

Direction	des Finances et du Patrimoine vert (FIPAV)	L a u s a n n e
Service	Achat & Logistique Ville (SALV)	

Dossier de la ville de Lausanne pour le Concours d'innovation « Excellence publique 2015 »



Dynamique de développement d'une flotte de véhicules communaux propres

Personne responsable : M. Michel Diserens
Service achat & Logistique Ville (SALV)
Chemin de l'Usine-à-Gaz 19
1020 Renens
+41 21 315 88 10
michel.diserens@lausanne.ch

TABLE DES MATIERES

1. CONTENU DU PROJET	2
1.1. Importance et contexte du projet	2
1.2. Situation de départ.....	3
1.3. Objectifs poursuivis.....	3
2. GROUPE-CIBLE	4
2.1. Public visé directement :	4
2.2. Public visé indirectement :	4
3. ASPECT NOVATEUR DU PROJET	4
3.1. Une nouvelle approche du financement	4
3.2. Un fonds dédié aux véhicules propres.....	5
3.3. Une politique volontaire et multifactorielle.....	5
3.4. Un suivi dynamique des effets et des progrès	8
4. POSSIBILITÉ DE GÉNÉRALISER SON APPLICATION	8
4.1. Une recette qui supporte des changements d'ingrédients... ..	8
5. ÉTAT ACTUEL DE SA MISE EN ŒUVRE	8
5.1. Fin de la phase préparatoire	8
6. ÉVALUATION DES RÉSULTATS ET DE LA DURABILITÉ	9
6.1. En phase de préparation de l'évaluation.....	9
7. CONCLUSION	9
7.1. Une démarche orientée vers les résultats concrets	9

1. CONTENU DU PROJET

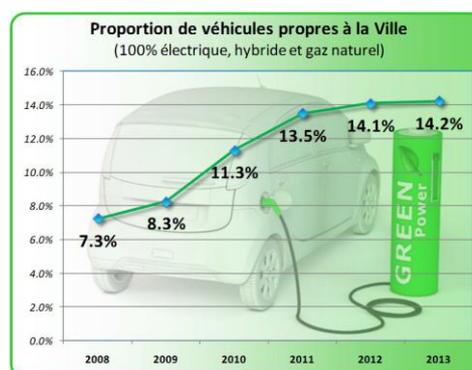
1.1. Importance et contexte du projet

Dès la fin des années 1990, l'administration communale lausannoise s'est engagée dans le développement durable.

Elle fut l'une des premières collectivités romandes à investir massivement dans la production d'énergie renouvelable, ce qui, aujourd'hui, la fait bénéficier d'une situation privilégiée, puisque 92% de la consommation électrique des entreprises et des ménages lausannois est d'origine renouvelable.

En outre, Lausanne gère elle-même ses réseaux multifluides, tels que le gaz naturel et le chauffage à distance, car les Services industriels (SiL) sont entièrement intégrés à l'administration communale.

Ses autorités politiques, depuis longtemps soucieuses de l'environnement, privilégient des achats responsables. Ce fut le cas dès l'an 2000 où les premiers véhicules roulant au gaz naturel ont été acquis pour ses services communaux. Quinze ans plus tard, ce ne sont pas loin de 80 véhicules au gaz qui font partie d'un parc global de 850 véhicules. Certains services, au gré des sensibilités des cadres en charge de ces achats, ont petit à petit acquis des véhicules et machines



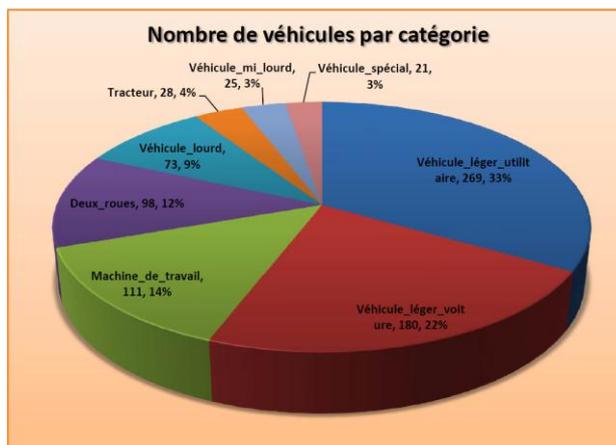
de travail électriques, voire hybrides, ce qui – quinze ans plus tard – représente une proportion de véhicules dits propres d'environ 14%.

Pourtant, cette proportion stagne, voire régresse depuis plusieurs années.

1.2. Situation de départ

Gérant et assurant l'entretien mécanique d'un parc de véhicules communaux d'environ 850 unités (deux-roues et poids lourds inclus), la Ville de Lausanne détient un formidable potentiel de développement de véhicules propres.

Le marché des véhicules aux technologies dites propres est encore aujourd'hui concentré sur les catégories légères, utilitaires et deux-roues. Dans le cas de l'administration lausannoise, ces trois catégories représentent à elles seules près de 70% du total.



Il est en effet particulièrement difficile de pouvoir acquérir des véhicules lourds et spéciaux en motorisation dite propre, puisque le marché actuel n'est pas encore mûr en termes technologiques. Même si ces catégories lourdes ne représentent que 30% des véhicules communaux, leurs énormes cylindrées consomment bien davantage que des véhicules légers (50 à 100 litres/100 km pour un poids lourds en cycle urbain) et génèrent donc bien plus de la moitié des émissions polluantes du parc communal.

Ainsi, jusqu'en 2015, les efforts écologiques dans l'achat de véhicules lausannois ne se sont concentrés que sur les catégories légères (< 3.5 t).

1.3. Objectifs poursuivis

Le projet de « *nouvelle politique d'achat de véhicules communaux propres* » vise notamment les objectifs suivants :

- passer des intentions louables à une politique concrète et dynamique d'achat de véhicules propres,
- réduire progressivement, et de manière bien plus massive que durant la dernière décennie, les émissions polluantes et la dépendance aux énergies fossiles de la Ville de Lausanne,
- diminuer les nuisances sonores auprès de la population résidente,
- faire preuve d'exemplarité auprès des citoyens de Lausanne et de sa périphérie, ainsi qu'auprès du personnel communal qui, à moyen terme, peuvent devenir d'appréciables ambassadeurs de la mobilité propre,
- permettre à ce marché émergent de financer ses importants coûts de recherche et de prendre son essor, grâce à l'achat de ces premiers véhicules à des prix d'acquisition encore élevés,
- prouver que cette politique d'achat de véhicules propres est plus économique à long terme que l'acquisition de véhicules thermiques meilleur marché à l'achat mais aux coûts de fonctionnement bien plus élevés,
- développer encore davantage l'image d'une ville de Lausanne responsable et très soucieuse du développement durable,
- promouvoir et auto-consommer les énergies que nous produisons et/ou commercialisons, comme l'électricité verte ou le biogaz.

2. GROUPE-CIBLE

2.1. Public visé directement :

- citoyens lausannois et de la périphérie lausannoise
- chauffeurs communaux
- garages communaux

2.2. Public visé indirectement :

- concessionnaires et importateurs suisses de véhicules
- fabricants d'automobiles et de véhicules lourds
- décideurs politiques d'autres collectivités publiques

3. ASPECT NOVATEUR DU PROJET

3.1. Une nouvelle approche du financement

Un des plus importants freins au développement des véhicules propres reste l'argument économique. En effet, un véhicule propre est systématiquement plus coûteux à l'achat qu'un véhicule similaire en version thermique. Il faut compter une dépense supplémentaire de l'ordre de 20% à 60%, lors de l'acquisition.

Lorsqu'un particulier se décide à acheter sa nouvelle voiture, celui-ci fait très rarement le calcul des coûts de fonctionnement à long terme, en raison de plusieurs paramètres :

- la difficulté à évaluer ces coûts réels, particulièrement pour les nouvelles technologies qui ont encore peu d'historique, et la méconnaissance de la structure des coûts effectifs et des réductions de frais liés aux véhicules propres (ex : exonération d'impôts des véhicules électriques, réduction de 20% des coûts d'assurances RC et casco complète par certaines compagnies, quasi-absence d'entretien des véhicules électriques, réduction de la consommation et des prix de l'énergie embarquée, etc.),
- une presse spécialisée, des salons automobiles et des fabricants qui continuent à largement axer leur communication sur les véhicules thermiques et leurs faibles coûts immédiats (basés exclusivement sur le court terme),
- une durée moyenne de détention d'un véhicule située à 5.3 ans et, donc, souvent inférieure au seuil de rentabilité nécessaire aux véhicules propres,
- la difficulté à financer, sur une courte période, un coût d'acquisition plus élevé.

La situation d'une collectivité publique est bien différente de celle d'un particulier, puisque celle-ci bénéficie de compétences multiples, comme des économistes, des acheteurs diplômés et des garagistes expérimentés qui ont parfaitement la capacité de calculer les coûts complets de chacun de ses véhicules, tout au long de leur très longue vie. En effet, le fait d'être l'unique propriétaire du véhicule communal et de le détenir durant un moyenne, par exemple à Lausanne, de 16 ans avant de le remplacer, permet à une collectivité publique de très largement amortir et, très souvent, de rentabiliser sur le long terme, ses coûts d'investissement dans des véhicules propres.

Après seulement 7 à 10 ans, la quasi-totalité des véhicules propres deviennent moins coûteux que leurs équivalents essence ou diesel et commencent même à rapporter à leur propriétaire. De plus, il est fort à parier que nos autorités politiques, sous les pressions sociétales, internationales et de santé publique, finiront par augmenter plus rapidement les taxes sur les énergies fossiles que sur les énergies dites propres. Ces éléments à venir, couplés à la réduction progressive des coûts de production des véhicules propres, ne manqueront pas de renforcer encore, année après année, l'avantage économique des véhicules propres vis-à-vis de leurs ancêtres polluants.

3.2. Un fonds dédié aux véhicules propres

Même si les propos du point 3.1 démontrent qu'il est plus rentable, à long terme, d'acquérir des véhicules propres, il n'en demeure pas moins que certains prix d'achat peuvent s'avérer dissuasifs pour les services acquéreurs.

La ville de Lausanne, ayant pris conscience de ce frein, a décidé de créer un fonds dédié entièrement à l'achat de véhicules propres. Celui-ci, alimenté grâce à une ponction sur le prix du kWh, a été doté d'un million de francs, utilisables sur une durée de 8 ans.

Cette somme ne sert pas à acquérir les véhicules – puisque ceux-ci auraient de toute manière été renouvelés, quel que soit le type de motorisation – mais uniquement à compenser les surcoûts générés par la technologie propre. Sur une soixantaine de véhicules à remplacer chaque année dans une ville comme Lausanne, il devient donc possible de financer le surcoût de 20 à 30 véhicules électriques, au gaz naturel, voire hybrides, ce qui correspond à peu près aux possibilités d'achat de véhicules propres, puisqu'il n'est, de loin, pas possible de remplacer tout véhicule polluant par une version propre, en raison de contraintes de certaines missions communales et de la quasi-absence de ces motorisations dans les catégories de véhicules lourds et spéciaux.

3.3. Une politique volontaire et multifactorielle

Aussi inventives et belles puissent être les politiques communales, celle-ci ne parviennent à être implémentée, de manière effective, que lorsque tout est conjugué pour qu'elles se réalisent.

Par exemple, les résistances internes des employés et des cadres de l'administration peuvent être incroyablement élevées lorsqu'il s'agit de modifier leurs habitudes ; même légèrement. Tout acheteur de véhicule vous le dira : toucher à la voiture de tel ou tel chauffeur communal peut être une vraie gageure. Tout le monde a son opinion au sujet du véhicule idéal, en commençant par les soit-disant besoins minimaux en termes de puissance (surtout dans une ville réputée pour ses dénivellations) jusqu'à l'autonomie quotidienne indispensable, mais non étayée par la réalité des chiffres.

Il s'agit donc de travailler sur absolument tous les facteurs qui peuvent faciliter l'implémentation d'une politique aussi volontaire qu'active. En effet, la force et la principale innovation propre à la nouvelle politique lausannoise en faveur de véhicules propres réside, avant tout, dans sa capacité à tout mettre en œuvre pour systématiquement lever chaque obstacle ou frein à la mise en place de sa politique.

Voici quelques exemples de décisions qui ont facilité la réalisation des objectifs précités durant les 2 dernières années :

Sujet	Mesure prise	Résultat attendu
Un budget dédié aux seuls véhicules	Suppression de la possibilité, pour les services, de financer des accessoires et aménagements intérieurs avec les montants dédiés spécifiquement aux véhicules.	Dégagement d'une somme disponible annuellement plus importante d'environ 30%, afin d'accélérer le rajeunissement d'un parc de véhicules très vétuste et polluant.
Centralisation des achats	Centralisation de tous les achats de véhicules légers et utilitaires dans un seul service (le SALV – Service achat & logistique Ville), avec délégation de certaines compétences municipales à ce service.	Appel d'offres groupé et divisé par lots, afin de standardiser les besoins et augmenter les rabais de flotte. Supervision et décision par le service centralisé sur le choix final du véhicule propre.
Un volonté politique affirmée	Décision politique formelle par le biais de rapport-préavis validé par la Municipalité et le Conseil communal.	Officialisation de la nouvelle politique communale et obligation pour tous les services de s'y conformer. Clarification et diffusion des orientations politiques.
Contrôle des dispositions	Contrôle de tous les achats de véhicules (deux roues inclus) par le Service financier.	Réaiguiller vers le SALV les services ne se conformant pas à la nouvelle politique de centralisation.

Inversion du paradigme	<p>Jusqu'ici, l'administration avait choisi un processus basé sur l'encouragement et l'incitation à des achats responsables.</p> <p>Le paradigme est désormais inversé : tout véhicule doit désormais être acquis en version propre [1. électrique, 2) gaz, 3) hybride plug-in, 4) hybride], sinon, le service doit dûment justifier son incapacité à exploiter un véhicule propre.</p>	<p>Ne plus laisser les utilisateurs choisir ou influencer la politique communale en matière de choix technologiques et de production de CO₂.</p> <p>Très fortement dynamiser l'achat de véhicules propres, dans un laps de temps le plus court possible.</p>
Contrôle des comportements	<p>Mesure des pleins de gaz naturel de tous les véhicules communaux roulant au gaz.</p> <p>En faire de même avec la consommation électrique des hybrides plug-in.</p> <p>Fort malheureusement, nous avons découvert que près de 50% des chauffeurs n'utilisaient jamais l'énergie propre des véhicules hybrides (gaz ou électriques) et n'utilisaient que la partie essence ou diesel.</p>	<p>Un contrôle annuel et une large communication des résultats aux chefs de service permet de réduire fortement ces comportements dissidents qui causent un préjudice à l'environnement.</p>
Des besoins réels pour... ...moins de contraintes d'achat	<p>Limitation au strict minimum, pour les véhicules légers et utilitaires, de l'analyse des besoins des services, en vue de la rédaction des cahiers des charges servant à l'appel d'offres, en ne s'intéressant quasi plus qu'aux dimensions minimales des volumes intérieurs, voire extérieurs, et à la charge utile indispensable.</p> <p>Dans ce but, mise en place d'un « référentiel de prix unique » par catégorie de véhicules légers (prix moyen du marché pour une catégorie donnée, comme les break, les citadines, les pick-up, etc.).</p>	<p>Ne plus permettre aux services de faire des « copiés-collés de catalogues de marque », afin que l'appel d'offre aboutisse obligatoirement au choix initial (respect de la LMP).</p> <p>Demeurer ouvert au plus grand choix possible de véhicules propres, sans limiter les possibilités par des critères non indispensables.</p> <p>Refuser les exigences infondées – visant, par exemple, à exclure les véhicules électriques –, comme les estimations d'autonomie quotidienne fictives et non vérifiables par la division des km de l'ancien véhicule par son nombre d'années, etc.</p>
Évaluation concrète des véhicules propres lors d'essais	<p>En présence des services utilisateurs, essai des véhicules propres « en situation lausannoise », c'est-à-dire en les chargeant fortement (min. 400 kg supplémentaires) et en effectuant des démarrages en côte dans les pires déclivités de notre commune.</p>	<p>Possibilité, pour les services, d'évaluer objectivement les offres, avant adjudication, afin de les persuader que les véhicules sélectionnés répondront correctement à leurs missions communales.</p>
Développement de nouvelles compétences internes	<p>Animation, par le SALV, d'un groupe de travail et d'une veille technologique concernant le développement durable en lien, principalement, avec les véhicules lourds.</p> <p>Organisation de formations techniques sur les motorisations alternatives (en partenariat avec <i>e-mobile</i>, par exemple).</p> <p>Large distribution de lectures appropriées au sein de l'administration (ex : <i>antymythes électriques...</i>).</p>	<p>Augmenter sensiblement les compétences de la Ville en matière de véhicules propres. Diffuser ces connaissances aux services, afin de progressivement insuffler une nouvelle vision et de nouvelles valeurs plus durables.</p> <p>Orienter les achats en fonction des avancées technologiques du marché.</p>
Conduite écologique	<p>Organisation, à grande échelle, de formations à l'éco-conduite.</p>	<p>Réduction de 5% à 15% des émissions polluantes, lorsque les chauffeurs ont appris de nouveaux comportements routiers.</p>
Exclusion des prototypes	<p>Renoncement définitif à l'achat de « prototypes propres » ou de véhicules n'ayant pas encore fait leurs preuves.</p>	<p>Éviter de reproduire ces expériences, parfois désastreuses, qui ont négativement et durablement marqué les esprits, dans le passé, en raison du manque de maturité des nouvelles technologies propres.</p>
Alternatives à la mobilité	<p>Recours à des véhicules de sociétés d'autopartage, chaque fois que cela est plus avantageux que l'achat d'un véhicule communal.</p>	<p>Diminution de la taille du parc de véhicules communaux et, de ce fait, réduction de l'empreinte carbone globale.</p>

Aucun nouveau véhicule	Plafonnement du nombre de véhicules, avec interdiction d'en acquérir de nouveaux. Transfert des véhicules roulant trop peu d'un service à l'autre. Si possible, création de pools de véhicules au lieu d'en acquérir pour chaque entité.	Diminution de la taille du parc de véhicules communaux et, de ce fait, réduction de l'empreinte carbone globale.
Pas de véhicule électrique sans courant vert	Compensation des consommations de tous les véhicules électriques par la construction de centrales énergétiques renouvelables (photovoltaïque, principalement). Par exemple, la totalité des toits du SALV a été recouverte de panneaux solaires.	Mesure indispensable, si l'on veut que l'empreinte carbone des véhicules électriques soit imbattable et indiscutable. Par exemple, à Lausanne, la quantité de CO ₂ rejetée par chacun de nos véhicules électriques n'est que de 5 gr./km (pour comparaison, la moyenne nationale est de 144 gr. de CO ₂ pour les véhicules légers).
Surveillance des leasing	Suppression de tous les contrats de leasing pour les véhicules conventionnels.	Éviter les changements prématurés de véhicules à chaque fin de contrat, afin de consacrer les budgets pour le seul assainissement du parc.
Manifestations communales autour des véhicules propres	Organisation d'événements spéciaux auprès du personnel concerné et/ou des citoyens, en collaboration avec les fournisseurs qui sont très intéressés à faire essayer leurs véhicules.	Le meilleur moyen à notre disposition pour convaincre les plus réticents. En effet, il n'y a rien de plus efficace que de les mettre au volant d'un véhicule électrique ou d'un hybride...
Recherche active de nouveaux partenaires	Grâce à la veille technologique, contact systématique avec les fabricants de véhicules de série innovants, afin d'organiser des essais.	Par exemple, le fabricant chinois BYD, totalement inexistant sur le territoire suisse, nous a mis à disposition durant une semaine leur très bon véhicule électrique BYD E6 (300 km d'autonomie réelle !).
Bornes électriques	Développement d'un réseau de bornes de recharge électriques efficaces (min. 32A triphasé), en partenariat avec des sociétés spécialisées, au sein des services, mais aussi sur son territoire.	Rapidité des chargements, sur la pause de midi, des véhicules électriques communaux, afin d'augmenter l'autonomie quotidienne.
Collaborations scientifiques	Création de partenariats profitables avec de hautes écoles comme les EPF ou avec des laboratoires automobiles comme l'EMPA, ou encore avec des associations spécialisées comme e-mobile.	La Ville de Lausanne a, par exemple, développé, avec l'EPFL, un site web sur lequel il est possible de sélectionner, en quelques clics, le véhicule propre le plus adapté à une mission spécifique de l'administration (selon ses dimensions internes minimales, sa charge utile ou son encombrement).

Ci-dessous, quelques exemples de pistes qu'il nous reste à explorer :

Sujet	Mesure prise	Résultat attendu
Réduction du poids embarqué	Suppression du matériel inutile dans certains véhicules, (quincaillerie utilisée trop rarement, produits obsolètes...).	Réduction des consommations d'énergie et donc des émissions polluantes (jusqu'à -10%).
Pneus écologiques	Sélection de pneumatiques permettant des économies réelles de carburants.	Réduction des consommations d'énergie et donc des émissions polluantes (jusqu'à -4%).
Hydrogène	De nombreuses prises de contact ont déjà été prises avec des partenaires tels que l'EPFL, afin de mener les premières réflexions devant permettre l'implémentation d'une toute première station-service d'hydrogène dans le « Grand Lausanne. » L'implémentation de cette nouvelle énergie dans la région est effectivement la condition sine qua non à tout développement dans le domaine de la pile à combustible.	Permettre l'exploitation de véhicules avec pile à combustibles à l'hydrogène. En effet, déjà 4 constructeurs sérieux ont soit déjà sorti des véhicules de série à l'hydrogène (Hyundai IX 35, Toyota Mirai), soit sont en chemin de le faire (VW Golf Variant, Honda FCX). Le grand avantage, vis-à-vis de la mobilité purement électrique est une autonomie 3 à 5 fois supérieure.

3.4. Un suivi dynamique des effets et des progrès

Dans un but d'amélioration continue et d'adaptation de la politique communale en matière d'achat de véhicules propres, il est important de mesurer, au moins annuellement, l'évolution des consommations d'énergie du parc des véhicules, ainsi que les rejets de CO₂.

Pour ce faire, la Ville a regroupé l'entier des données des véhicules dans une seule application informatique. Ainsi, les acheteurs, les 6 garages communaux, le service financier, le responsable des assurances & sinistres, ainsi que les services utilisateurs peuvent en tout temps disposer de données fiables.

En fonction de l'évolution de l'empreinte carbone du parc, analysée par service et par catégorie de véhicules, il est aussi possible de rapidement réorienter les efforts de développement durable.

4. POSSIBILITÉ DE GÉNÉRALISER SON APPLICATION

4.1. Une recette qui supporte des changements d'ingrédients...

Les collectivités publiques, par la configuration bien spécifique de leurs organes politiques et de leurs services ou département, ont toutes un fonctionnement bien distinct.

Il serait donc illusoire de croire qu'il suffirait de copier la politique et les récentes décisions lausannoises, afin de bénéficier des mêmes résultats en matière de véhicules propres.

Cependant, le nombre et la diversité des facteurs de succès, sur lesquels Lausanne s'appuie pour mettre en place sa nouvelle politique de gestion des véhicules, sont largement suffisants pour trouver un écho auprès de toute administration qui souhaiterait dynamiser ses achats de véhicules propres et obtenir des résultats très concrets.

C'est avec enthousiasme que Lausanne pourrait collaborer avec d'autres administrations, afin de leur apporter un certain savoir-faire et, en retour, de pouvoir observer d'autres méthodes de travail qui pourraient s'avérer utiles à nos propres actions.

Dans tous les cas, le principal « *secret de cette recette* » est de multiplier les décisions et actions concrètes en faveur du développement durable, sans jamais craindre de bousculer les idées reçues et de, souvent, s'affronter avec les services les plus réticents au changement. Sinon, le risque est grand que les belles intentions demeurent sans grand effet, tant la résistance et l'inertie des administrations publiques peuvent être immenses. Alors, du moment où les autorités politiques sont fortement convaincues des avantages d'un tel programme, il est tout à fait possible de reproduire ce que Lausanne s'efforce désormais de développer sans relâche.

5. ÉTAT ACTUEL DE SA MISE EN ŒUVRE

5.1. Fin de la phase préparatoire

Le Conseil communal de Lausanne ayant validé la nouvelle politique d'achat de véhicules communaux propres, le 3 mars 2015, l'administration est entrée enfin dans la mise en pratique des nouvelles méthodes d'achat.

Un appel d'offres pour environ 25 véhicules propres, dont la moitié en motorisation électrique, sera lancé dans les 1^{ers} jours d'avril 2015.

Toute la phase préparatoire a duré environ deux ans. Elle a permis de modifier la totalité des procédures internes, de créer des groupes de travail, de lancer l'acquisition d'une nouvelle application informatique de gestion du parc des véhicules et de doter d'un million de francs le nouveau fonds pour les véhicules propres.

L'achat massif de ces nouveaux véhicules propres est donc attendu entre novembre 2015 et février 2016 et devrait encore s'accroître dans les prochaines années.

6. ÉVALUATION DES RÉSULTATS ET DE LA DURABILITÉ

6.1. En phase de préparation de l'évaluation

Les 1^{ers} résultats ne pourront être évalués qu'en janvier 2016, en raison de l'implémentation de la nouvelle application de gestion globale du parc et des saisies encore nécessaires au sujet des données de consommation et de rejet de CO₂ des 850 véhicules communaux.

Le rapport de gestion de la Ville, sous la rubrique du Service achat & logistique Ville (SALV), publiera annuellement les résultats concrets de cette nouvelle politique.

7. CONCLUSION

7.1. Une démarche orientée vers les résultats concrets

Bien que de très nombreuses collectivités publiques et entreprises aient, à ce jour, développé des politiques d'achat de véhicules propres, la démarche de la Ville de Lausanne se démarque probablement le plus dans le très grand dynamisme et volontarisme de son approche.

En effet, les résistances et les obstacles – d'ordre humains, technologiques ou économiques – sont extrêmement nombreux sur la route du succès d'une telle politique. Et il faut reconnaître que les résultats concrets des entités publiques, comme privées, ne sont souvent pas aussi probantes que l'on veut bien le faire croire.

Après de nombreuses années de tentatives peu fructueuses, Lausanne a pris conscience qu'elle ne pourrait réussir dans ce domaine que si elle investissait une très grande énergie à lever toutes les résistances, quelles qu'elles soient, jusqu'à ce que les mentalités et les réalités des services aient suffisamment évolué pour atteindre le point de non-retour. C'est donc ce qu'elle a entrepris depuis maintenant deux ans, avec des premiers succès particulièrement encourageants. Et notre plus grande satisfaction est le fait de constater que plus cette politique avance, plus nous avons d'acteurs communaux qui finissent par rejoindre notre idéal d'une société responsable, qui sait enfin prendre soin de son unique nourricière...

M. Michel Diserens, chef du SALV, demeure très volontiers à disposition pour de plus amples renseignements (021 315 88 10 ou michel.diserens@lausanne.ch).