d'assainissement des traversées évaluées comme « les plus inadaptées » devrait débiter en 2015. Dans les faits, les mesures d'aménagement visant à améliorer l'indice sécuritaire de ces passages pour piétons sont diverses et peuvent se manifester sous différentes formes : suppression de places de stationnement ; création d'un trottoir avancé ; abattage d'arbres, déplacement ou suppression du passage. Il convient également de préciser que ces mesures d'aménagement sont assujetties à diverses contraintes techniques (gabarit de la chaussée, écoulement des eaux) et nécessitent donc l'élaboration d'études détaillées. Parallèlement à cette approche méthodologique sur l'ensemble du territoire, la Municipalité organise régulièrement des interventions ponctuelles et ciblées afin de régler les problèmes de sécurité liés aux traversées piétonnes. Ainsi, une trentaine d'interventions ont été réalisées entre 2013 et 2014 afin d'améliorer la sécurité des piétons, soit par l'assainissement de passages piétons existants, soit par la création de nouvelles traversées.

A titre illustratif, rappelons le cas de l'assainissement de la traversée piétonne située au chemin de Pierrefleur n° 7. A la suite d'une demande de l'APEMS et de l'école située à proximité, une expertise de la situation a révélé le besoin de mettre en place une série de mesures afin d'améliorer la sécurité de ladite traversée. Ainsi, l'îlot a été élargi et pavé afin de rendre la zone d'attente détectable pour les malvoyants. Le marquage au sol a également été refait et le stationnement a été modifié afin d'augmenter la distance de visibilité. Réalisée en 2014, cette intervention a permis d'améliorer sensiblement non seulement la sécurité, mais également le confort des piétons dans leur cheminement.

Dans la même optique, à la suite d'une demande des habitants et de l'école à proximité, la traversée piétonne située au chemin de Renens 17 a également fait l'objet de modifications afin d'améliorer la sécurité des piétons. L'aménagement d'un trottoir avancé (bastion) a permis de garantir une bonne visibilité. De plus, une aide à la traversée a été mise en place

au droit du bâtiment n° 19 afin de faciliter et de sécuriser ce cheminement piétonnier, notamment utilisé par des écoliers.

Enfin, dans le quartier de Floréal, dont le passage en zone 30 est récent, une sécurisation des cheminements piétonniers s'est traduite par l'aménagement de trottoirs continus sur les rues du quartier débouchant sur l'avenue Dapples et sur l'avenue de la Harpe.

Précisons encore que le Service des routes et de la mobilité, par le biais du Groupe d'Accessibilité piétonne (GAP), peut également compter sur la compétence d'acteurs externes en la matière et celle de diverses associations représentant les personnes à mobilité réduite (AVACH, Rue de l'Avenir) ou encore les piétons (Mobilité piétonne) avec lesquels il collabore.

Question 4 : *La réduction de la vitesse fait-elle partie des mesures envisagées pour améliorer la sécurité sur les passages piétons ?*

Différentes mesures d'aménagement sont envisageables pour améliorer la sécurité et le confort d'une traversée piétonne. Celles-ci varient en fonction des contraintes techniques, du contexte propre à chaque traversée, des normes VSS édictées par l'association suisse des professionnels de la route et des transports, ainsi que les publications des différentes associations spécialisées. A l'approche ou au niveau d'une traversée piétonne, le recours à des aménagements spécifiques, tel que les décrochements verticaux ponctuels, est parfois nécessaire pour que la vitesse prescrite soit respectée ou pour apporter une lisibilité particulière de l'espace. A ce titre, les exemples des avenues Dapples ou de Montoie sont représentatifs. Toutefois, pour des raisons normatives, techniques, qualitatives et sécuritaires, les surélévations ponctuelles de la chaussée ne peuvent être généralisées. D'autres mesures de modération de vitesse sont fréquemment mises en place à l'exemple du stationnement alterné ou de rétrécissement de la chaussée au droit d'une traversée. En règle générale, l'essence même d'un projet d'aménagement ou d'assainissement d'une traversée piétonne repose sur étude détaillée comprenant l'élaboration de plusieurs variantes. Ces dernières sont évaluées, par la structure des espaces publics, dont notamment le GAP²⁷, et ce tant sur le plan de la faisabilité technique, sécuritaire, qualitative que financière.

Question 5 : *De nouveaux passages piétons sont-ils envisagés pour améliorer la sécurité des piétons ? Si oui, lesquels ?*

Dans le cadre de la première étape du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) et du préavis N° 2011/07, de nombreuses mesures en faveur du développement du réseau de la mobilité douce (piétons et vélos) ont été prévues pour un montant global avoisinant les CHF 13'000'000.-. Ces investissements permettent de mettre en place une multitude de projets tels que de nouvelles traversées piétonnes, la création de liaisons de mobilité douce horizontales (passerelles, passages inférieurs) ou encore mesures d'amélioration des cheminements piétonniers et d'accessibilité aux interfaces des transports publics (rampes, abaissements et bancs adaptés aux personnes à mobilité réduite, balisage tactilo-visuel).

La mesure 4c.01 visant à créer de nouvelles traversées piétonnes réserve un montant de CHF 1'000'070.-. Ainsi, entre 2011 et 2013, 14 nouveaux passages piétons ont été réalisés sur les axes à orientation trafic, à l'exemple de celui de l'av. d'Ouchy, près du n°22, ou encore celui de la route du Pavement n°38. Huit autres ont été créés en 2014 tels que celui de l'avenue de La Harpe ou de l'avenue de Provence qui a permis de répondre aux nouveaux besoins de cheminements piétonniers dus à la densification du quartier.

Précisons également que quelques projets sont identifiés dans le PALM 2007, comme la création d'un passage inférieur, en phase de finalisation, qui favorisera la perméabilité piétonne nord-sud entre le quartier de Tivoli et la plateforme de Sévelin. La passerelle du Martinet sera, quant à elle, construite entre 2014 et 2015. Cette dernière s'inscrit dans un

²⁷ La « structure des espaces publics » a été explicitée en préambule.

itinéraire est-ouest de mobilité douce situé au sud des voies CFF, planifié dans le cadre du PALM et du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Cet itinéraire a pour objectif de relier, à terme, la gare halte de Prilly-Malley à la gare de Lausanne. Rappelons aussi que le PDCom met le piéton au centre de ses préoccupations et le classe comme usager prioritaire.

Afin d'éviter d'inutiles redites, la Municipalité prie l'interpellateur de se référer à sa réponse au postulat de M. Stéphane Michel « Pour la promotion des itinéraires piétonniers à Lausanne »²⁸.

Question 6 : *La suppression de certains passages piétons est-elle envisagée ? Si oui, lesquels ?*

En règle générale, la suppression d'un passage pour piétons peut s'avérer nécessaire lorsque celui-ci ne répond plus aux normes en vigueur qui régissent sa conformité et/ou si ce dernier est inclus dans une zone modérée. On entend par zone modérée soit une zone 30 soit une zone de rencontre limitée à 20km/h qui sont assujetties l'ordonnance fédérale OZ 30²⁹.

Dans les faits, la Municipalité a aussi bien supprimé des passages pour piétons pour des raisons sécuritaires, comme ce fut le cas en 2001 à l'avenue de la Vallombreuse, que lors de l'instauration d'une zone modérée à l'exemple du rattachement en 2013 du quartier de Malley à la zone 30 de Montelly. Dans ce type de zones, l'OZ 30 et son Art.4 al.2 stipule : « L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes ». Mentionnons également que la création d'un trottoir continu peut se substituer à un passage pour piétons. A titre illustratif, nous pouvons mentionner les interventions récentes sur les avenues d'Ouchy, Dapples, Chailly ou futures tel que le chemin de Montolivet, dont la traversée piétonne située à la sortie du giratoire de Montchoisi devrait être remplacée par un trottoir continu. Il est également prévu de convertir le quartier du Vallon en zone 30. Dès lors, certains passages piétons pourraient disparaître dans ce quartier. Parallèlement, l'étude détaillée des traversées piétonnes explicitée au point 1 permettra d'effectuer des assainissements, des déplacements ou des suppressions.

Question 7 : *Dans le cas où des passages piétons devraient-être effacés (supprimés), les personnes concernées ont-elles la possibilité juridique d'être entendues ?*

Lorsque la suppression d'une traversée piétonne est planifiée, celle-ci doit automatiquement faire l'objet d'une décision municipale puis d'une publication dans la *Feuille des avis officiels*. Le citoyen a dès lors trente jours pour faire valoir son droit de recours dans le cadre de la procédure y relative.

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

Discussion

M. Johan Pain (La Gauche) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse à mon interpellation. Le constat lausannois de l'indice de sécurité sur les 711 passages piétons non régulés dénombre que 14 % sont estimés pernicioseux, donc potentiellement dangereux, et 21 % sont évalués comme inadaptés, donc pouvant être considérés à risque. A relever que le 65 % des passages piétons restants est notifié comme bon.

Sur les réponses fournies par la Municipalité, certaines manquent de chiffres et d'analyses. Au niveau de l'inventaire, qu'en est-il des traversées régulées par des feux ? Combien y en a-t-il ? Sont-elles conformes aux normes de sécurité ? Au niveau de la vitesse, est-ce que, dans certains cas, la vitesse ne garantirait pas la sécurité des piétons ? Ne faudrait-il pas

²⁸ Réponse au postulat de M. Stéphane Michel « Pour la promotion des itinéraires piétonniers à Lausanne », Rapport-préavis N° 2014/80.

²⁹ Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001.

envisager de baisser la limite de vitesse pour garantir la sécurité des traversées ? Au niveau du budget, il y a un million sur le projet d'agglomération, mais l'analyse sécurité des passages piétons a eu lieu après. Or il y a encore 14 % de passages sans feux qui ne répondent pas aux critères de sécurité. De ce fait, quel est le calendrier pour les assainir ? Est-ce prévu au budget 2015-2016 ?

Concernant les causes des accidents impliquant les piétons, la régulation des passages par des feux, les durées de phase du vert pour piétons sont-elles suffisamment longues ? Il y a aussi les questions de visibilité, des itinéraires d'accès aux arrêts de transports publics et aux commerces obligeant les piétons à des détours. Par exemple, un de ceux situés à la place de la Sallaz va droit dans un mur, juste devant la poste.

La bonne nouvelle, c'est que la Ville s'engage, dans sa réponse, à commencer à assainir, dès cette année, certains passages piétons jugés inadaptés. Les constats du TCS, relevés dans les articles des journaux *20 Minutes* et *24 heures* du 2 et du 16 décembre 2014, et dernièrement les prises de position des associations, telles Mobilité piétonne Suisse et l'ATE, soulignant le danger des passages piétons ont contribué à renforcer et à justifier mon interpellation, déposée le 11 novembre 2014. Je rappelle aussi que ce sujet avait déjà été soulevé et débattu lors d'un préavis municipal en 2003 et d'une interpellation du conseiller municipal Jean-Daniel Henchoz.

En conclusion, j'attendais de la Ville des réponses plus précises quant à sa volonté d'assainir les passages piétons, par exemple, le calendrier, les solutions prises pour l'assainissement des passages considérés à risque, pernicieux et inadaptés. En effet, certains passages piétons bien connus des Lausannois, tels les passages piétons de la rue Saint-Pierre reliant les arcades, de l'avenue de France et de Chauderon, entre autres, auraient mérité des réponses précises sur les mesures envisagées en matière d'amélioration de la sécurité et la date des mises en conformité. Je prends l'exemple du passage piéton inadapté et dangereux à la rue Saint-Pierre. Pourquoi ne pas installer une signalisation clignotante sur les piliers des arcades pour rendre attentifs les usagers de la route ? Je dépose une résolution.

Résolution

Le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité s'engage énergiquement et dans les meilleurs délais à assainir les passages piétons inadaptés et dangereux, en particulier celui reliant les arcades de la rue Saint-Pierre.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Il est vrai que les passages piétons sont souvent inquiétants, notamment la nuit. Je trouve qu'ils sont mal ou insuffisamment éclairés. Alors, j'aimerais savoir si, dans le projet d'assainissement des passages piétons prévus en Ville de Lausanne, on a évalué la nécessité d'installer des luminaires LED ou d'autres luminaires suffisamment efficaces pour qu'on puisse distinguer le passage piéton sur la chaussée. Selon la commune, l'éclairage qui caractérise le passage piéton est d'une autre couleur que celui qui balise la route. Cela nous donne un indice pour faire attention : s'il y a changement de couleur, il y a certainement un passage piéton.

M. Philippe Ducommun (UDC) : – Si la résolution me paraît de bon aloi, je pense qu'il n'est pas judicieux de préciser la dernière partie sur le passage piéton reliant les arcades de la rue Saint-Pierre. A ce moment, on peut faire un listing de tous les passages piétons qui seraient dangereux et inadaptés. Je pourrais accepter la résolution si la fin était biffée.

M. Robert Joosten (Soc.) : – J'ai récemment déposé une interpellation sur un sujet analogue concernant la sécurité des passages piétons à la place Chauderon. On aura d'ailleurs bientôt l'occasion d'en discuter au Conseil communal. Je ne peux donc que saluer la résolution de mon collègue Johan Pain et vous inviter à la soutenir.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Je rejoins le propos de M. Ducommun, parce que si on laisse la précision concernant le passage à la rue Saint-Pierre, cela se transforme de

facto en injonction. Dans le cadre d'une résolution, il faut rester dans la généralité ; il faut donc supprimer la dernière partie de la résolution.

M. Johan Pain (La Gauche) : – Je prends note et je l'accepte. Je soulignais Saint-Pierre, parce qu'à mon avis, c'est un des passages les plus dangereux à Lausanne. Vous pouvez aller voir : quand vous débouchez d'un côté ou l'autre des arcades, il n'y a aucune visibilité pour les automobilistes. J'espère qu'il n'y aura pas de drame à cet endroit.

Résolution reformulée

Le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité s'engage énergiquement et dans les meilleurs délais à assainir les passages piétons inadaptés et dangereux.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Ce qui me gêne un peu dans les propos tenus par certains intervenants, c'est qu'on pourrait croire que la Municipalité n'est pas soucieuse de la sécurité des piétons, en particulier sur les passages piétons. Permettez-moi de réagir par rapport à cela, d'autant que, il y a quelques années, nous avons traité de ce sujet à fond, et vous avez octroyé quelques moyens financiers à la Municipalité pour travailler de manière équitable à la restructuration du réseau piétonnier, de ces passages piétonniers, là où il s'avérait nécessaire de faire les modifications structurelles, selon des priorités. Aussi, la Municipalité s'est engagée, depuis de nombreuses années déjà, à dépenser environ 200 000 francs – vous l'avez régulièrement dans le Plan des investissements – dans l'assainissement du réseau des passages piétons, qui évolue dans les priorités, en fonction de la restructuration locale d'un réseau, voire de l'évolution du bâti ou d'un report de trafic pendant une période donnée, parfois, et même bien souvent, par des messages de nos concitoyens. On s'engage, avec diligence, à faire une analyse pour de nombreux passages piétons.

On a fait de nombreuses restructurations de passages piétons, en particulier où il y a beaucoup de flux et à proximité des bus. En effet, à la sortie du bus, une partie de la clientèle traverse la route et peut parfois passer devant ou derrière le bus ; c'est délicat, d'autant plus que le bus peut cacher le piéton ou une voiture et, malheureusement, il peut y avoir un incident. Notre priorité pour faire des modifications structurelles conséquentes est là où il y a beaucoup de flux, et en particulier à proximité des transports publics. Une fois, on a appris par le journal du TCS que des banderoles à Chauderon cachaient les piétons. Il est vrai qu'on avait donné les autorisations pour laisser ces banderoles pour des associations et pour des manifestations locales, mais elles étaient dangereuses ; nous avons, bien sûr, fait la mesure corrective immédiatement.

Par contre, permettez-moi de mettre en doute l'affirmation qu'une association qui étudie de manière très éphémère quelques passages piétons d'une ville sait que ceux-ci sont prioritaires. Ce n'est pas notre manière de faire, d'autant plus qu'on a une méthode et qu'on a classifié tous les passages piétons. On a ainsi défini la dangerosité selon une classification et de nombreux critères. Ce qui est d'ailleurs assez embêtant avec certaines associations, qui nous font des critiques. Je vous donne un exemple qui est, malheureusement, dramatique : on nous a classifié les passages piétons de l'avenue d'Echallens en disant qu'ils étaient – je ne sais plus le terme exact – « honorables », mais qu'on peut mieux faire. Mais ils n'étaient pas classifiés dangereux ; la classification la plus forte disait dangereux. On a eu un accident mortel sur cette même avenue. J'ai proposé à la Municipalité une modification structurelle conséquente sur ce passage piéton, et la Municipalité l'a soutenue, avec l'Office fédéral des transports. Il n'y a quasiment aucune information sur cette modification.

Nous connaissons le projet de Saint-Pierre de M. Pain. Nous avons subi deux fois des remarques du TCS, par voie de presse, sur certains passages piétons que nous ne jugions pas prioritairement à mettre en état. Puisqu'on fait une comparaison d'année en année sur les mêmes passages piétons, on dit qu'on va arrêter cette problématique et qu'on va le traiter, sans aucun doute, au détriment d'autres passages piétons, que nous considérons tout aussi dangereux, voire même plus que ceux qui sont signifiés. Mais j'aimerais vous

rapporter notre message, en tant qu'élus, et le rapporter auprès de la population : nous faisons attention à la sécurité des personnes sur le domaine public en permanence, en particulier les piétons. Si vous nous faites une remarque sur la dangerosité d'une partie d'ouvrage, nous intervenons, nous analysons et, en fonction de notre expertise et de cette classification, qui est d'ailleurs dûment reconnue comme critère de qualification, nous intervenons selon nos priorités. Partout où nous considérons que c'est dangereux, nous prenons des mesures immédiates.

M. Gaudard a posé une question sur l'éclairage. Pendant de nombreuses années, nous avons eu exactement la même réflexion, monsieur Gaudard. On s'est demandé si on ne devait pas mieux éclairer les passages piétons. On nous a formellement répondu que c'était dangereux. Je vous donne la réponse de l'époque, parce que cela a changé, je vous rassure. On nous a dit que, quand on arrive près d'un passage piéton qui a plus d'éclairage, l'œil a besoin d'un certain temps d'adaptation, il est plus ébloui et c'est plus dangereux de trop éclairer que de ne pas éclairer. Aujourd'hui, les technologies de la lumière ont changé et on nous dit tout le contraire ; on nous dit d'éclairer les passages piétons. Donc, progressivement – on a plus de 1000 passages piétons –, les passages piétons à grand flux seront sans aucun doute améliorés en luminance. Cela fait d'ailleurs partie d'un des objectifs du Plan lumière. On a pris en compte cette remarque et, à terme, progressivement, ces passages piétons pourraient avoir un autre type de luminance, mais en tout cas plus que ce qu'ils en ont aujourd'hui. Auparavant, on avait une réponse contraire à celle d'aujourd'hui.

Voilà, on peut toujours mieux faire, mais, je le répète, la sécurité c'est notre priorité. Nous prenons des mesures d'urgence là où le danger est clairement établi. On est parfois pris dans nos démarches parce qu'aujourd'hui, on est aussi obligé de mettre à l'enquête les modifications structurelles qu'on amène sur le domaine public. Il y a une dizaine d'années, on constatait et on faisait. Je ne vous cache pas que, quand il y a vraiment dangerosité reconnue, on oublie la procédure et on fait la modification.

La discussion est close.

La résolution Johan Pain est acceptée sans avis contraire et 2 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Johan Pain : « Sécuriser les passages piétons constitue une priorité » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution de l'interpellateur, disant :

« Le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité s'engage énergiquement et dans les meilleurs délais à assainir les passages piétons inadaptés et dangereux ».

Interpellation de M. Johan Pain : « Amélioration de la circulation des transports publics entre Ouchy et la Maladière »

Développement polycopié

La saturation et la surcharge du trafic routier entre les secteurs Ouchy et la Maladière à certaines heures du matin et en fin d'après-midi provoquent des colonnes de voitures constituant des bouchons qui paralysent le trafic des transports publics obligeant les conducteurs de la ligne numéro 2 à faire parfois demi-tour à Bellerive. Cette situation empêche cette ligne de rejoindre son terminus du fait d'importants retards dans les horaires. L'accès du personnel à l'entreprise multinationale Philip Morris est une des causes de cette situation fort regrettable pour la qualité des prestations dans la mobilité des *tl*.

Il est aussi à relever que la circulation sur l'avenue de Rhodanie bordant les zones de Vidy et d'Ouchy péjore fortement le calme et la beauté de ce site fort apprécié par les Lausannois et les touristes. Sachant les projets de développement de cette partie sud de Lausanne (Métamorphose), il est impératif que la Municipalité prenne des mesures pour remédier à cette situation.

Mes questions sont les suivantes :

- Quelles mesures pense prendre la Municipalité pour réguler la diminution du trafic ?
- Que pense-t-elle de la création d'un couloir de bus entre Ouchy et la Maladière, voire jusqu'à la Bourdonnette ? Cela permettrait au bus de circuler en site propre et d'avancer malgré les embouteillages.

Je remercie d'avance la Municipalité pour ses réponses.

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

La saturation et la surcharge du trafic routier entre les secteurs Ouchy et la Maladière à certaines heures du matin et en fin d'après-midi provoquent des colonnes de voitures constituant des bouchons qui paralysent le trafic des transports publics obligeant les conducteurs de la ligne numéro 2 à faire parfois demi-tour à Bellerive. Cette situation empêche cette ligne de rejoindre son terminus du fait d'importants retards dans les horaires. L'accès du personnel à l'entreprise multinationale Philip Morris est une des causes de cette situation fort regrettable pour la qualité des prestations dans la mobilité des *tl*.

Il est aussi à relever que la circulation sur l'avenue de Rhodanie bordant les zones de Vidy et d'Ouchy péjore fortement le calme et la beauté de ce site fort apprécié par les Lausannois et les touristes. Sachant les projets de développement de cette partie sud de Lausanne (Métamorphose), il est impératif que la Municipalité prenne des mesures pour remédier à cette situation.

Mes questions sont les suivantes :

- *Quelles mesures pense prendre la Municipalité pour réguler la diminution du trafic ?*
- *Que pense-t-elle de la création d'un couloir de bus entre Ouchy et la Maladière, voire jusqu'à la Bourdonnette ? Cela permettrait au bus de circuler en site propre et d'avancer malgré les embouteillages.*

Réponses aux questions posées

Préambule

La politique de mobilité mise en œuvre par la Municipalité, s'appuyant notamment sur le Plan directeur communal (PDCOM), adopté par le Conseil communal en 1996, vise à un report modal des déplacements en transports individuels motorisés vers les transports

publics et la mobilité douce. Cette politique, appliquée avec succès depuis environ 20 ans et dont on peut suivre les résultats au travers de l'observatoire de la mobilité, est encore renforcée dans la révision du PDCOM. Dans la dernière mouture du PDCOM, l'avenue de Rhodanie reste classée comme axe principal urbain avec pour objectif une concentration du trafic pour protéger les quartiers. De plus, cet axe fait également partie du réseau principal cantonal en traversée de localité.

La Municipalité est consciente des difficultés de circulation de la ligne N° 2 des transports publics lausannois. Cette ligne est parfois sujette à des coupures à Bellerive, comme le précise très justement l'interpellateur. Plusieurs éléments permettent d'expliquer cette situation à caractère exceptionnel, mais qui est regrettable.

En premier lieu, l'afflux d'usagers dans le Sud de la ville les jours de beau temps provoque des surcharges de trafic y compris sur le réseau des transports publics. En second lieu, l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier sous-gare a nécessité le réaménagement de l'avenue de Cour avec pour conséquence des reports de trafic sur l'avenue de Rhodanie, où le nombre d'habitants est plus réduit.

Le troisième élément est lié à l'augmentation des habitants et emplois au sein de l'agglomération Lausanne Morges (PALM) qui pousse à la hausse la demande en déplacements. Heureusement, une majeure partie de cette demande est captée par les transports publics répondant ainsi aux investissements conséquents de la Confédération, du Canton et des communes.

Le PALM de deuxième génération, déposé en juin 2012, a clairement identifié l'avenue de Rhodanie comme un des points importants d'amélioration du réseau avec une mesure dans le but d'optimiser la vitesse commerciale des bus par la création d'aménagements spécifiques.

Les différents chantiers prévus à l'avenue de Rhodanie, ainsi que les projets du PALM pour le développement de la mobilité douce et des transports publics, ont abouti à la création d'un groupe d'étude des espaces publics (GEP), intégrant des spécialistes de chaque service concerné, dont les *tl*. Différentes variantes d'aménagement ont été élaborées et évaluées au sein de ce groupe. Il est intéressant de relever que pour répondre à l'ensemble des contraintes en présence, notamment celle d'un site propre pour le bus, un gabarit idéal de 22 mètres est nécessaire. Malheureusement, celui-ci n'est pas disponible actuellement sur toute l'avenue de Rhodanie sans empiéter sur des parcelles bordantes avec un impact important sur la végétation et les trottoirs. L'autre difficulté de la variante envisagée par le GEP se situe au niveau financier puisque ce projet est estimé à environ 8 millions de francs avec dont le financement n'est actuellement pas prévu dans le plan des investissements de la Ville.

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *Quelles mesures pense prendre la Municipalité pour réguler la diminution du trafic ?*

Comme indiqué ci-dessus, la Municipalité suit avec attention la problématique liée à l'accessibilité du quartier sous-gare. Un projet ambitieux est en cours d'élaboration au sein de l'administration dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des bus. Le principal obstacle à une telle réalisation, outre les questions d'emprise ou d'impact sur la qualité de l'espace public, est son coût estimé à 8 millions de francs.

Question 2 : *Que pense-t-elle de la création d'un couloir de bus entre Ouchy et la Maladière, voire jusqu'à la Bourdonnette ? Cela permettrait au bus de circuler en site propre et d'avancer malgré les embouteillages.*

Conformément aux principes d'aménagement et d'exploitation du réseau routier sur ce type de voirie (principal urbain), la Municipalité est favorable au principe de la séparation des courants de trafic et en particulier à un site propre bus chaque fois que cela est

possible. Le prolongement des voies bus de l'avenue de Rhodanie pose le problème de la priorité de telles mesures en complément au réseau des axes forts de transports publics urbains (AFPTU), de la proportionnalité des moyens financiers et humains à engager et de l'impact sur les modes de déplacement doux. Ces éléments trouveront réponse dans le PALM de troisième génération qui sera élaboré d'ici juin 2016.

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

Discussion

M. Johan Pain (La Gauche) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse à mon interpellation. Je constate, à mon regret, que certaines réponses sur les mesures à prendre pour réguler le trafic et envisager la création d'un couloir de bus entre Ouchy et la Maladière sur cet axe, voire jusqu'à la Bourdonnette, sont assez évasives ; on se retranche sur les arguments financiers et des priorités dans le cadre du PALM.

Il me semble que, ces derniers temps, depuis l'année passée en particulier, la Municipalité et les Transports publics lausannois amplifieraient les cas de blocage et de ralentissement sur cette ligne comme prétexte, afin de contrer la demande des habitants du quartier de la Bourdonnette pour le rétablissement de la ligne 2 jusqu'à son ancien terminus. Les causes de la saturation et de la surcharge du trafic routier sur cette avenue ne sont peut-être pas assez développées dans la réponse municipale. En effet, les bouchons et les blocages aux heures de pointe sont, depuis quelques années, le fait des accès et sorties des parkings privés des diverses entreprises multinationales, en particulier Philip Morris et British American Tobacco, qui se situent au niveau d'un giratoire, le giratoire du Théâtre de Vidy.

Enfin, il faut séparer les problèmes particuliers de ralentissement des transports publics en semaine et aux heures de pointe des problèmes de circulation et de blocage constatés lors des week-ends, en période estivale, et des diverses manifestations qui se déroulent à Bellerive (le cirque, les carrousels, la piscine, les expositions, etc.). Cette situation particulière doit être traitée séparément, car les principales causes et les effets en sont différents. Ligne 2 interrompue et devant rebrousser au giratoire de Bellerive en période estivale.

Je suis allé plusieurs fois sur les lieux dernièrement pour faire le point sur le terrain, tout en questionnant certains de mes anciens collègues conducteurs tl. Mes constats sont les suivants : les problèmes des heures de pointe causant des ralentissements se situent entre 8 h et 8 h 45 du matin, et entre 17 h et 18 h 30 du lundi au vendredi. Il faut relever que de nombreuses lignes des transports publics sur l'ensemble du réseau sont aussi concernées. Le trafic dans le giratoire de la Maladière, avec le non-respect de la priorité et de la vitesse, fait que les lignes 22 et 25 sont de fait perturbées lors de la traversée. Les situations de blocage de la circulation au niveau du giratoire et des entrées de Philip Morris pour le personnel semblent en bonne partie résolues du fait du non-fonctionnement de la barrière d'entrée avec badge au parking de cette entreprise, évitant de la sorte des pertes de temps pour l'accès à ce parking. La restructuration de l'entreprise, avec plus d'une centaine d'emplois supprimés sur le site, est aussi à prendre en considération dans les constats. De nouveaux feux de signalisation pour passage piéton ralentiraient le trafic aux heures de pointe.

En conclusion, je fais le constat global que la situation peut s'améliorer avec des mesures spécifiques, efficaces et volontaires, telles que l'accès libre au parking du personnel de Philip Morris, qui est une bonne initiative de l'entreprise. Pour ce qui est de la circulation en période estivale et les week-ends de beau temps, une limitation ou une interdiction de la circulation certains jours et à certaines heures sur les quais d'Ouchy et de Belgique – cela a été le cas dernièrement avec les négociations sur le nucléaire – permettraient une amélioration de l'environnement et de la qualité de vie sur cet axe Rhodanie, tant au niveau des résidents que des touristes et des Lausannois. Les transports publics renforcés au sud de Lausanne complèteraient ces mesures.

J'ai une remarque complémentaire sur mon constat sur le terrain, qui peut aussi expliquer certaines situations : il y a des travaux de réfection de la chaussée dans la voie de bus à Bellerive pour le remplacement des collecteurs séparatifs et de conduites industrielles, dont l'installation du réseau du chauffage à distance. Comme je le disais tout à l'heure, actuellement, les quais de Belgique et d'Ouchy sont fermés à la circulation. Je suis à votre disposition pour des questions. Je ne dépose pas de résolution.

La discussion est ouverte.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Je remercie M. Pain pour les questions qu'il pose, parce que c'est vrai que le secteur de l'avenue de Rhodanie, entre Ouchy et la Maladière, est probablement un des secteurs les plus problématiques du réseau tl. C'est pourtant un secteur qui mérite des transports publics extrêmement performants, puisque c'est un secteur qui dessert toutes les zones de loisirs et de détente du bord du lac. C'est un secteur où il y a de très nombreuses places de parc – trop de places de parc –, et si l'on veut inciter les gens à aller au bord du lac pour des activités de loisirs en transports publics, il faut avoir des transports publics performants.

Il y a quand même des soucis importants avec le bus N° 2, qui doit parfois faire demi-tour à cause de la surcharge de trafic. Cette problématique a été identifiée, dans la réponse de la Municipalité, dans le PALM 2^e génération, en 2012, comme étant un des points d'amélioration importants du réseau. On voit aussi que du côté de la Municipalité et de l'Administration, on travaille ardemment sur ce projet. La Municipalité parle dans sa réponse d'un projet ambitieux en cours d'élaboration au sein de l'Administration ; c'est à saluer. Mais est-ce qu'on peut nous donner plus d'informations sur ce qui est imaginé aujourd'hui au sein de l'Administration sur ce projet ambitieux ? En quoi consiste-t-il ? Est-ce un réaménagement de voirie, de gabarits routiers ? Est-ce qu'on peut avoir des informations complémentaires ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Quand vous posez des questions sur l'aménagement urbain et qu'on répond à une interpellation, j'ai parfois l'impression qu'on ne devrait pas suivre le Règlement, mais attendre peut-être trois à six mois. Il faut des réponses dans lesquels on vous parle de projets, et dans lesquelles on vous décrit les projets ; mais les questions sont légitimes.

Ce que je peux recommander, c'est qu'on puisse discuter pour que vous soyez dûment informés par rapport à ce qui pourrait être fait. Mais il faut aussi reconnaître que, dans les projets à mettre en œuvre dans cette prochaine décennie, il faut que vous posiez des priorités, mesdames et messieurs. Notre rôle, c'est de vous les proposer. On peut dire oui tout le temps, mais, ici, en l'occurrence, vous donnez des références et vous dites ce qu'on pourrait faire ; mais cela coûte cher. C'est vrai, on ne peut peut-être pas faire le tram, on ne peut peut-être pas faire le m3 ; on ne peut peut-être pas faire plein de choses. Vous verrez le plan des investissements – je me tourne vers ma collègue en charge des Finances. Je ne sais pas comment on pourrait vous proposer quelque chose au vu de tous les projets en cours. C'est en cela qu'on vous a répondu : il y a bien des solutions, elles sont multiples, elles sont à caractère politique pour certaines, mais ce que l'on vous a mis ici, c'est que le projet minimum est de l'ordre de 8 millions ! M. Brélaz me parle d'un tunnel ; il faut que je fasse attention ! (*Rires dans la salle.*) Je serai obligé d'en parler, puisqu'il en parle. Mais on va rester sur l'avenue de Rhodanie, si vous êtes d'accord.

Peut-être que la solution idéale qu'on aurait pour dégager le trafic, c'est de sortir le trafic. Si vous prenez la station d'essence, dont je ne citerai pas le nom, il faudrait sortir le trafic dans le sens de circulation pour qu'il ne passe pas par le giratoire. Il y a deux solutions : soit on supprime le giratoire et on travaille autrement, ce qui est un peu compliqué, soit on passe en souterrain sous le Flon et on arrive sur l'autoroute. C'est vraiment le principe du robinet ; on ouvre le robinet à fond pour que les gens sortent, et on dégage la sortie. On ne doit surtout pas favoriser l'entrée, et là je partage l'avis de M. Beaud, que cela soit sur l'est ou sur l'ouest. Il faut faire attention aux projets de restructuration qu'on pourrait avoir sur

le réseau du bas de la ville et sous-gare ; il faut faire attention à ne pas ouvrir le robinet pour que cela devienne une route de transit. Et, en cela, on ne fera pas un projet sur cette partie de territoire sans se concerter avec le Schéma directeur de l'Est, qui a exactement cette même philosophie, et dans lequel on met les priorités sur les axes de transit sur la partie du bord du lac, pour ne pas que toutes les routes subhorizontales soient des routes d'accès ou de présence à travers ces différentes villes que je viens de citer, essentiellement entre Lutry, Paudex, Pully et Lausanne.

Sur le secteur plus particulier de la Navigation, en direction du giratoire de la Maladière, il y a, par endroits, des trottoirs de grandes dimensions. M. Hildbrand a déposé une motion à ce sujet. On pourra vous donner quelques réponses sur des projets qui pourraient entrer, à terme, dans un plan financier, mais il faudrait qu'ils rentrent dans un plan financier. Alors, est-ce que ce sera toujours 8 millions, ou est-ce que l'on devra travailler par étapes ? Compte tenu du fait que c'est une motion, c'est vous qui codifierez la priorité. Une des solutions qui pourrait être envisagée, c'est de revoir le gabarit de la route, de se demander si le gabarit des trottoirs n'est pas trop généreux, et si l'on ne pourrait pas mélanger les vélos avec les bus. Aujourd'hui, ils sont sur les trottoirs, comme sur certains espaces. Il faut bien se rendre compte qu'une voie de bus, c'est 3,5 mètres ; il faut donc trouver 3,5 mètres.

Il y a un endroit qui paraît assez naturel à mes yeux ; peut-être pas aux vôtres ni à ceux de mes collègues de la Municipalité – on n'en a pas parlé. M. Brélaz m'a dit quelles seraient les pistes. C'est vrai qu'entre la piscine et le P+R, il y a un trottoir côté lac peu utilisé, qui est de grande dimension. On pourrait peut-être revoir le gabarit routier. C'est une solution relativement bon marché, donc pas à 8 millions, je le précise. Mais le problème c'est qu'on fait une véritable autoroute sur un bout de ce secteur de route. Il faudra donc aller un peu plus loin dans la réflexion et peut-être travailler avec une voie séparée au milieu – herbeuse, ou je ne sais quoi ; il ne faudrait pas simplement déplacer des bordures et faire passer un bus, parce que cela peut avoir des conséquences assez désastreuses sur la qualité de l'espace, voire sur la vitesse de certaines voitures. Il y a quelques solutions de ce type, qu'on peut trouver.

En ce qui concerne le giratoire, qui est le magnifique giratoire de Jaques-Dalcroze, c'est vrai qu'on peut peut-être améliorer l'entrée et la sortie d'un des parkings dont vous avez parlé, mais ce n'est pas la cause principale de la problématique de la cassure des flux, si on peut le dire, c'est un des paramètres. Il faudrait peut-être être plus généreux pour l'entrée et la sortie de ce giratoire et mettre des priorités d'accessibilité par rapport à cette entreprise. On est en discussion avec ces entreprises pour voir comment on pourrait mieux gérer les flux. Voilà le projet simple, global, qui nécessiterait beaucoup plus d'expression de ma part. C'est vrai que le projet minimal est de l'ordre de 8 millions, si l'on prend tout le concept sur toute la route. Et la Municipalité vous dit très clairement qu'il y a des priorités. Il y a beaucoup d'engagements financiers dans les projets d'infrastructures et, aujourd'hui, on vous dit clairement, par rapport au plan des investissements, qu'on ne peut pas proposer ce projet avec tous les projets d'aménagement.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Johan Pain : « Amélioration de la circulation des transports publics entre Ouchy et la Maladière » ;
- 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.

Postulat de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour que la Municipalité consulte le pool d'experts mis en place par l'agglomération pour chacun des projets de tour à venir sur le territoire de la commune de Lausanne »

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Gianfranco Gazzola (Soc.), rapporteur, Valéry Beaud (Les Verts), Olivier Faller (Soc.), Guy Gaudard (PLR), Pierre-Antoine Hildbrand (PLR), Jean Meylan (Soc.), Nkiko Nsengimana (Les Verts), Pierre-Yves Oppikofer (La Gauche), Charles-Denis Perrin (PLR), Philipp Stauber (UDC).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport photocopié de M. Gianfranco Gazzola (Soc.), rapporteur

La commission a siégé le 27 octobre 2014 de 8h. à 9h. dans la salle de conférence 368 – Port-Franc 18. Elle était composée de :

M. Jean Meylan (en remplacement de Mme Chenux Mesnier), M. Olivier Faller, M. Guy Gaudard, M. Charles-Denis Perrin (en remplacement de Mme Bettschart-Narbel), M. Valéry Beaud, M. Nkiko Nsengimana, M. Philipp Stauber, M. Pierre-Yves Oppikofer, M. Gianfranco Gazzola, président-rapporteur, M. Pierre-Antoine Hildbrand n'était pas présent.

La Municipalité était représentée par M. Olivier Français, conseiller municipal, accompagné par M. André Baillot, chef de service Urbanisme et M. Jean-Philippe Dapples, responsable administratif Urbanisme qui a rédigé les notes de séance. Nous le remercions chaleureusement pour son travail précis et précieux.

Après la présentation d'usage de la délégation de l'administration communale par M. le directeur de Travaux, M. Beaud illustre son postulat, issu des réflexions d'un groupe de membres de la Commission permanente de politique régionale (CPPR), qui demande à la Municipalité de consulter le pool d'experts mis en place par l'agglomération pour chacun des projets de tour à venir sur le territoire de la commune de Lausanne. Ce pool (PEX) est prévu par le rapport sur la « Stratégie d'implantation de tours dans l'agglomération lausannoise ». Cette stratégie, signée par les 26 communes de l'agglomération dont Lausanne, prévoit, entre autre, que ces experts accompagnent les autorités communales pour tout projet de tour. Puisque, d'après des articles de presse et les déclarations de deux représentants de la Municipalité, la Ville de Lausanne (VdL) ne prévoit pas de recourir ou de se référer à ce PEX, il considère que cette aide extérieure ne doit pas être sous-estimée et son postulat propose d'y recourir.

M. Français informe que seule la Commune de Renens insiste pour que ce PEX soit nommé de manière permanente. Il souligne que la planification de tours est un événement relativement rare et passe habituellement par des schémas directeurs (SD) dans lesquels collaborent les communes concernées qui mettent alors en œuvre les moyens nécessaires pour accompagner ces réflexions. Ce PEX, composé d'experts « hors-sol », n'est pas très convaincant à son avis car il semble trop éloigné des préoccupations territoriales des communes et de leurs besoins. Il ajoute que tout projet de grande ampleur fait l'objet d'un concours d'architecture qui regroupe des experts, semblables à ceux de ce PEX, qui ont l'occasion d'établir le cahier des charges auquel les participants doivent se tenir. Solliciter le PEX pour consultation avant cette phase de concours pourrait s'avérer problématique. Par ailleurs, la Commission consultative d'urbanisme et de transport « politique » (CCUTpol) examine tous les projets de planification et la Municipalité pourrait recourir au

PEX, au besoin ou en cas de doute. Il pourrait certes y avoir un intérêt, par prudence, à le consulter mais introduire un recours systématique au PEX n'est pas souhaitable. Une commune comme Lausanne doit pouvoir garder une certaine autonomie de gestion, sans cette étape supplémentaire dont la plus-value n'est pas certaine. A cela s'ajoute la problématique du financement et de la nomination de ce PEX. La Ville de Lausanne n'est pas favorable à une structure pérenne et refuse de nommer des gens qui n'auront pas assez de projets à évaluer, surtout que les avis d'experts ne garantissent de loin pas le consensus de la population qui peut recourir à un référendum, comme ça a été le cas pour la tour Taoua. En travaillant avec la CCUTpol, la direction de Travaux intègre mieux les besoins de la population et l'acceptabilité des ses projets de planification.

Pendant la discussion qui suit, un commissaire exprime son scepticisme sur le PEX et son fonctionnement futur et, surtout, quant à son financement et au choix des membres qui devraient le composer. D'autres intervenants considèrent le recours à cet organisme intéressant, à titre consultatif, pour la vision de la ville dans l'agglomération et rappellent que le postulat demande uniquement à la Municipalité sa consultation. Selon un commissaire, le recours à des expertises supplémentaires a certes une efficacité limitée mais il pourrait s'avérer d'une certaine utilité lors de grands projets susceptibles d'avoir un impact régional.

M. Français rappelle que les principes d'opportunité et d'autonomie sont des prérogatives communales et que le PEX ne pourrait donner qu'un avis supplémentaire sans garantie, entre autres, que la population soit en définitive d'accord. Le débat sur les tours a eu lieu dans le cadre de la CCUT lors de la révision du plan directeur communal (PDCOM) mais les résultats favorables n'empêchent pas la population d'avoir un autre avis. Les schémas directeurs (SD) sont bien organisés et le dialogue y est ouvert et riche. Ils se coordonnent autour d'une vision commune du PALM sans pour autant interférer sur les projets d'autres territoires que le leur. Il trouve aussi paradoxal que des experts indépendants, ne possédant pas une bonne connaissance du milieu urbain en question, soient appelés à se prononcer sur des projets à fort contenu émotionnel.

Le postulant est convaincu de l'indépendance du PEX et qu'il ne sera pas lié à une commune en particulier avec un risque éventuel d'ingérence. Malgré l'utile travail en amont de la CCUT, il considère important d'associer, de cas en cas, des experts.

Un commissaire considère néanmoins qu'un avis d'experts devrait tenir compte des aspirations de la population concernée et un autre s'interroge sur le coût de ce pool à charge de la Ville de Lausanne et sur la perte possible d'autonomie, un fois l'avis émis, de la Municipalité et du Conseil communal. Au cours de la discussion, on souligne que la Commune n'est pas obligée de consulter le PEX et que les critères d'évaluation du rapport sur la « Stratégie d'implantation des tours dans l'agglomération » paraissent pertinents et permettent de faire avancer le débat.

A la question de savoir si Lausanne pourrait refuser de participer et de financer le PEX, M. Français répond clairement que la Ville n'a pas l'intention de financer une structure qui n'aura probablement pas l'occasion de travailler sur le territoire communal lausannois puisque l'administration dispose déjà, dans ses services, des compétences et des collaborateurs expérimentés pour affronter un projet de tour. Il serait inopportun d'acquiescer un avis d'experts, qui risque d'être plus directif que le postulat l'imagine.

Quant au financement, la Ville peut, sans y être obligée, y participer. Ceci serait de deux types différents :

- I. Une participation financière fixe pour le fonctionnement annuel du PEX dont le coût est évidemment à charge des communes participantes
- II. Une contribution par projet de la commune intéressée mais ce montant pourrait être mis à charge des investisseurs

Au terme de la discussion, on passe au vote et par

5 OUI 1 NON 3 ABSTENSIONS

la commission accepte de renvoyer le postulat à la Municipalité.

Discussion

M. Gianfranco Gazzola (Soc.), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Près d'une année après l'échec du projet de la tour Taoua, il est temps de reparler de tours ce soir. Tant demandé et attendu dans le cadre de la campagne, le rapport sur la stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges a finalement été publié le 30 janvier 2014. Ce document vise à définir une stratégie d'implantation des tours coordonnée et partagée dans le périmètre compact de l'agglomération. Il a été validé par les 26 communes de l'agglomération, donc aussi par Lausanne.

L'agglomération met ainsi à disposition des communes une boîte à outils qui se compose d'une liste de huit critères, d'une série de cartes et également d'un pool d'experts unique pour toute l'agglomération. Ce pool d'experts sera composé de professionnels reconnus et indépendants, son rôle étant d'accompagner la conception et d'aider à l'évaluation des projets de tour. Cette aide est importante, car même si nous avons la chance d'avoir des services compétents à Lausanne, les projets de tours restent rares, complexes et assurément particuliers. Ils nécessitent par ailleurs une vision intercommunale, car l'impact d'une tour ne s'arrête pas à la frontière communale.

L'objet de ce postulat est donc de demander à la Municipalité qu'elle consulte le pool d'experts mis en place par l'agglomération pour chacun des projets de tour sur le territoire de la Commune de Lausanne. Certaines craintes ont été émises en commission, j'aimerais revenir ici sur deux éléments. Tout d'abord, concernant une éventuelle perte de pouvoir, je tiens à préciser qu'il n'y a aucune perte de pouvoir, ni de la Municipalité, ni du Conseil communal. En effet, le pool d'experts ne fait que donner un préavis à la Municipalité, la décision revenant ensuite, dans tous les cas, à la Commune et, en dernier ressort, à la population. L'accompagnement des projets de tour par des experts ne vise donc pas à prendre du pouvoir aux communes, mais bien à contribuer à ce que les projets soient les meilleurs possibles.

La deuxième crainte exprimée en commission concerne les coûts de ce pool d'experts. Par un hasard du calendrier, le PALM a lancé l'appel à candidatures pour ces fameux experts le jour suivant la séance de commission. Le cahier des charges a précisé de nombreux points, notamment financiers. Ainsi, contrairement à ce qui a été évoqué en commission, on apprend à la lecture de ce document qu'il n'y aura pas de coûts fixes pour les communes. Celles-ci devront simplement payer le coût pour le traitement de leur dossier, à savoir les frais pour les quatre experts et le secrétaire. La commune est par ailleurs libre de reporter ces coûts sur le porteur de projet, ce qui semble assez naturel. Les commissaires qui ont été effrayés par cette incertitude concernant les coûts seront, je l'espère, ainsi rassurés.

Cela précisé, les Verts vous recommandent de suivre l'avis de la commission et de renvoyer ce postulat à la Municipalité. Par ce renvoi ce soir, le Conseil communal peut donner un signal fort en termes de gouvernance d'agglomération, et montrer que, oui, Lausanne aussi utilisera les outils mis en place par l'agglomération.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Je fais partie de ceux qui ont refusé le renvoi de ce postulat à la Municipalité. Je vous rappelle que le projet Taoua a été accepté par la Commune, c'est-à-dire par la Municipalité et par ce Conseil, mais qu'il a été refusé par le peuple. Les experts du jury du concours avaient également accepté de nombreux projets de tours, et non seulement Taoua, mais la population a refusé. La question se pose alors : est-ce que

nous avons besoin d'un groupe d'experts, qui est nommé de façon permanente, pour être invité à s'exprimer sur tous les projets de tours ? Ou, vu que chaque projet de tour est assez différent, surtout s'il est à Lausanne, n'est-il pas plus judicieux d'inviter des experts sur mesure pour chaque projet, lorsque le besoin se fait sentir ?

J'ai fait partie des opposants à la tour Taoua ; il y a avait un rapport du jury du concours sur les projets déposés en concurrence avec Taoua, et sur Taoua aussi, naturellement. Pourtant, lorsque nous avons posé nos questions à d'autres personnes qui font de l'urbanisme à élévation haute, nous avons eu des appréciations différentes. Donc, si vous me permettez, je ne fais pas vraiment confiance à un groupe d'experts pour décider à l'avance de quelque chose.

Il est toujours intéressant par contre d'inviter des gens qui ont de l'expérience et du savoir-faire à nous proposer leur point de vue sur un projet. Certainement que, chaque fois que nous aurons l'occasion de le faire dans un projet de tour, nous le ferons, mais nous n'avons pas l'intention d'institutionnaliser un tel groupe. Il faut donc inviter des professionnels à s'exprimer lorsqu'un projet se présente, sur mesure, sur un projet spécifique. C'est notre position, et c'est pourquoi nous nous opposons à l'idée d'un groupe d'experts au niveau régional qui statuerait à peu près sur tous les projets. Nous aimerions plutôt pouvoir sélectionner ce groupe ou plusieurs groupes lorsque ce sera nécessaire.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – Mon avis rejoint celui de M. Stauber sur l'impossibilité, je dirais, de confier la réflexion urbanistique à des gens qui sont complètement à l'extérieur de notre commune. Les projets de construction de tours sont un sujet sensible, et je suis persuadé qu'ils finiront, en règle générale, devant le peuple. On aura donc l'avis de 130 000 experts – un peu moins, parce que tout le monde ne vote pas forcément, mais on aura beaucoup d'experts qui se prononceront. C'est un sujet tellement sensible, qu'il fait partie de la vie lausannoise. Pour ma part, il me semble inopportun de mettre en place une commission qui, finalement, réunira autant d'avis qu'il y aura d'experts et ne fera pas forcément avancer le débat, ou en tout cas le débat politique. Je vous propose donc de renoncer à cette proposition.

M. Laurent Rebeaud (Les Verts) : – Pour la deuxième fois ce soir, je suis en désaccord total avec ce que raconte notre collègue Stauber, qui est derrière moi, bien que j'ai eu fait partie du comité référendaire contre le projet Taoua avec lui. Un des reproches qui étaient faits au projet Taoua, c'est qu'il avait été conçu dans une échelle trop étroite, alors qu'il aurait fallu considérer le paysage lausannois dans son ensemble, c'est-à-dire sur l'agglomération, et comme il existe une institution qui s'appelle le PALM, il aurait fallu le concevoir à l'échelle du PALM. La Ville de Lausanne, avec vingt et quelques autres communes, a construit une institution avec des experts et l'a financée : le PALM.

Le PALM a produit un certain nombre de documents de travail et d'outils, et l'un de ces outils est la stratégie pour l'implantation de tours dans la région lausannoise. Ce qu'on lit dans le rapport de commission, c'est que le représentant de la Municipalité – et je ne veux pas jeter la pierre dans le jardin de M. Français, mais dans celui de la Municipalité – a financé le PALM, a approuvé ses travaux et a, par ses délégués, approuvé le projet de stratégie pour l'implantation de tours dans la région. On finance un rapport, on monte un programme, un projet, une structure, des procédures, et puis, dès qu'il est question, comme vous le demande M. Baud, d'utiliser l'un des instruments prévus dans cette stratégie, on dit que non, il n'y a pas besoin, que c'est bête et que cela ne sert à rien.

Je vous rappelle, chers collègues, que le seul moyen d'avoir un jugement d'experts qui prenne en compte non pas les intérêts de la petite Ville de Lausanne, mais les intérêts généraux, du point de vue du paysage en tout cas, du Grand Lausanne et du paysage qui nous intéresse et que nous voulons protéger, c'est ce groupe d'experts à l'échelle de l'agglomération. Alors, j'ai beaucoup de peine à comprendre qu'on veuille reprendre à l'échelle du Conseil communal des débats sur l'opportunité de ce collège d'experts, dont l'existence a été décidée par nos municipalités – 26 municipalités – et acceptée, jamais

remise en question jusqu'à aujourd'hui. Si l'on crée des instruments pour dire après qu'ils ne servent à rien, c'est vraiment du travail de singe !

J'attends que la Municipalité prenne position là-dessus et qu'elle nous explique pourquoi elle approuve des projets et qu'ensuite, devant le Conseil communal de cette commune, elle dise que cela ne vaut pas la peine, que c'est du pipeau, et que cela ne servira à rien, car, de toute façon, ces experts ne connaissent pas le terrain. C'est justement parce qu'ils ne connaissent pas le terrain de près que c'est intéressant, car on a besoin d'un point de vue dépassionné par rapport aux égoïsmes communaux, ou par rapport aux petits intérêts de chaque commune.

Maintenant, c'est clair que ces experts donneront un point de vue d'experts, et puis, nous en ferons ce que nous voudrions dans le cadre de l'exercice de notre sacrée autonomie communale. Mais, au moins, nous aurons un point de vue. Et qu'on ne vienne pas nous dire qu'un rapport d'experts est là pour empêcher un référendum. Mais, en cas de référendum, la Municipalité sera certainement plus forte pour convaincre la population que le projet est bon si elle dispose d'un rapport d'experts faisant état de l'ensemble des intérêts, non pas seulement des Lausannois, mais de tous les gens qui habitent dans l'agglomération lausannoise. Voilà pourquoi je vous recommande vivement de renvoyer ce postulat à la Municipalité, pour que la Municipalité puisse, après réflexion et discussion interne, corriger la teneur un peu légère du rapport de commission.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Je voulais répondre à peu près de la même manière à M. Stauber, mais avec moins de talent. Un pool d'experts ne décide pas à notre place, mais il permettrait de retoquer les projets inadaptés, selon les critères qui n'étaient pas observés dans le projet Taoua. Donc, monsieur Stauber, votre argumentation contre l'utilisation d'une boîte à outils intercommunale est doublement bancal. D'abord, il n'y a pas lieu de s'inquiéter que des juges étrangers, donc des experts non lausannois, décident pour nous, et puis, il ne faut pas non plus craindre que des juges étrangers nous imposent de mauvais projets, qui font fi des critères qui ont été publiés justement pendant la campagne sur Taoua. Au contraire, ils devraient renforcer la qualité des projets de tours, si projets il y a.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Etant actif dans le secteur de la construction, j'estime qu'on exagère largement. On peut se demander qui contrôlera les experts qui ont contrôlé d'autres experts, etc. Par la suite, il faut vulgariser le métier ou le rôle d'expert, et il faut les consulter, surtout sur la future construction de la piscine, sur le terrain de foot, enfin, pour tous les projets lausannois, on va nommer des experts. On tombe dans le superflu.

On doit faire confiance aux ingénieurs mandatés par le maître de l'ouvrage afin de mener des projets à bien. A titre personnel, j'ai eu le titre d'expert pendant dix ans, lors des examens de fin d'apprentissage. C'était un titre d'expert monteur électricien, mais j'étais plutôt, à mon sens, un « attestateur » ou un contrôleur des acquis que le jeune avait pu assimiler pendant ces quatre ans de formation, mais jamais un expert. Maintenant, quand est-on expert ? J'aimerais juste avoir la réponse à cette question. Quelle formation vous donne-t-elle droit de porter le titre d'expert ?

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – J'ai découvert avec surprise une nouvelle tour en descendant la route du Châtelard. Renseignements pris, elle est sur la Commune du Mont. Cet exemple montre que l'emplacement d'une tour concerne beaucoup de monde, et lorsqu'on considère le paysage, il n'appartient pas à telle ou telle commune, mais il appartient à toute une région. L'outil proposé, le pool d'experts, est d'ores et déjà prévu dans le cadre du PALM et il répond à la préoccupation d'avoir une vision régionale. Je ne peux donc que vous encourager à soutenir la prise en considération de ce postulat, qui pose véritablement la question de l'implantation de bâtiments hauts, qui concerne toute une région.

On peut avoir un pool d'experts formés comme ci, ou comme cela, selon les vœux de M. Stauber, pas définitif, pas ceci ou pas cela. Il n'en reste pas moins qu'il y a un certain nombre de gens qui se sont penchés sur la question et qui pourraient nous apporter

quelques éclaircissements au moment où nous aurions un nouveau projet de tour à Lausanne.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je vais abonder dans le sens des personnes qui s’opposent à la prise en considération de ce postulat. Il y a un élément incontesté qui démontre qu’au cours de ces dernières années, il y a une déperdition progressive des compétences communales, en particulier celles qui ont trait à l’urbanisme ou à l’aménagement du territoire. Dans cette configuration, si une ville comme Lausanne, avec le professionnalisme de ses services, n’arrive pas à gérer elle-même une question comme l’implantation d’une tour, mais doit s’en remettre à un pool d’experts régional, c’est une limitation de plus à la capacité de cette ville de définir des projets et de les défendre ensuite face au Canton. Cela n’empêche évidemment pas une coordination avec les autorités des communes voisines.

Mais imaginez la situation d’un projet où le pool d’experts sera négatif. Comment défendre ensuite le projet et assumer les différentes responsabilités qui s’y attachent ? Je vous parle également comme perdant de la votation sur Taoua. Cela va créer simplement une étape supplémentaire, qui n’est pas souhaitable dans la répartition des différentes compétences entre les communes et dans la défense des compétences lausannoises, également vis-à-vis des autres communes de l’agglomération.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Monsieur Rebeaud, les petits égoïsmes communaux, pour reprendre votre formule si charmante et si délicate, ont un nom : c’est l’autonomie communale. Et qu’est-ce qui personifie cette autonomie communale ? Ce sont les conseils communaux ou généraux. Je commence peut-être à comprendre une partie de votre démarche, lorsque vous militez pour une strate intermédiaire, que vous appelez – je ne me rappelle pas – fédération ou association de communes, qui pourrait passer par-dessus ces petits égoïsmes communaux. Nous allons en débattre en commission et nous verrons bien ce qu’il en ressortira, mais je comprends un peu mieux votre démarche.

Maintenant, après l’échec de Taoua, et on peut dire que l’échec fut cuisant, il faudra quand même un sacré courage à la Municipalité ou à un groupe d’investisseurs pour présenter un nouveau projet. Faites-moi confiance, ce projet passera par tous les experts fédérés, associés, nommés, mandatés ou autoproclamés pour pouvoir défendre et mener à terme un projet de tour.

Monsieur Rossi, nous, l’UDC, sommes certainement, en tout cas dans votre esprit, un groupe d’obscurantistes moyenâgeux, mais, croyez-moi, notre combat contre la prééminence ou l’hégémonie des juges étrangers ne parle pas des pools d’experts qui auraient une compétence supra-communale pour les tours. Nous regardons un peu plus haut et un peu plus loin que le dessus de ces tours. Donc, si tour il y aura, il y aura inmanquablement un certain nombre d’experts, et nous ne voyons nullement l’intérêt, à l’heure actuelle, de nommer un collège d’experts dont la plus grande partie de l’activité consisterait à être au chômage technique.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Mon intervention va un peu dans le sens de celle de M. Chollet. C’est vrai qu’après l’échec de Taoua, en tout cas sur le territoire de Lausanne, j’ai l’impression que ce pool d’experts aura beaucoup moins de travail que la longueur du débat de ce soir le laisse supposer. Donc, avant d’en voir une application concrète, je vais m’abstenir.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Je suis plus optimiste que la majorité de mes préopinants : j’aimerais bien voir encore une ou deux tours à Lausanne de mon vivant, mais peut-être pas à l’endroit où elle était proposée la dernière fois.

Ensuite, pour parler des petits égoïstes, monsieur Rebeaud, j’ai beaucoup d’estime pour vous, et j’admets que je me reconnais totalement dans l’image que vous avez dessinée : je fais partie de ces égoïstes locaux, communaux, car c’est ma commune, c’est ma ville, j’ai été élu ici et je suis ici pour représenter les intérêts de la Ville d’abord, je les négocie

ensuite. Effectivement, je demande d'abord aux voisins de la tour, qui habitent à un mètre, puis à ceux qui habitent à 100 mètres, puis ceux qui habitent à 500 mètres, et puis, si la tour est haute, je demande peut-être encore à ceux qui habitent à un ou deux kilomètres plus loin. Il est vrai que je suis assez territorial et je me préoccupe d'abord des miens, si vous le permettez.

Concernant le groupe d'experts, j'aimerais rappeler que, durant les débats sur la tour Taoua, j'ai fait une proposition qui serait une alternative par rapport à un tel groupe d'experts, en m'inspirant notamment ce que la Ville de Zurich a fait, et d'autres villes entre-temps ; la Ville de Zurich s'est dotée d'un règlement pour les tours. Le corps délibérant comme le nôtre a dû se préoccuper du fait qu'il y avait peut-être certaines règles avantageuses, comme je le reconnais tout à fait, celles décrites dans le rapport dont nous avons parlé tout à l'heure, qui a été établi par un groupe d'experts. Il y a effectivement beaucoup de bon à prendre là dedans. Cela permettrait de faire un débat ici et de transcrire dans un règlement, qui ne serait probablement pas très compliqué, nos exigences en tant que corps délibérant par rapport à des projets de tours. Cela aurait surtout l'avantage de donner un cadre et des conditions-cadres aux investisseurs et à la Municipalité. Finalement, un groupe d'experts a un côté un peu aléatoire, il peut toujours arriver à la conclusion qu'il souhaite. On aurait ainsi, pour des projets de tour, une *check-list* avec ce règlement communal de construction de tours. Je vois une valeur ajoutée à ces discussions si ces conditions-cadres pouvaient être données par le Conseil communal, qui est un corps délibérant avec voix décisionnelle. C'est clair que le peuple aura le dernier mot. Je ne vois pas un avantage dans un groupe d'experts institutionnalisés par rapport à cela, et plus ils seront loin, moins je les croirai.

M. Laurent Rebeaud (Les Verts) : – Il paraît que j'ai parlé de petits égoïsmes communaux, et j'en suis désolé. J'aurais peut-être dû utiliser cette expression au restaurant, au bistrot, après la séance et pas dans cette vénérable enceinte.

Je voulais effectivement parler, monsieur Chollet – et je réponds aussi un peu à M. Hildbrand à ce sujet – de ce qu'il en est de l'autonomie communale. D'abord, un groupe d'experts n'entame en rien notre autonomie, celle du Conseil communal, et encore moins celle de la Municipalité. Il ne fait que donner un avis et un conseil. L'autonomie communale n'est formellement pas touchée. Quel est l'intérêt du groupe d'experts ? C'est qu'il nous donne un point de vue qui essaye de rassembler les intérêts collectifs et généraux, non pas de la Commune de Lausanne, non pas de la Commune d'Ecublens, non pas de la Commune de Renens, mais de l'ensemble de l'agglomération. Et le paysage qui serait affecté par une tour, qu'elle soit à Renens, à Malley ou à Pully, le paysage que nous voulons défendre n'appartient pas à la Ville de Lausanne, mais bel et bien à la population qui habite à Renens, à Prilly, à Pully, à Lausanne.

Je me suis battu contre la tour Taoua en tant qu'habitant de cette région, et pas du tout en tant que voisin, puisque, depuis Chailly, je ne vois que le CHUV et pas du tout Beaulieu. Mais c'est le visage de l'agglomération qui nous intéresse ici. Alors, si la Ville de Lausanne, après être la plus forte contributrice en termes financiers des travaux du PALM, après avoir cautionné le rapport d'experts qui contient la recommandation de ce groupe d'experts pour l'examen de l'opportunité de mettre une tour ici ou là dans l'agglomération, refuse de s'en servir au motif que c'est inutile et que ces experts ne valent rien, elle donne l'exemple aux vingt-cinq autres communes qu'on peut s'asseoir sur ce rapport d'experts.

Alors, ce qu'on gagne en force politique et en capacité de décision à travers le PALM, c'est qu'on a un outil qui permet de mettre des communes d'accord – je sais que cela prend du temps – et cela permet de dépasser justement les égoïsmes communaux, les intérêts particuliers de chaque commune en fonction de l'intérêt général. Et une fois que l'intérêt général de toutes les communes est correctement défendu, chaque commune y gagne. C'est l'intérêt de cette association, sinon le PALM n'existerait pas. C'est pourquoi le travail qui a été fait au niveau de la stratégie sur l'implantation des tours, après avoir été financé et

élaboré, doit être exploité en cas de projet de tour à Renens ou à Prilly, et pas seulement à Lausanne. Et Lausanne a intérêt à ce que Renens et Prilly, s'ils ont des projets de tour, puissent aussi soumettre leurs projets à ce collège d'experts dont nous bénéficierons des services, si leur avis sur ce projet met en évidence de graves défauts pour l'ensemble de l'agglomération. Encore une fois, nous ne perdons pas d'autonomie, nous mettons en commun avec d'autres communes un instrument de coopération intercommunale, qui doit servir à toutes les communes. L'autonomie communale n'a rien à perdre dans cette histoire.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Quand j'entends les interventions de certains représentants de l'UDC ou du PLR, je suis un peu surpris de la façon dont on considère l'agglomération Lausanne-Morges, le PALM, son travail, ses outils. C'est comme si on pouvait s'asseoir sur tous ces projets et ces discussions intercommunales.

M. Stauber dit que ce serait intéressant d'avoir des gens qui peuvent proposer leur point de vue sur quelque chose, mais qu'il ne faut pas institutionnaliser un tel groupe, donc que oui, il faut des experts, mais pas forcément ceux-ci, qu'il n'y a pas intérêt à nommer un pool d'experts. Mais ce n'est pas nous qui allons le nommer, il est nommé : le PALM a fait l'appel d'offres, le PALM va le nommer et ce pool d'experts va exister. Si Lausanne n'a pas de projet, on ne l'utilisera pas, ce n'est pas grave, et d'autres communes l'utiliseront. Mais le jour où Lausanne a un projet, ce serait la moindre des choses qu'on l'utilise également.

M. Stauber parlait de Zurich, qui a effectivement choisi une version un peu différente. Mais, malgré cela, Zurich a aussi un pool d'experts en plus de leurs déterminations. Berne a aussi un pool d'experts dans d'autres domaines, de façon plus générale, urbanistique. Pully a aussi un groupe d'experts. Je vous invite donc à renvoyer ce postulat à la Municipalité. J'insiste, en cas de refus ce soir, sur l'image que nous allons donner au reste de l'agglomération d'un refus lausannois à un tel outil qui, je le rappelle, a été défini par les vingt-six communes de l'agglomération, dont Lausanne.

M. Nkiko Nsengimana (Les Verts) : – Effectivement, je vois un peu trop de suffisance de la part de la Ville de Lausanne si jamais elle se mettait à l'écart d'un instrument commun. Nous sommes en train de construire une agglomération et une tour n'est pas quelque chose d'anodin. Ce n'est pas quelque chose par dessus laquelle on passe ; la preuve, vous avez vu ce qui s'est passé avec Taoua.

J'ai fait partie du comité d'initiative contre la tour Taoua, et j'ai pu parler avec des habitants non lausannois qui étaient vraiment intéressés par cela. Nous construisons une agglomération, et une tour ce n'est pas anodin, c'est tout un symbole, c'est l'inscription dans le paysage. C'est important qu'il y ait des personnes qui puissent nous éclairer, même si elles ne prennent pas de décision – après, on fait ce qu'on veut – qui ont vraiment une distance, qui ne regardent pas Lausanne en tant que Lausanne, mais regardent Lausanne dans toute l'agglomération. Voilà ce que nous offre ce pool d'experts.

Si nous voulons demander aux autres communes de participer à certaines de nos initiatives, ne montrons pas de suffisance parce que nous avons plein d'experts dans l'administration. Vraiment, c'est un outil, il est là, utilisons-le. C'est à notre avantage et c'est à l'avantage de l'agglomération.

M. Charles-Denis Perrin (PLR) : – J'ai une petite question qui m'est venue à l'esprit en écoutant tous ces sauveurs de l'allure générale de Lausanne, de l'urbanisme, de la beauté du site qui, effectivement, est beau, et du compromis qui avait été impossible avec la tour Taoua. La question que je pose, peut-être à M. Beaud, respectivement à la Municipalité, est si ce pool d'experts sera consulté pour l'implantation des éoliennes qui, je le rappelle, font 200 mètres de haut au point le plus haut, c'est-à-dire à peu près deux fois et demie la tour Taoua.

M. Cédric Fracheboud (UDC) : – Je me pose deux ou trois petites questions. Les experts c'est super. On en a eu de très bons pour le musée qui devait être fait au bord du lac, on en a eu des super qui ont étudié le Parlement et son toit, et puis on en a eu des top aussi pour la tour Taoua.

Mais, pour l'analyse de la tour Taoua, quand cela c'est passé ici, au Conseil communal, lorsqu'on a demandé que les gens puissent se prononcer, les gens se sont prononcés en disant qu'ils étaient majoritaires et qu'ils étaient élus, qu'ils n'avaient pas besoin de la sollicitation des Lausannois pour se prononcer sur ce projet. C'est à ce moment que vous avez perdu pour la tour Taoua, parce que les premières personnes qui devaient être prises en considération sont celles qui vivent tout proche et à une certaine distance.

Quand on a de tels projets, la première chose à faire c'est vraiment de prendre en compte les gens qui vivent tout près et l'aspect final. Cela n'a pas été fait. Un certain nombre de fois, on fait comme on a vraiment envie, et puis on a des désillusions. On en a eu quelques-unes ces dernières années, qui ont dû nous coûter un peu d'argent en experts, en expertises et en consorts. C'est peut-être le moment d'être un peu plus modeste et de vraiment voir l'intérêt global, mais pas en se disant que nous avons été élus et nous savons mieux que tout le monde. Je pense qu'on doit d'abord interroger le citoyen sur l'avenir du paysage de sa ville.

M. Olivier Faller (Soc.) : – Je soutiendrai ce postulat. J'aimerais rappeler qu'il s'agit de consulter un pool d'experts, il ne s'agit pas que ce groupe d'experts décide à notre place. Et il s'agit de tours, pas d'éoliennes ni de piscines. Personnellement, je trouve que notre autonomie est sauvegardée, dans la mesure où le pool d'experts nous aidera à prendre les bonnes décisions dans ce Conseil. Si nous décidons au final, il faut savoir combien de gens compétents dans la construction il y a dans ce Conseil pour pouvoir bien décider. Je serai heureux d'avoir un avis d'experts en plus pour me décider.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je me permets d'intervenir, puisque M. Rebeaud m'a posé des questions.

D'abord, l'avis de la Municipalité est celui qui a été émis par à peu près 20 des 26 communes, donc que le PALM a soutenu la philosophie que vous avez décrite. Je me permets de le dire publiquement, puisque même la Municipalité a pris une décision par rapport à cette stratégie et a donné sa position : elle a reconnu la qualité du travail de l'expertise qui avait été faite pour établir ce document, qui a pris un peu de temps, ce qu'on peut regretter. D'ailleurs, on l'a exprimé dans cette séance.

On vous a dit aussi que, dans les critères qui avaient été pris en compte pour le choix de la tour Taoua, ces huit critères avaient été pris en compte. Vous pouvez douter, mais, en attendant, je vous le dis, c'est écrit dans le préavis. Cela montre déjà que, même si l'on est accompagné d'experts, on peut avoir un doute. Puisque vous posez la question, la remarque faite par les gens du PALM est sur le fait de maintenir en permanence une commission, alors qu'il n'y a pas de projet de tour ; c'est tout ce qu'on a dit. On n'a pas remis en cause le rapport, on n'a pas mis en cause le fait que, de temps en temps, il fallait avoir des pools d'experts par rapport à des projets, sous réserve que la commune territoriale soit d'accord. On remet en cause une permanence de membres de jury, alors qu'il n'y aura peut-être pas de projet pendant cinq ou dix ans ; il y a donc aussi le renouvellement des experts.

Pour le compromis, pour certaines communes, et celles de l'Ouest en particulier, qui ont insisté, malgré une déclaration selon laquelle on ne voulait pas aller plus loin, on a dit que s'ils voulaient faire des mises à l'enquête et chercher des experts, il fallait qu'ils le fassent, parce que c'est comme cela qu'on fonctionne, mais qu'ils garantissent le financement. La Commune de Lausanne n'a pas de projet spécifique. Si on a un projet proche de notre territoire, pourquoi ne pas discuter avec l'autorité territoriale ? Nous savions que Le Mont mettait à l'enquête une tour. Ils ont gardé leur autonomie municipale de mettre à l'enquête, ils ont assumé leurs responsabilités, comme pour tout équipement décidé par une

collectivité. Je vous donne la réponse factuelle. Vous dites que 26 communes ont décidé, mais je me permets de vous dire le contraire ; les procès-verbaux font foi. On a une autre stratégie, la Commune de Lausanne n'était pas la seule avec cette stratégie, et on était très fortement majoritaires. En tout cas, le schéma directeur de l'Est, le schéma directeur du Nord et le schéma directeur du Centre ont clairement exprimé cela. Il y a eu quelques bémols à l'Ouest lausannois, c'est tout.

Nous conservons la qualité de cet objet. C'est un excellent document technique, dans lequel il y a huit éléments bien spécifiques qui doivent permettre le choix de la tour – vous le verrez d'ailleurs dans les huit programmes : la qualité architecturale, l'espace public, le programme de l'objet, l'accessibilité, la composition urbaine, la vie diurne et nocturne et les technologies ; ce n'est plus comme l'a dit un des intervenants, mais c'est la problématique du lieu. Il y a aussi la problématique de l'intégration dans le grand paysage, qui est un des critères. C'est à propos de l'environnement qu'on se dit qu'il faudra discuter quand on aura un projet avec les communes voisines. Je ne veux pas faire de la provocation, parce que je vais peut-être m'emporter sur d'autres images. Je vous donne les faits.

La discussion est close.

M. Gianfranco Gazzola (Soc.), rapporteur : – La commission a décidé, par 5 oui, 1 non et 3 abstentions, de renvoyer le postulat à la Municipalité.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

Le postulat est renvoyé à la Municipalité par 37 voix contre 28 et 11 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour que la Municipalité consulte le pool d'experts mis en place par l'agglomération pour chacun des projets de tour à venir sur le territoire de la commune de Lausanne » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Communication

Divers

Le président : – Avant de vous libérer, j'ai deux communications. Premièrement, j'espère que vous avez pu manger votre lapin. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez le prendre à la maison. Afin d'éviter tout quiproquo, puisqu'on m'a posé la question, c'est l'œuvre de votre serviteur et ce n'est à la charge de personne d'autre. (*Applaudissements.*)

Dans trois semaines, nous aurons trois séances doubles qui se suivent. Je sais que c'est beaucoup de travail, mais nous traiterons les urgences municipales, les rapport-préavis et les interpellations pour que vous soyez prêts. Je vous souhaite de bonnes vacances de Pâques et de joyeuses fêtes de Pâques.

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