

Réponse à quatre postulats et une pétition

Rapport-préavis N° 2009/25

Lausanne, le 20 mai 2009

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Comme elle l'a déjà fait à plusieurs reprises, la Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses à plusieurs initiatives de conseillers communaux et à une pétition portant sur des objets très divers mais partageant la caractéristique commune, à ses yeux, de pouvoir être traités de manière relativement succincte. Les réponses concernent uniquement la direction des travaux et figurent dans l'ordre chronologique de leur renvoi à la Municipalité.

2. Table des matières

1. Objet du préavis	1
2. Table des matières	1
3. Travaux	2
3.1 Postulat de M. Yves Ferrari : « Peut-être des bâtiments de Paille. Un pas vers la société à 2000 W »	2
3.2 Postulat de Mme Elena Torriani : « Pour encourager la mobilité douce à vélo : gratuité du transport des vélos dans le futur m2 et dans l'actuel m1 »	3
3.3 Postulat de M. Philippe Mivelaz : « Le nouveau Musée cantonal des beaux-arts (nMBA) : une promenade artistique sur les rives du Léman »	5
3.4 Postulat de M. Jean-François Cachin et consorts : « Les habitants des zones foraines de Lausanne demandent à ce que des places de parc pour une durée limitée soient créées dans la zone du P+R de Vennes »	6
3.5 Pétition de M. Guillaume Morand et crts « Lausanne n'est pas une poubelle »	8
4. Conclusions	11

3. Travaux

3.1 *Postulat de M. Yves Ferrari : « Peut-être des bâtiments de Paille. Un pas vers la société à 2000 W »*

3.1.1 *Rappel du postulat*

Le 20 novembre 2007, le conseiller communal Yves Ferrari déposait un postulat « Peut-être des Bâtiments de paille. Un pas vers la société à 2000 W », lequel demandait à la Municipalité une étude détaillée sur la construction de bâtiments en paille.

Dans la séance du 8 avril 2008 le Conseil communal décidait de renvoyer le postulat à la Municipalité pour étude et rapport.

Le postulat demande :

- *Que la Municipalité informe le Conseil communal des avantages de la construction en paille. Cette étude mettrait en parallèle la construction en paille, en bois et traditionnelle (minérale sur l'ensemble du cycle - construction, habitat, destruction).*
- *Que la Municipalité intègre des constructions de bâtiments en paille dans le futur écoquartier de la Blécherette (Métamorphose) dans le cas où cette technique répond aux défis du développement durable et va dans le sens d'une société à 2000 W.*

3.1.2 *Réponse de la Municipalité*

3.1.2.1 *Etude*

Afin d'étudier la faisabilité et l'intérêt de construire en paille dans notre région, la Municipalité dans sa séance du 22 octobre 2008 a décidé de mandater l'atelier et bureau d'architecte ATBA SA, Monsieur Stéphane Fuchs, à Genève, lequel est spécialisé dans la recherche d'un habitat sain, écologique, économe en énergie (label Minergie), et utilisant des matériaux naturels tels que terre, paille, bois, etc. Celui-ci a établi un rapport, lequel est remis en annexe.

3.1.2.2 *Conclusions de l'étude*

L'étude démontre l'intérêt qu'il y aurait à développer chez nous l'utilisation de la paille dans la construction. C'est un matériau disponible localement, avec un excellent bilan écologique. En outre, il est susceptible de répondre aux plus hautes exigences en matière d'isolation thermique (MINERGIE-P) et de résistances au feu, pour autant qu'il soit correctement mis en œuvre. Il contribue à créer un lieu de vie confortable et sain. Les constructions en paille ne sont pas plus coûteuses que celles réalisées avec des matériaux traditionnels. En outre, la mise en œuvre est simple ce qui favorise largement l'auto construction. La paille représente donc une alternative intéressante vis-à-vis des autres matériaux de constructions tels que le bois, la maçonnerie, le béton, etc.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser la construction en paille ne s'adresse pas qu'à l'habitat individualisé (villas, villas mitoyennes, habitats groupés) A titre d'exemple, citons le bâtiment collectif Strohpolis en Allemagne, l'école Colibri en France, le HOK straw building aux Etats-Unis et, dans le domaine de la rénovation, le centre culturel et environnemental Frédéric Back de la ville de Québec lequel est recouvert d'une double peau en botte de paille. (Voir descriptifs dans l'étude de faisabilité).

Au niveau Européen le processus d'investigation et de réalisation est maintenant bien engagé. L'Autriche, qui est à l'avant-garde en matière de recherches et réglementations de la construction en

bottes de paille, ouvre une voie concrète au vaste domaine d'application de ces techniques de construction.

L'expérience du prototype de maison en paille autrichien S-Hause permet aujourd'hui de mieux appréhender les performances d'un bâtiment en bottes de paille dans sa globalité. La S-Hause est l'un des premiers bâtiments appliquant le facteur dix. C'est à dire qu'il consomme dix fois moins de ressources et d'énergie lors de sa construction et de son usage qu'un bâtiment de surface et d'usage égal.

En Suisse, l'atelier d'architecture Werner Schmidt, ainsi que la Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) de Coire n'ont pas attendu une réglementation en rapport avec ce matériau pour se lancer dans la réalisation de plusieurs maisons de paille. Citons la maison autonome en énergie (2006-2007) à Flerden de l'architecte Guarino Felice. Il s'agit d'un prototype R+2 (soit trois niveaux) conçu par la HTW à Coire. Elle est construite en jumbo bottes porteuses, enduits intérieurs en terre et enduits à la chaux à l'extérieur. Sa surface est de 240 m² et son prix de 585 francs par m³ SIA.

Depuis, les demandes se multiplient. Un permis de construire pour une maison de paille vient d'être accordé à Morrens dans la Canton de Vaud. D'autres projets sont à l'étude.

Ceci dit, la construction en paille doit affronter les handicaps et réticences suivants :

- L'absence d'expérience locale.
- L'absence d'intérêt de la part des professionnels de la construction.
- L'absence de filière organisée, producteur, fournisseur, utilisateur.
- Et finalement aussi son image de marque trompeuse, à savoir, celle d'un matériau à haut risque en matière d'inflammabilité, non durable, et qui peine à se défaire d'un caractère uniquement agricole.

Notons encore, que l'utilisation de ce matériau est handicapée par la réglementation en matière de construction. En effet, la surface au sol des murs est plus importante que celle nécessaire à la construction traditionnelle. Cela diminue la surface utile au sol, vu la présence des limites de construction. Pour y remédier il y aurait lieu d'autoriser la possibilité de déroger à la législation de 15 à 20 cm à ces limites, dans les cas où c'est possible, comme on le fait dans les cas d'isolation lors de rénovations de bâtiments.

Enfin, la Municipalité et son administration, qui sont déjà très engagés dans des projets allant dans le sens du développement durable et des économies d'énergie, estime que ce type de démarche devrait être initié par un groupe spécifique (EPFL, HES, etc.).

3.2 Postulat de Mme Elena Torriani : « Pour encourager la mobilité douce à vélo : gratuité du transport des vélos dans le futur m2 et dans l'actuel m1 »

3.2.1 Rappel du postulat

Le 5 juin 2007, Madame Elena Torriani déposait un postulat demandant la gratuité pour le transport des vélos dans les métros m1 et m2. Après débat en séance plénière du Conseil communal du 6 novembre 2007, ce postulat a été renvoyé en commission, laquelle a siégé le 17 janvier 2008. Le 20 mai 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Le présent rapport-préavis répond à ce postulat.

Dans son postulat, Madame Torriani estime que « *Lausanne avec ses pentes ardues peut être une ville maudite pour les utilisateurs du vélo. Mais force est de constater que les relevés de trafic cycliste, réalisé tous les deux ans sur quatre points d'observation à Lausanne, montre une hausse significative. De 2002 à 2006, une évolution de plus de 50 % du nombre de déplacements à vélo a pu être constatée. Par ailleurs, le potentiel est énorme puisque 30 % des déplacements en voiture*

n'excèdent pas 3 km et un déplacement sur huit (12,5 %) ne dépasse pas le kilomètre. Or, ces distances pourraient facilement être parcourues à vélo.

Dans cette perspective, le futur m2 reliant Ouchy à Epalinges est une opportunité pour les utilisateurs réguliers du vélo et pour toutes les personnes désireuses de pratiquer ce sport comme un hobby. Pensons par exemple à une famille qui irait le week-end en balade à Ouchy faire du vélo ou au travailleur pendulaire qui se rend tous les jours à la gare en vélo. Dans les deux cas, la remontée peut être difficile physiquement et coûteuse pour le porte-monnaie. Coûteuse car le prix du billet « vélo » est équivalent à celui d'un billet adulte normal donc de 2.40 et de 2.-- avec la réduction ½ tarif.

La Ville tend à soutenir et à développer les moyens de déplacements alternatifs à celui de la voiture et respectueux de l'environnement. C'est ainsi que le Conseil communal, en adoptant son Plan directeur communal en 1995, a choisi de donner au vélo une place privilégiée par rapport aux véhicules individuels motorisés. De leur côté, les TL semblent aussi soucieux de remplacer progressivement leur équipement par des véhicules moins polluants. Mais ceci n'est-il pas contradictoire avec le fort prix du chargement des vélos dans le futur m2 et l'actuel m1?».

Dans son postulat, Madame Torriani constate l'évolution positive de l'usage du vélo à Lausanne et souligne le potentiel important de développement. Dans ce sens, elle demande que la complémentarité, notamment avec le métro m2, soit facilitée. Les tarifs appliqués étant jugés dissuasifs, elle demande que la Municipalité entreprenne toutes les démarches possibles auprès des transports publics lausannois (ci-après les tl) afin d'obtenir la gratuité du transport des vélos dans les métros m1 et m2.

3.2.2 Réponse de la Municipalité

Durant ces deux dernières années, plusieurs évolutions ont eu lieu s'agissant de l'embarquement des vélos dans les transports publics. Dans un premier temps, et afin de répondre à une demande croissante des usagers, les vélos ont été admis dans le Métrobus (transport de substitution au métro Lausanne-Ouchy). Au terme d'une période d'essai concluante au niveau de la cohabitation avec les autres passagers, les tl ont accepté d'étendre l'accessibilité des vélos à tous leurs véhicules dès le 21 juin 2007. Cette autorisation s'applique également au métro m2. L'embarquement des vélos est possible aux conditions suivantes :

- aucune restriction horaire, mais l'embarquement est autorisé uniquement si la place le permet ;
- un emplacement spécifique, avec un logo vélo, est prévu dans les véhicules ;
- le transport du vélo coûte le même prix que le billet du passager, à l'exclusion des vélos pliables transportés dans une housse et des petits vélos d'enfants qui ne paient pas.

Dans le cadre de la séance de commission du Conseil communal du 17 janvier 2008, plusieurs aspects ont été relevés par rapport à cette situation, à savoir que :

- pour des questions de place et d'encombrement, le principe d'une tarification permet une sorte de modus-vivendi et d'équilibre entre les usagers ;
- la Ville de Lausanne, ainsi que les tl, n'ont pas la compétence d'agir seuls au niveau de la tarification puisqu'ils font partie d'une communauté tarifaire (Mobilis) et que les décisions se prennent uniquement dans le cadre de cet organisme ;
- il existe un abonnement vélo, ainsi qu'une carte journalière, reconnus par les CFF et Car Postal, de même que par les réseaux régionaux (LEB et BAM). Comme dans la plupart des organismes urbains, ces titres de transport ne sont pas reconnus par les réseaux de transports urbains (tl, TPM).

En fait, la requête formulée par Madame Torriani ne peut être satisfaite unilatéralement par la Ville de Lausanne mais doit faire l'objet d'une analyse par l'ensemble des acteurs de la communauté tarifaire.

Par ailleurs, l'association Pro vélo a entrepris des démarches auprès des tl pour obtenir la reconnaissance des passeports-vélos et des cartes journalières CFF sur le réseau urbain. Pro Vélo demande également l'instauration d'un abonnement vélo sur le réseau Mobilis.

Souhaitant répondre le plus précisément possible aux questions posées, la Ville de Lausanne a adressé une demande aux responsables de la communauté tarifaire Mobilis en septembre 2008 afin de pouvoir se positionner par rapport au postulat déposé par Madame Torriani et à la possibilité d'instaurer la gratuité pour le transport des vélos sur certaines lignes, ainsi que la reconnaissance des passeports-vélos et des cartes journalières sur le réseau urbain. La réponse de Mobilis a été la suivante :

« En sa séance du 24 février 2009, le Conseil de Direction de la Communauté tarifaire vaudoise (1 représentant par entreprise partenaire avec une voix décisionnelle, ainsi que le canton de Vaud et l'Office fédéral des Transports avec une voix consultative) a décidé de ne pas entrer en matière sur une adaptation du tarif communautaire. La gratuité sur une partie du réseau n'est ainsi pas acceptée. L'acceptation des passeport-vélo et carte journalière vélo en réseau urbain n'est également pas possible, ceux-ci ne sont valables que sur les chemins de fer nationaux et régionaux et, depuis le 14 décembre 2008, sur les lignes régionales de Car Postal. »

Les adaptations tarifaires n'étant pas du seul domaine de compétence de la Municipalité, elle ne peut que relayer à votre Conseil les décisions prises au sein du Conseil de direction de la Communauté tarifaire vaudoise. Toutefois, la Municipalité regrette cette décision et soutient, sur le principe et par l'intermédiaire de ses représentants dans les différents conseils d'administration, la reconnaissance du passeport vélo au sein de la communauté tarifaire.

3.3 Postulat de M. Philippe Mivelaz : « Le nouveau Musée cantonal des beaux-arts (nMBA) : une promenade artistique sur les rives du Léman »

3.3.1 Rappel du postulat

Le 5 février 2008, Monsieur Philippe Mivelaz déposait un postulat qui demandait à la Municipalité de lancer un projet pour les aménagements du site du futur nMBA, en circulation avec les autorités cantonales, sous la forme d'un concours d'idées. Celui-ci devait viser à créer des cheminements piétonniers, connectés au réseau de transport en commun, et renforçant le caractère d'espace public des rives du lac. Après débat en séance plénière du Conseil communal du 22 avril 2008, ce postulat a été renvoyé en commission, laquelle a siégé le 5 juin 2008. Le 11 octobre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et communication. Le présent chapitre répond à ce postulat.

Parmi les principaux considérants du postulat, on retiendra les citations suivantes.

Les rives du lac sont aujourd'hui le centre de notre agglomération, prise au sens large, c'est également le lieu de rassemblement et de loisirs de la population. Sport, culture, promenade, grillades, flirts, frimes, etc., toute la gamme des activités sociales y sont pratiquées. Dans une ville que l'on doit densifier, ces lieux prennent toute leur importance. Dans ce contexte, la construction du nMBA s'inscrit dans la continuité historique du développement urbain [...]

Outre le futur musée, le projet Métamorphose doit également permettre de réorganiser le trafic et le parking des voitures sur l'ensemble des rives du lac [...]

Il s'agit donc de permettre aux lausannoises et aux lausannois de se réapproprier ce secteur de ville. Le postulat déposé par Mme Magali Zuercher visant à ouvrir plus largement le parc de Bellerive-Plage durant la saison d'hiver fait partie de ce regard neuf que le groupe socialiste voudrait faire émerger sur ce site. La présente initiative propose de traiter des abords du musée, des cheminements piétons, des liaisons avec les transports publics, pour que le fait de se rendre au nMBA soit déjà une expérience artistique et que cette institution s'inscrive dans un projet global pour la région Ouchy-Vidy [...]

Il nous apparaît dès lors que ces cheminements et les aménagements futurs ne doivent pas nécessairement se résumer à une promenade sur les rives du lac, mais qu'il serait intéressant de prendre en compte l'existant, de jouer avec l'éloignement et le rapprochement des rives, le paysage que l'on cache parfois, pour mieux le révéler plus tard. Il va sans dire qu'un tel projet ne peut pas se résumer pour les futurs usagers à un slalom entre des automobiles parkées en rangs serrés.

3.3.2 Réponse de la Municipalité

L'issue du récent scrutin sur la création du nouveau Musée des Beaux-Arts amène logiquement un autre regard sur ce postulat dont les objectifs dépassent certes le seul site du musée, mais ne conservent dès lors plus la même urgence. Le site litigieux, s'ajoute désormais à la liste des lieux à réaménager dressée par le postulat, puisque à l'évidence il a gagné en importance suite à la polémique. Un élément du projet rejeté reste un sujet d'études à finaliser, celui d'une solution technique pour relier les deux bords de l'entrée du bassin de la CGN.

Il est aussi indispensable d'attendre que le programme de « Métamorphose » à Vidy soit précisé et avalisé avant d'assurer une réflexion globale de la rive entre Ouchy et Vidy.

La Municipalité laisse aussi encore ouverte la forme définitive que ces études (concours ?) prendront, au moment où les variantes décrites plus haut seront un peu mieux identifiées.

La pertinence du présent postulat n'est donc pas discutée, mais compte tenu des nombreuses inconnues actuelles, la Municipalité ne peut s'avancer plus concrètement sur les moyens et les échéances entourant un tel projet.

3.4 Postulat de M. Jean-François Cachin et consorts : « Les habitants des zones foraines de Lausanne demandent à ce que des places de parc pour une durée limitée soient créées dans la zone du P+R de Vennes »

3.4.1 Rappel du postulat

En date du 26 février 2008, Monsieur Jean-François Cachin a déposé auprès du Conseil Communal une motion intitulée : « Les habitants des zones foraines de Lausanne demandent à ce que des places de parc pour une durée limitée soient créées dans la zone du P+R de Vennes » .

Cette motion a été débattue au Conseil Communal le 10 décembre 2008 et, suite à la transformation de la motion en postulat, le Conseil a décidé de le prendre en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport .

Le postulant justifie sa demande en rappelant que *"La Municipalité prend toutes les mesures pour diminuer d'une part la pollution en ville de Lausanne et d'autre part le nombre de voitures au centre ville, tout en incitant par ce fait les pendulaires et les habitants à se déplacer au moyen des transports public"*. Toutefois, avec l'arrivée du m2 et du réseau tl 08, il trouve qu'il faut saisir cette occasion pour favoriser davantage l'utilisation des transports publics par tous les habitants, qu'ils soient de l'agglomération, de Lausanne ou des zones foraines. Par conséquent, il demande que les habitants des zones foraines des Râpes (Chalet-à-Gobet, En Marin, Vers-chez-Blanc, Montblesson) qui souhaitent se rendre en ville pour une course de courte durée puissent parquer leurs véhicules au P+R de Vennes ou aux alentours de celui-ci.

3.4.2 Réponse de la Municipalité

3.4.2.1 Généralités

La Municipalité constate que le postulant approuve la politique qu'elle mène en faveur de l'encouragement de l'usage des transports publics. Elle rappelle les efforts importants consentis par

notre ville en faveur du développement de ceux-ci, lesquels vont se poursuivre ces prochaines années avec notamment l'aménagement du réseau des Axes Forts de Transports Publics. Ce projet concerne toute l'agglomération et, grâce à sa cohérence et sa vision d'ensemble, il bénéficiera d'une subvention importante de la part de la Confédération et du Canton de Vaud. Une pierre importante de cet édifice est constituée par le réseau des P+R qui est à même d'assurer le transfert modal de la voiture vers les transports publics. La Ville de Lausanne a précédé l'agglomération dans cette réflexion puisque c'est en 1998 déjà que le système lausannois des P+R a vu le jour. Rappelons qu'il est possible d'acheter sur place un abonnement mensuel ou une carte journalière pour le parking et le réseau tl.

Ce système des P+R lausannois va bientôt s'étendre avec la construction en cours du P+R de Vennes qui totalisera 1200 places couvertes. Deux autres ouvrages viendront compléter le système avec la construction planifiée dans le cadre du projet Métamorphose des P+R de la Tuilière-Blécherette et de Malley-Bourdonnette. Ajoutons que Lausanne finance ces installations notamment par le « Fonds du stationnement » qui permet de réinvestir une partie des recettes du stationnement.

La Ville de Lausanne ne peut pas planifier en dehors de ses frontières. Une fois ces ouvrages construits, c'est au Canton et à l'agglomération lausannoise qu'il appartiendra de prendre le relais. Dans cet ordre d'idées, la Municipalité se réjouit de l'initiative du SDOL (Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois) qui vient de lancer une étude pour la définition d'une politique intercommunale coordonnée en matière de stationnement.

3.4.2.2 Le P+R de Vennes

Pour revenir plus concrètement au P+R de Vennes, dont la mise en service est prévue à mi 2010, rappelons que cet ouvrage, pensé en cohérence avec le m2, est principalement destiné à capter l'important trafic en provenance de la région du Nord de Lausanne (Jorat, Moudon), régions mal desservies par les transports publics. Par contre, il n'est pas prévu pour capter le trafic en provenance de l'Est ou de l'Ouest en dehors des communes mal desservies par les transports publics.

L'exploitation du parking de Vennes sera organisée de la façon suivante :

- 1050 places seront exploitées sous le régime du P+R. Ces places seront réservées aux possesseurs d'un abonnement P+R ou à ceux qui achèteront une carte journalière combinée parking + transport public. Les tarifs décidés sont les suivants :

P+R Vennes : zone 12 Mobilis	Conducteur seul	Conducteur + 1 accompagnant	Conducteur + 2 accompagnants
Abonnement mensuel	150.- CHF	210.- CHF	270.- CHF
Ticket journalier	15.- CHF	18.- CHF	20.- CHF

Afin de favoriser le covoiturage, des tarifs combinés permettent à un ou deux accompagnants de voyager avec le conducteur dans le même véhicule.

- 150 places seront dévolues à la location horaire. Ces places sont destinées principalement aux besoins locaux dans le cadre des activités planifiées au-dessus du parking. Le tarif envisagé est de fr. 2.50 par heure avec un maximum de fr.30.- pour 24 heures.

Rappelons que lors du vote du préavis 2006/56, relatif à la création d'une société chargée de la construction et de la gestion du P+R de Vennes, votre Conseil a décidé, le 5 décembre 2006, de demander à la Municipalité :

- A. *de mettre en place " une politique tarifaire du stationnement de courte et moyenne durée dans ce parking afin de favoriser les transports publics "*

B. de mettre en place " une politique de sélection des usagers du parking en fonction de leur domicile et de la desserte en transports publics depuis leur domicile "

Par conséquent, la Municipalité constate que le système de tarification envisagé à Vennes est à même de répondre non seulement aux besoins des pendulaires, mais également à ceux des visiteurs de courte durée du centre-ville. En effet, grâce aux 150 places qui seront à disposition des visiteurs occasionnels, la possibilité de se rendre en ville avec le m2 pour une courte durée existe sans devoir acheter une carte journalière combinée.

Le tableau ci-dessous résume la situation :

Durée	Coût parking	Coût billet m2 aller-retour		Total	
		sans demi-tarif	avec demi-tarif	sans demi-tarif	avec demi-tarif
1 heure	fr. 2.50	3.-+3.- = fr. 6.00	2.- + 2.- = fr. 4.00	fr. 8.50	fr.6.50
2 heures	fr. 5.00	idem	idem	fr. 11.00	fr.9.00
3 heures	fr. 7.50	idem	idem	fr. 13.50	fr.11.50

Il sera donc possible de se rendre au centre-ville avec le m2 pour une durée de 3 heures pour un coût de fr. 7.50 pour les possesseurs de l'abonnement Mobilis, respectivement de fr. 11.50 pour les possesseurs du demi-tarif CFF et de fr. 13.50 pour les usagers occasionnels ne possédant pas d'abonnement tl ni de demi-tarif CFF. A titre de comparaison, la carte journalière P+R coûtera fr. 15.00.

3.5 Pétition de M. Guillaume Morand et crts « Lausanne n'est pas une poubelle »

3.5.1 Rappel de la pétition

Le 22 avril 2008, Monsieur Guillaume Morand déposait une pétition au Conseil communal munie de 1759 signatures demandant le réexamen de la gestion des déchets et l'arrêt de leur importation à Lausanne. Simultanément, les pétitionnaires adressaient leur missive à la cheffe du Département de la sécurité et de l'environnement de l'Etat de Vaud, Madame Jacqueline de Quattro. Suite à la discussion en séance de commission des pétitions du 10 novembre 2008 et la séance plénière du Conseil communal du 5 février 2009, cette pétition a été renvoyée à la Municipalité pour étude et communication. La présente communication répond à la pétition de Monsieur Guillaume Morand et crts "Lausanne n'est pas une poubelle".

Les pétitionnaires, après un développement sur l'éventuelle importation de déchets napolitains à Lausanne pour être incinérés à l'usine Tridel, posent les questions suivantes :

- « Trouvez-vous raisonnable de mettre en avant des raisons économiques face à des raisons écologiques et donc de santé, pour justifier ces importations de déchets ?*
- Pouvez-vous nous assurer que brûler 140'000 tonnes par année au centre ville de Lausanne dont 30'000 tonnes de déchets importés est inoffensif pour la population ?*
- Pouvez-vous nous assurer, à l'heure où il est interdit de pêcher dans nos rivières et bientôt dans le lac, que le fait d'enfouir les résidus de Tridel (25% du total incinéré, soit environ 35'000 tonnes/année) à St-Triphon ne constitue pas une bombe à retardement pour le lac Léman et les générations futures ?*
- Trouvez-vous raisonnable de rester coller à des décisions prises il y a 15 ans pour justifier vos positions ? Dans l'écologie et l'environnement tout va très vite et il faut sans arrêt trouver de nouvelles solutions et réinventer. A l'heure où Boing a fait voler son premier avion à l'hydrogène et où M. Hayek prévoit la production de voitures à l'hydrogène n'y a-t-*

il pas de meilleures solutions que justifier l'importation des déchets pour faire tourner les fours à plein régime ? »

3.5.2 Réponse de la Municipalité

La récolte des signatures pour cette pétition s'est déroulée du 7 mars 2008 au 5 avril 2008, à une époque où les médias faisaient écho d'une éventuelle importation de déchets napolitains dans le canton de Genève, puis dans le canton de Vaud, à Lausanne pour être incinérés à l'usine Tridel. En séance du Conseil communal du 8 avril 2008, soit trois jours après la fin de la récolte des signatures, la Municipalité de Lausanne démentait ces éléments en confirmant dans la réponse à l'interpellation urgente de Madame Graziella Schaller « Tridel à la sauce napolitaine » que « *Tridel SA n'a jamais pris l'initiative de contacter et n'a jamais eu de contact direct que ce soit avec les Autorités ou avec des instances compétentes de Naples ou d'une autre ville de sa région* ».

La Municipalité rappelle que l'usine se trouvant sur le territoire lausannois appartient à Tridel SA, société anonyme fondée en 1997 par les trois périmètres de gestion que sont Gedrel, Valorsa et Strid, et qui détiennent respectivement 46,06%, 44,12% et 9,82% de son capital-actions. La Ville de Lausanne, à l'instar de onze autres Communes voisines fait partie du périmètre de gestion Gedrel et possède le 49% de son capital actions. De plus, pour mémoire, avant la mise en exploitation de l'usine Tridel, le canton de Vaud exportait une partie de ses déchets hors de ses frontières cantonales et des frontières nationales. Enfin, il faut souligner que le Département de la sécurité et de l'environnement est l'autorité politique de surveillance de l'acheminement et du tri des déchets.

La pétition reçue par le Conseil communal ayant été simultanément envoyée sous forme de lettre adressée à Madame la Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro, cheffe du département concerné, la Municipalité expose dans ce qui suit la teneur de la réponse que l'Autorité cantonale a adressée à Monsieur Morand, le 28 mai 2008.

La Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro a répondu sur un plan général que dans la gestion des déchets vaudois, le recyclage et la prévention sont des moyens indispensables et de première importance. La capacité de Tridel a précisément été calculée en tenant compte de ces facteurs, et notamment d'une forte progression du taux de recyclage dans le futur. De 50% de taux global de récupération, valeur observée actuellement pour les ménages (42%) et les entreprises (plus de 60%), le Conseil d'Etat a fixé la cible à 60% en 2020, ce qui constitue un réel défi en comparaison internationale. Cependant, on oublie en général que, même si la production individuelle de déchets incinérables va baisser, cette différence sera rattrapée par l'évolution démographique.

En effet, le Canton de Vaud verra sa population augmenter de quelques 100'000 habitants dans la prochaine décennie. Malgré ce fait, il a été délibérément choisi de ne pas augmenter la capacité de l'usine au cours des 30 prochaines années. Il faudra donc consentir de réels efforts pour contenir la quantité de déchets à incinérer à son niveau actuel, probablement à l'aide de systèmes de taxation permettant au citoyen de se rendre compte plus directement de sa propre production.

Au niveau des questions précises posées par les pétitionnaires, la Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro a répondu de la manière suivante :

- a) *«En réponse à votre première question, relative aux raisons de l'acceptation des importations momentanées, je peux vous affirmer que ce ne sont pas des raisons purement économiques qui m'ont incitée à accepter une importation de déchets à TRIDEL, mais d'abord des motifs de solidarité et de protection de l'environnement.*
- b) *En réponse à votre deuxième question relative aux raisons relatives au risque éventuel pour la santé des lausannois, je peux vous dire que le fait d'incinérer des déchets au sein d'une agglomération comme Lausanne n'est pas dommageable pour la population, en regard d'un bilan écologique global faisant intervenir l'ensemble des éléments, l'usine mais aussi le réseau de distribution d'énergie.*

- c) *En réponse à votre troisième question, relative aux éventuelles émissions de polluants issus du stockage des scories de TRIDEL à Saint-Triphon, je vous informe que les mesures effectuées montrent globalement la conformité des rejets aux normes de protection des eaux de l'Ordonnance fédérale sur la protection des eaux, ceux-ci étant régulièrement suivis et mesurés.*
- d) *Enfin, au sujet des décisions prises il y a quinze ans, c'est sans peine que je les assume, tout en restant vigilant sur le plan sécuritaire. A ce sujet, l'Usine Tridel voit non seulement ses rejets régulièrement surveillés par les services cantonaux et par des organismes indépendants, mais aussi que les immiscions de polluants atmosphériques sont contrôlées au moyen d'un réseau complet de capteurs. Il est clair qu'en cas de démonstration avérée du risque le plus minime soit-il, je n'hésiterais pas à intervenir sans délai. En outre, mes services restent naturellement à la disposition de la population pour toute information qu'elle pourrait requérir. »*

Etant donnée la répartition des compétences entre la Ville et le Canton, la Municipalité de Lausanne n'a pas d'éléments à ajouter aux réponses apportées par l'Autorité cantonale.

4. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2009/25 de la Municipalité, du 20 mai 2009;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;

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

décide :

1. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse postulat de M. Yves Ferrari « Peut-être des bâtiments de Paille. Un pas vers la société à 2000W » ;
2. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Elena Torriani « pour encourager la mobilité douce à vélo : gratuité du transport des vélos dans le m1 et le m2 » ;
3. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat M. Philippe Mivelaz « Le nouveau Musée cantonal des beaux-arts (nMBA) : une promenade artistique sur les rives du Léman » ;
4. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Jean-François Cachin et consorts : « Les habitants des zones foraines de Lausanne demandent à ce que des places de parc pour une durée limitée soient créées dans la zone du P+R de Vennes » ;
5. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de M. Guillaume Morand et consorts « Lausanne n'est pas une poubelle ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre