

Bulletin du

**Conseil communal**

Lausanne

N° 6/II

Séance du mardi 25 novembre 2008, seconde partie

Présidence de M. Claude Bonnard (Les Verts), président

**Sommaire**

Ordre du jour (voir bulletin N° 6/I, p. 431)

Ouverture de la séance . . . . . 515

**Motions :**

1. « Pour un projet pilote de péage urbain à Lausanne » (M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf et consorts).  
*Rapport photocopié* de M<sup>me</sup> Magali Zuercher, rapportrice. . . . . 555  
*Discussion* . . . . . 557
2. « Pour des achats publics équitables » (M<sup>me</sup> Florence Germond et consorts). *Développement photocopié* . . . . . 568  
*Discussion préalable* . . . . . 569
3. « Un centre d'escalade en salle (mur de grimpe) à Lausanne » (M. Roland Rapaz et consorts).  
*Développement photocopié* . . . . . 569  
*Discussion préalable* . . . . . 569

**Postulats :**

1. « Des livres accessibles à tous grâce aux bouquinistes » (M. Pierre-Antoine Hildbrand).  
*Développement photocopié* . . . . . 563  
*Discussion préalable* . . . . . 564
2. « Puits de carbone, notre Ville a-t-elle un potentiel à exploiter ? » (M. Claude-Alain Voiblet et consorts).  
*Développement photocopié* . . . . . 565  
*Discussion préalable* . . . . . 565
3. « Vivre ensemble à Lausanne, dans nos quartiers : contribution à la construction d'un lien social fort »  
(M. Roland Rapaz et consorts). *Développement photocopié* . . . . . 566  
*Discussion préalable* . . . . . 566
4. « Pour renforcer la prévention de la violence et celle liée à la consommation excessive d'alcool  
à Lausanne » (M<sup>me</sup> Florence Germond). *Développement photocopié* . . . . . 567  
*Discussion préalable* . . . . . 567
5. « Sauvez Lavaux en buvant du Lavaux ! » (M. Pierre-Antoine Hildbrand).  
*Développement photocopié* . . . . . 570  
*Discussion préalable* . . . . . 570
6. « Pour la production d'électricité à partir du bois des forêts lausannoises » (M. François Huguenet).  
*Développement photocopié* . . . . . 570  
*Discussion préalable* . . . . . 571

**Préavis :**

N° 2008/29	Projet Métamorphose. Etat des études. Réponse à la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts. Restructuration du réseau de gaz : déplacement du poste de détente et de comptage de Vidy, construction d'un gazoduc 5 bars Bourget–Malley et remplacement du poste de comptage de Malley (Travaux, Sécurité publique et Sports, Culture, Logement et Patrimoine, Sécurité sociale et Environnement, Services industriels) . . . . .	516
	<i>Rapport polycopié</i> de M. Claude-Alain Voiblet, rapporteur . . . . .	541
	<i>Discussion</i> . . . . .	543

# Séance

du mardi 25 novembre 2008, seconde partie

**Membres absents excusés :** M. Philippe Clivaz, M<sup>me</sup> Marie Deveaud, M. Fabrice Ghelfi, M<sup>me</sup> Marie-Claude Hofner, M<sup>me</sup> Sandrine Junod, M<sup>me</sup> Thérèse de Meuron, M. Blaise Michel Pitton, M<sup>me</sup> Maxline Stettler, M<sup>me</sup> Elena Torriani, M<sup>me</sup> Anna Zürcher.

**Membres absents non excusés :** M<sup>me</sup> Caroline Alvarez, M<sup>me</sup> Marie-Ange Brélaz-Buchs, M<sup>me</sup> Sylvie Favre Truffer, M. Paul Kahumbu Ntumba, M<sup>me</sup> Maria Velasco.

Membres présents	85
Membres absents excusés	10
Membres absents non excusés	5
Effectif actuel	<u>100</u>

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

**Le président :** – Mesdames et Messieurs, veuillez rejoindre vos places. Nous sommes en nombre, nous pouvons commencer. Je vous propose de prendre le point R88, rapport-préavis 2008/29, «Projet Métamorphose. Etat des études. Réponse à la pétition de M. Jacques Knöpfli et consorts. Restructuration du réseau de gaz : déplacement du poste de détente et de comptage de Vidy, construction d'un gazoduc 5 bars Bourget–Malley et remplacement du poste de comptage de Malley». M. Claude-Alain Voiblet, rapporteur, est à la tribune.

## Projet Métamorphose

### Etat des études

*Réponse à la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts*

### **Restructuration du réseau de gaz : déplacement du poste de détente et de comptage de Vidy, construction d’un gazoduc 5 bars Bourget–Malley et remplacement du poste de comptage de Malley**

### Rapport-préavis N° 2008/29

Lausanne, le 25 juin 2008

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

#### **1. Objet du rapport-préavis**

Les grandes lignes du projet Métamorphose ont été validées au Conseil communal par l’adoption du rapport-préavis d’intention N° 2007/19<sup>1</sup> le 6 novembre 2007. A cette occasion, un crédit de Fr. 6’300’000.– était accordé à la Municipalité pour financer des études nécessaires à son développement. Le présent rapport-préavis informe votre Conseil de l’état d’avancement du projet Métamorphose et de ces études. L’une d’entre elles apporte aujourd’hui suffisamment d’informations pour permettre de répondre à la pétition M. Jacques Knoepfli et consorts «Pour le maintien des jardins familiaux de Vidy, Lausanne», déposée le 24 avril 2007<sup>2</sup> et renvoyée à la Municipalité le 6 mai 2008<sup>3</sup>.

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite également un crédit d’investissement du patrimoine administratif de Fr. 9’560’000.– pour la restructuration du réseau de gaz dans le sud de la ville. Il s’agit de supprimer le réseau haute pression 25 bars de manière à anticiper un durcissement des normes en matière d’exploitation de réseau de gaz en milieu urbain. Cette restructuration nécessite le déplacement du poste de détente et de comptage de Vidy dans le parc Bourget, la construction d’un gazoduc 5 bars entre ce poste et celui de Malley, ainsi que le remplacement de ce dernier poste.

Ces modifications permettront de libérer la parcelle devant accueillir un ensemble d’installations sportives, des activités économiques et des logements aux Prés-de-Vidy où se trouve le poste actuel, mais aussi de libérer et de sécuriser un vaste périmètre s’étendant du parc Bourget à la plaine de Malley, donnant ainsi d’importants nouveaux droits à bâtir.

<sup>1</sup>BCC N° 4 du 6.11.2007, à paraître.

<sup>2</sup>BCC N° 14/1 du 24.04.07, p. 372.

<sup>3</sup>BCC N° 14 du 06.05.08, à paraître.

## Table des matières

<b>1. Objet du rapport-préavis</b>	516
<b>2. Introduction</b>	518
<b>3. Etat d'avancement du projet Métamorphose</b>	519
3.1 Secteur sud	519
3.2 Secteur Plaines-du-Loup	519
3.3 Secteur Tuilière	519
3.4 Les déplacements	520
3.5 La participation	521
<b>4. Amendements du rapport-préavis N° 2007/19</b>	522
4.1 Plan directeur des jardins familiaux et compensation des jardins des Prés-de-Vidy	522
4.1.1 Projet de Plan directeur	522
4.1.2 Compensation des jardins des Prés-de-Vidy	523
4.2 Variantes d'implantation pour le stade d'athlétisme	523
4.3 Etude sur la valeur patrimoniale et sanitaire du stade de la Pontaise	525
4.4 Divergences entre les intentions de Métamorphose et la réglementation	525
4.5 Etude environnementale de type EES	528
4.6 Rapport sur la concertation régionale	530
4.7 Etude sur les infrastructures routières sud	531
<b>5. Réponse à la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts</b>	532
<b>6. Déplacement du poste de détente du gaz et adaptation des réseaux gaz</b>	532
6.1 Introduction	532
6.2 Réalisations prévues	533
6.2.1 Le poste de détente et de comptage du Bourget	533
6.2.2 Le gazoduc 5 bars reliant le Bourget à Malley	534
6.2.3 Le poste de comptage et de dispatching de Malley	534
6.3 Etudes d'impact	535
6.3.1 Poste de détente et de comptage du Bourget	535
6.3.2 Gazoduc 5 bars reliant le Bourget à Malley	536
6.4 Délais de réalisation	537
6.5 Aspects financiers	537
6.5.1 Charges d'investissement	537
6.5.2 Plan des investissements	538
6.5.3 Conséquences sur le budget de fonctionnement	538
6.6 Agenda 21 – Développement durable	539
<b>7. Conclusions</b>	539

## 2. Introduction

En adoptant le rapport-préavis N° 2007/19, le 6 novembre 2007, le Conseil communal faisait siennes les intentions municipales concernant le projet « Métamorphose ». Il allouait alors à la Municipalité un crédit de Fr. 6'300'000.– destiné à financer diverses études et un de Fr. 4'200'000.– destiné à financer les travaux préparatoires des sites. Les décisions proposées par la Municipalité ont cependant été complétées par huit amendements demandant des clarifications, qui ont conduit à la réalisation d'études destinées à étayer, à justifier ou à faire évoluer le projet. Conformément aux vœux du Conseil communal, le présent rapport-préavis rend compte, lorsque c'est possible, du résultat de ces études, ou l'oriente sur leur déroulement.

Rappelons que le projet Métamorphose s'articule selon les quatre thématiques principales suivantes :

- Les équipements sportifs : une vision générale des installations sportives lausannoises avait été exposée lors de la précédente législature dans le préavis N° 2005/28 « Planisport »<sup>4</sup>. En 2007, toute une série de propositions concrètes sont annoncées, soit la construction d'un nouveau stade de football, d'une piscine olympique et d'un boulodrome partiellement couvert aux Prés-de-Vidy, le déplacement des terrains de football des Plaines-du-Loup à la Tuilière, où une salle « multi-sports » est également prévue, la démolition du Stade olympique et du vélodrome, la construction d'un centre comprenant une patinoire, une halle de rink-hockey et divers autres sports (judo, tennis de table, haltérophilie, etc.) sur le plateau de la Blécherette. En outre, un agrandissement du stade de Coubertin de Vidy a été proposé pour accueillir les utilisateurs actuels et les manifestations de type Athletissima.
- L'écoquartier, ou quartier à haute valeur environnementale : c'est sur les espaces libérés par le déplacement des installations sportives, entre les anciennes casernes et le carrefour de la Blécherette, que s'étendra ce nouveau « morceau de ville » proposant logements, emplois et équipements publics, planifiés selon les principes du développement durable.
- Les déplacements : ils constituent la troisième préoccupation, avec une réflexion sur les transports publics (renforcement du réseau 08 dans le faisceau nord-ouest de la ville avec une proposition d'un nouvel « axe fort ») et des propositions concernant la gestion des transports individuels (nouveaux P+R au nord et au sud de la ville, réorganisation du trafic sous-gare).
- La participation est le quatrième volet du préavis Métamorphose : celui-ci propose la mise en place d'une démarche qui va au-delà des pratiques usuelles d'information et de consultation en ouvrant des espaces de concertation avec les habitants dans le processus d'élaboration des projets.

Ces quatre volets auront des effets spectaculaires sur plusieurs territoires, soit du nord au sud :

- à la Tuilière, où la route de Romanel sera reconstruite et où seront réalisés les terrains de football, un P+R et la salle multisports ;
- aux Plaines-du-Loup où sera érigé l'écoquartier, en bonne cohabitation avec les installations sportives maintenues ;
- aux Prés-de-Vidy / parc Bourget, où les jardins familiaux seront déplacés et où sera édifié un ensemble comprenant stade de football, piscine, boulodrome, bureaux, commerces, logements, etc.

Le 24 avril 2008 a formellement démarré la récolte des signatures pour une initiative populaire communale concernant directement le projet Métamorphose. Le texte proposé est le suivant : « Voulez-vous que les stades de football et d'athlétisme prévus sur les sites du lac pour le projet Métamorphose soient installés dans la région de la Pontaise ou plus au nord ? » La récolte des signatures sera terminée le 24 juillet. La Municipalité, soucieuse de ne pas retarder tout le calendrier de Métamorphose et de respecter le déroulement du processus démocratique, propose dans le présent rapport-préavis des éléments d'information sur le projet. Elle demande également au Conseil de prendre des engagements financiers, ceux-ci ne portant toutefois que sur des points qui représentent des acquis positifs pour la Ville indépendamment de l'issue de l'initiative populaire (poste de détente et réseau du gaz).

Le déplacement du poste de détente du gaz et de comptage des Prés-de-Vidy en est l'illustration. Cette installation vétuste se trouve actuellement sur la parcelle destinée au complexe immobilier stade + piscine + boulodrome + activités + logements + P+R. Son rôle est de détendre le gaz arrivant du sud (gazoduc), avec une pression de 70 bars, à une pression de 25 bars, état sous lequel il est acheminé à Malley où une nouvelle baisse de pression l'amène à 5 bars, soit la pression permettant de le distribuer dans les quartiers en toute sécurité. En proposant une installation plus proche de l'atterrage du gazoduc au parc Bourget, où le gaz sera directement détendu à une pression de 5 bars, ce n'est pas seulement la parcelle des Prés-de-Vidy qui est sécurisée et rendue disponible pour des activités, mais aussi quelque 10'000 m<sup>2</sup> à Malley qui sont ainsi libérés (sans

---

<sup>4</sup>BCC 2005-2006, T. I, p. 871.

parler d'une bande de sécurité qui frappe les parcelles situées sur le trajet reliant les deux sites). A très court terme, il sécurisera le P+R prévu en remplacement de celui de l'avenue de Provence. Ce projet est utile indépendamment de l'évolution du programme Métamorphose.

Les premières décisions engageant plus directement le programme de Métamorphose seront proposées au Conseil communal dans un préavis ultérieur.

### 3. Etat d'avancement du projet Métamorphose

#### 3.1 Secteur sud

Quatre domaines structurent le développement du projet Métamorphose dans son secteur sud. Le premier s'attache à libérer et à documenter la parcelle devant accueillir les nouvelles activités aux Prés-de-Vidy. Il s'agit ici de préparer de nouvelles localisations pour les activités non pérennisées, d'effectuer des travaux d'investigation et de régler des questions foncières. Les jardins familiaux occupent plus du tiers de la parcelle. Leur déménagement se prépare avec l'élaboration d'un projet pour le nouveau site situé au sud de l'autoroute et la réalisation de l'inventaire de ce qui existe (enquête auprès des usagers, expertise des cabanons), ceci en collaboration avec l'Association lausannoise des jardins familiaux. D'autres usagers devront également être relogés, tel au sud de la parcelle le parc d'éducation canine (PECL). Un projet pour l'aménagement d'un nouveau terrain sera proposé dans le prochain préavis consacré à Métamorphose. C'est dans ce même chapitre de la relocalisation des activités actuelles qu'a été étudié le déplacement du poste de détente et de comptage du gaz qui fait l'objet du chapitre 6 du présent rapport-préavis. Sur le plan technique, la collecte d'informations sur la nature du sol a débuté avec la réalisation de sondages géotechniques profonds et l'exécution d'une série de fouilles archéologiques exploratoires qui permettent de connaître l'ampleur des recherches à réaliser dans le futur. Les résultats de ces deux chantiers sont attendus au début de l'été. Le rapport-préavis N° 2007/19 exprimait la nécessité d'acquérir deux parcelles représentant environ 1/30 du périmètre des Prés-de-Vidy. La première (parcelle 4228 de 910 m<sup>2</sup>) a été achetée au début 2008. La seconde (parcelle 4224 de 2726 m<sup>2</sup>) présente un cas particulier puisque son acquisition implique le déménagement d'une entreprise (Roseaie Tschanz) qui est également locataire d'environ 2000 m<sup>2</sup> de la parcelle communale. Les négociations concernant cette acquisition sont actuellement en cours.

Le second domaine d'intervention sur ce secteur concerne la préparation du projet de complexe sportif, économique et de logement, qui doit être réalisé en suivant un processus de partenariat public-privé (PPP). La première étape de ce processus est consacrée à la recherche d'un investisseur ou d'un groupe d'investisseurs. Cette phase est prévue selon un découpage en deux tours. Le premier est destiné à éliminer les programmes d'affectation non souhaitables ou les acteurs trop fragiles financièrement. Le second est destiné à sélectionner le meilleur concept selon des critères économiques et environnementaux. Elle s'étendra d'août 2008 à janvier 2009. Pour préparer cette recherche d'investisseurs, l'Administration est appuyée par un bureau spécialisé qui a été sélectionné en février 2008 suite à un appel d'offres. Lorsque l'investisseur sera connu, un concours d'architecture assurera la recherche de qualité architecturale du projet.

Le troisième domaine prépare la faisabilité technique, économique et légale du nouveau groupement de jardins familiaux qui doit prendre place au sud de l'autoroute. A cette fin, un groupe de travail mixte (jardiniers, techniciens) collabore en vue de la mise au point d'un projet d'occupation de la parcelle retenue. Dans le même temps, un projet de PPA a été élaboré et sera proposé au Conseil communal dans le second semestre 2008, en même temps que le financement de son aménagement.

Le quatrième domaine concerne le projet d'agrandissement du stade Pierre-de-Coubertin. Il est abordé dans le chapitre 4.2 ci-après consacré à la recherche de site pour l'athlétisme.

#### 3.2 Secteur Plaines-du-Loup

Destiné à être partagé entre les installations sportives conservées ou reconstruites et les multiples affectations de l'écoquartier, le secteur compris entre les anciennes casernes et le carrefour de la Blécherette est actuellement principalement concerné par deux objets, soit la démarche participative (chapitre 3.5) et la recherche du site pour le stade d'athlétisme (chapitre 4.2).

#### 3.3 Secteur Tuilière

Pour le secteur de la Tuilière, une procédure de PPA a été ouverte avec comme objectif la légalisation des possibilités de construire la future salle «multisports», les terrains de football devant remplacer ceux des Plaines-du-Loup et un P+R.

L'aboutissement de cette procédure sera le premier pas décisif pour libérer les espaces nécessaires à l'écoquartier. En parallèle, une étude d'accessibilité et un projet de route redéfinissent les conditions de raccordement à l'autoroute et le futur tracé de la route de Romanel. Enfin, la disparition de plusieurs bâtiments désuets liés à l'aéroport conduisent à réorganiser la frange est de cet équipement. A cette fin, un addenda au PPA 661 qui en règle actuellement le développement sera proposé au Conseil en même temps que celui de la Tuilière.

### 3.4 Les déplacements

Le concept de gestion des déplacements se présente de manière différente entre les deux secteurs nord et sud.

En ce qui concerne le secteur sud, une étude d'accessibilité multimodale a été réalisée. Elle a pris en compte l'ensemble des contraintes liées aux implantations planifiées dans ce secteur. Cette étude a notamment permis de confirmer la compatibilité du projet avec les réseaux routiers et de transports publics du secteur moyennant les adaptations suivantes :

- l'adaptation du réseau routier existant afin d'assurer la maîtrise du trafic notamment lors des différents cas de figure possibles lors des manifestations planifiées ;
- le traitement des cheminements piétons de façon à assurer des connexions sûres et efficaces entre les installations prévues, les parkings et les transports publics ;
- l'implantation d'un P+R devant remplacer en partie le P+R de Provence, qui va disparaître au profit de logements et assurer une alternative efficace à l'accès en ville en voiture. La capacité de ce parking reste à vérifier et fait actuellement l'objet d'une étude complémentaire. D'autre part ce P+R servira également de parking lié aux activités locales en dehors des périodes où il est utilisé par les pendulaires.

Les conclusions de cette étude ont permis de disposer notamment d'un Plan directeur d'organisation future du réseau routier du secteur qui se caractérise notamment par les éléments suivants :

- l'ajout à la jonction d'autoroute de Malley d'une nouvelle bretelle permettant d'assurer le mouvement Saint-Sulpice–Maladière en délestant le carrefour de la Bourdonnette et surtout la route de Chavannes qui se verra déchargée d'un trafic important. Elle pourra ainsi mieux remplir son rôle de route de distribution comme défini dans le Plan directeur communal et donner plus de priorité aux transports publics qui vont se renforcer dans ce secteur ;
- la suppression, à cette même jonction, du mouvement d'accès à l'autoroute en tournant à gauche, en direction de Genève lorsqu'on vient de Saint-Sulpice, et son remplacement par un mouvement de tourner à droite au nord de l'autoroute qui permettra également l'accessibilité à toute la poche des activités planifiées sans surcharger le réseau actuel ;
- l'aménagement de cheminements piétons et de solutions de mobilité douce en site propre entre les arrêts des transports publics, le P+R et les différentes activités.

Si, pour le sud, il s'agit avant tout d'adapter les réseaux routiers et de transports publics existants pour les préparer à assurer l'accessibilité du site des Prés-de-Vidy, la problématique pour le nord est principalement conditionnée par l'implantation de l'écoquartier, qui va bouleverser en profondeur l'organisation des déplacements dans le secteur. Il s'agira en effet de mettre en place une mobilité respectueuse de l'environnement impliquant le développement des transports publics et de la mobilité douce.

La principale action dans ce sens sera bien sûr liée au développement du réseau des axes forts de transports publics. L'étude menée sous la responsabilité du Canton vient de se conclure dans sa première étape. Le Conseil d'Etat s'est prononcé en faveur d'un développement important des transports publics ces prochaines années dans l'agglomération et entend présenter prochainement un plan de développement à la Confédération pour la réalisation d'une première tranche, de 2011 à 2014, susceptible de bénéficier d'un subventionnement fédéral au titre du développement des transports publics d'agglomération. Le principe d'un axe fort de type tramway entre Renens et la place de l'Europe a été confirmé, de même que son prolongement ultérieur à l'ouest vers Bussigny et au nord vers le Rionzi en passant par la Blécherette.

La desserte de tout le plateau de la Blécherette sera ainsi assurée du côté des Plaines-du-Loup par l'axe fort, et du côté de l'avenue du Grey grâce à la future ligne 21 (réseau 08) qui assurera la connexion à la Gare CFF par les avenues de Beaulieu et Ruchonnet. Relevons que les tl prévoient de prolonger cette ligne 21 depuis la Blécherette en direction du Mont-sur-Lausanne.

Pour ce qui est de l'organisation des circulations dans l'écoquartier, il est aujourd'hui prématuré de la décrire. En effet, la démarche participative qui va contribuer à en définir le programme, notamment le niveau de motorisation individuelle admissible, ne fait que commencer, et elle sera suivie d'un concours d'urbanisme qui définira la structure de l'occupation du sol.



L'étude d'accessibilité générale qui était citée dans le rapport-préavis N° 2007/19 du 5 avril 2007 n'est pas terminée. Ses résultats ne seront pas connus avant la fin 2008. Elle devra notamment déterminer la capacité et l'emplacement du futur P+R qui remplacera les actuels P+R du Vélodrome et de la Blécherette ainsi que l'organisation des circulations de l'ensemble du plateau de la Blécherette.

Parallèlement à cette étude, le Canton étudie le dédoublement de l'actuelle jonction autoroutière de la Blécherette, les deux démarches se faisant de concert afin d'en tirer la meilleure synergie.

### 3.5 La participation

La procédure de sélection du mandataire chargé de conduire la démarche participative a été lancée en novembre 2007, suite à l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19. L'appel d'offres, respectant la Loi sur les marchés publics, s'est terminé le 31 janvier 2008 ; six soumissionnaires ont rendu un dossier recevable.

A fin février, le comité d'évaluation s'est réuni pour examiner les six offres rentrées et pour auditionner les candidats retenus. Au terme de cette procédure, le projet OLA! «Oui Lausanne avance!» du consortium lausannois Critères Plates-Bandes & Co a été retenu pour mener à bien cette phase du projet.

Après une phase de préparation, la démarche participative a été lancée concrètement auprès de la population le 4 juin 2008, au cours d'une soirée à laquelle ont été conviés les Lausannoises et les Lausannois, et qui a vu une affluence de plus de 400 personnes.

Un des objectifs principaux des mandataires d'ici fin 2008 est de lancer la démarche participative destinée à établir un programme de concours d'urbanisme pour l'écoquartier des Plaines-du-loup. L'année 2009 sera consacrée au déroulement de ce concours et à la sélection d'un projet lauréat. En parallèle, il est prévu de poursuivre les démarches entreprises auprès des habitants et des associations concernées par les autres projets compris dans Métamorphose, notamment le nouveau déploiement des équipements sportifs, la mobilité, l'aménagement de la Tuilière, les projets de construction des Prés-de-Vidy. Les mandataires intégreront et dynamiseront les divers groupes de concertation préexistants et proposeront de nouveaux supports pour la consultation.

Le processus de participation prévu par les mandataires d'ici l'automne se déroulera de la manière suivante :

Durant l'été, des balades, une roulotte, une exposition itinérante (au Forum de l'Hôtel de Ville, du 19 au 30 août), entre autres, informeront la population. De août à novembre, des ateliers destinés à la réflexion sur l'écoquartier offriront des espaces d'expression, de discussion et de collecte de données pour le concours (les lieux seront précisés prochainement). Ils s'articuleront autour des thèmes suivants :

- **Rêver** (Quelles sont vos attentes et vos souhaits pour un écoquartier à Lausanne ? Dites-le nous par exemple sous forme : «Ce serait magnifique si..., ce serait catastrophique si ...»)
- **Grandir** (Toutes les questions liées aux âges de la vie. Quels services, quels espaces dans l'écoquartier pour les bébés, les enfants, les adolescents, les familles, les seniors... ?)
- **Consommer** (dans l'écoquartier, quels commerces ? Comment se chauffer, comment s'éclairer, comment gérer les déchets ?)
- **Bouger** (Comment accéder à l'écoquartier ? Faut-il privilégier la mobilité douce ? Quelle place pour les véhicules individuels ?)
- **Echanger** (Avec qui cohabiter dans l'écoquartier ? Comment rencontrer ses voisins ? Comment mélanger les cultures et les âges ?)
- **S'activer** (Quelles activités professionnelles dans l'écoquartier ? Quels sports et quels loisirs ? Dans quelles installations : ateliers, salles, jardins... ?)
- **Organiser** (des réunions de quartier ? Sur quels sujets ? Quelles règles de vie pour la convivialité et la sécurité dans l'écoquartier ?)
- **Construire** (Quels matériaux, quelles couleurs, quel style, quelle architecture pour l'écoquartier ? Des habitations plus saines et plus durables qu'ailleurs ?)

Dès le 4 juin une plateforme d'e-participation (sur <http://ola.lausanne.ch>) a été mise à disposition des internautes. Modérée par l'équipe OLA!, ce site n'est pas uniquement un support de communication mais un réel outil de participation.

Il permet la traçabilité des idées et joue le rôle de « mémoire » de la démarche participative autour de Métamorphose. Les internautes trouvent ou trouveront sur [ola.lausanne.ch](http://ola.lausanne.ch), au fur et à mesure de leur production, les différents aspects des chantiers Métamorphose, la synthèse des étapes de participation déjà réalisées, des récoltes d'idées en ligne (forums et sondages dans un premier temps) ainsi que tous les documents utiles à la compréhension des différents projets et de leurs enjeux (documents et cartes). Par souci d'accessibilité et de compréhension, le site propose également des résumés des documents officiels, ainsi que des liens vers <http://www.lausanne.ch/metamorphose>.

Pour susciter l'interactivité et l'envie de participer, la plateforme offre encore des éléments ludiques et conviviaux, comme des jeux, des vidéos et des galeries photos. Les personnes désireuses de participer en ligne seront sollicitées ponctuellement sur des thèmes précis, annoncés au préalable sur la page d'accueil. Au terme de chaque discussion, une synthèse des débats sera mise à disposition des internautes.

L'e-participation sera proposée tout au long de la démarche. La première consultation a débuté sur le site le 5 juin, précédant la phase d'information et de récoltes d'idées proposée en ville durant l'été.

#### **4. Amendements du rapport-préavis N° 2007/19**

Lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a approuvé une conclusion supplémentaire demandant l'étude d'un Plan directeur des jardins familiaux, ainsi que plusieurs amendements conduisant à la production d'études devant « être présentées au Conseil communal dans le cadre du prochain préavis lié au projet Métamorphose ». Seules quelques-unes de ces études sont achevées, mais toutes font l'objet ici d'un compte-rendu.

##### *4.1 Plan directeur des jardins familiaux et compensation des jardins des Prés-de-Vidy*

Dans la conclusion 2 du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a décidé « de charger la Municipalité d'établir un Plan directeur lausannois pour les jardins familiaux, ceci afin de les pérenniser ». De plus, la Municipalité s'est engagée à compenser entièrement les jardins familiaux devant libérer la parcelle des Prés-de-Vidy.

##### **4.1.1 Projet de Plan directeur**

Un groupe de travail interservices a été mis sur pied avec comme mandat l'élaboration d'un Plan directeur des jardins communaux. Celui-ci s'intéressera à tous les types de jardins (familiaux, potagers, plantages) situés sur les propriétés privées communales appartenant à la Ville de Lausanne.

Il fera partie intégrante de la prochaine révision du Plan directeur communal qui démarrera à l'automne 2008. En ce sens, il fera l'objet d'une large consultation publique à l'échelle du territoire communal et devra être adopté par le Conseil communal et approuvé par le Conseil d'Etat, conformément à la procédure définie aux articles 28 et 29a de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC). Entre-temps, ce document sera soumis pour avis aux associations spécialisées, aux actuels bénéficiaires des parcelles cultivées, ainsi qu'à la Commission consultative d'urbanisme et des transports (CCUT).

L'objectif privilégié par la Municipalité en matière de jardins communaux est le maintien, dans la mesure du possible et sans gaspillage du sol, des surfaces actuelles occupées par les jardins familiaux et la recherche de nouvelles surfaces de remplacement tout en encourageant la création de potagers sur le domaine public et privé.

Le projet de plan directeur des jardins communaux s'intéresse, en ce sens, à :

- procéder à un recensement exhaustif de toutes les catégories de jardins ;
- identifier les menaces qui pèsent sur l'avenir de certains sites ;
- identifier les sites de remplacement afin de maintenir l'offre ;
- rechercher des nouveaux modèles de jardins communautaires.

Aujourd'hui, l'offre lausannoise est composée de deux types de jardins :

- Les jardins familiaux de type associatif: loués à des membres de l'Association lausannoise des jardins familiaux, elle-même membre de la Fédération suisse des jardins familiaux ainsi que de l'Association romande des jardins familiaux, ils

obéissent à des règles et à des statuts bien précis. Les parcelles cultivées sont de tailles assez importantes (env. 200 m<sup>2</sup>) et souvent bien équipées (club house, maisonnettes, etc.). Ils regroupent 632 parcelles cultivables sur une surface totale d'environ 12 ha, réparties sur dix sites, dont deux sont situés sur la commune du Mont-sur-Lausanne (Châtelard et Rionzi) et un sur terrain privé (Bon-Abri).

- Les «plantages» ou potagers : les locataires ne sont pas obligatoirement membres de la Fédération des jardins familiaux. Les parcelles sont généralement de taille plus modeste (de 6 à 48 m<sup>2</sup>) et sont aménagées de manière rudimentaire, sans maisonnette. Les usagers se contentent d'un local commun. Les plantages et les potagers sont gérés respectivement par le Service des parcs et promenades, le Service du logement et des gérances et eauservice. Ils regroupent 223 parcelles cultivables sur une surface totale d'environ 2,3 ha, répartis sur 17 sites. Ils sont tous situés sur le territoire lausannois et sur des parcelles appartenant à la Commune.

Les jardins communaux sont répartis entre le nord et le sud de la ville. Le sud-ouest offre 26% des surfaces dévolues aux jardins, le sud-est, 4%, le nord-ouest, 46% et le nord-est 23%. La partie centrale, pour des questions de disponibilité de terrains, n'en propose qu'1%.

Certains terrains sont situés en zone constructible ou le deviendront à court ou moyen terme, comme le site de Vidy qui fait partie du projet Métamorphose. Cette constructibilité confère une valeur importante à ces sites d'autant qu'ils se font rares. Dans ce contexte, une pesée des intérêts en présence entre le maintien des jardins et la construction de nouveaux logements ou de nouveaux locaux pour des activités ne réserve pas de surprise, tout particulièrement lorsque la densification du territoire urbain est un objectif d'aménagement du territoire partagé à tous les échelons politiques. D'où l'importance, dans le cadre du Plan directeur des jardins communaux, d'en dresser la liste afin de trouver des solutions au maintien de l'offre lausannoise.

Le Plan directeur des jardins communaux devrait être terminé entre la fin 2008 et le début 2009.

#### 4.1.2 Compensation des jardins des Prés-de-Vidy

Dans le cadre du projet Métamorphose, les jardins familiaux de Vidy doivent être entièrement déplacés. La Municipalité s'est engagée à offrir une surface équivalente à celle exploitée aujourd'hui par le Groupement des jardins familiaux de Vidy.

Ce groupement occupe actuellement une parcelle dont la surface contractuelle est de 27'000 m<sup>2</sup> (30'634 m<sup>2</sup> en réalité). La première parcelle prévue pour le reloger est située entre la Step, le parc Bourget et l'autoroute. Sa surface est de 17'830 m<sup>2</sup>. Elle est actuellement occupée par une pépinière du Service des parcs et promenades dont la désaffectation est en cours. Après vérification de l'aptitude du terrain à recevoir cette nouvelle affectation (analyse chimique, ensoleillement, topographie), un projet d'aménagement est en cours d'élaboration en collaboration entre les services concernés de la Ville, l'Association lausannoise des jardins familiaux et les représentants du groupement de Vidy. Une enquête auprès des 173 membres de ce groupement a fait apparaître que compte tenu des départs ou renoncements volontaires, 97 d'entre eux souhaitent disposer d'un lopin sur le futur site. La capacité de celui-ci étant supérieure à 100, tous pourront obtenir satisfaction. Un PPA est nécessaire pour permettre cette affectation. Il est en cours de procédure et sera proposé à l'approbation du Conseil pendant le second semestre 2008, en même temps que la demande de crédit nécessaire au financement de l'aménagement.

Si tous les jardiniers qui le souhaitent peuvent être relogés, la surface proposée accuse cependant un déficit de plus de 12'000 m<sup>2</sup> par rapport à la situation actuelle. La Municipalité a donc cherché à donner la garantie de la compensation totale sans attendre l'aboutissement du Plan directeur des jardins mentionné plus haut. Après une analyse de plusieurs emplacements, elle a retenu la parcelle 7383 située au nord de la route d'Oron à Rovéréaz. Ce terrain communal, encore exploité en agriculture pendant quelques années, présente les qualités d'accessibilité, d'exposition et de topographie adéquates. Bien desservie par les transports publics, cette parcelle de 30'950 m<sup>2</sup> représente un potentiel de compensation largement supérieur aux surfaces manquantes au sud. Certains bâtiments de la ferme existante pourraient être utilisés comme locaux communautaires, donnant ainsi un sens à leur maintien (note 3 au recensement architectural). Pour garantir la faisabilité de cette proposition et sa pérennité, la Municipalité a ouvert une procédure de plan partiel d'affectation.

#### 4.2 Variantes d'implantation pour le stade d'athlétisme

Dans la conclusion 12 a) du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a demandé « une étude comparant des variantes d'implantation et de réalisation pour un nouveau stade polyvalent de 10'000 à 12'000 places adapté à l'athlétisme sur le site actuel du stade Pierre-de-Coubertin ou sur d'autres sites sur le territoire lausannois ».

Cet amendement doit être associé à un second qui demande « une étude sur la valeur patrimoniale et l'état sanitaire et sécuritaire du stade de la Pontaise, comprenant notamment une estimation des éventuels investissements à réaliser pour la conserver à moyen terme, en particulier pour l'athlétisme » (cf. chapitre 4.3 ci-dessous). La conservation du stade de la Pontaise constitue en effet une des variantes d'implantation souhaitée et l'estimation du coût des investissements à réaliser pour la conserver fait partie de son évaluation.

L'étude comparative, réalisée par un bureau d'ingénieurs, évalue trois variantes d'implantation d'athlétisme. Les sites retenus sont :

- a) le stade Pierre-de-Coubertin, soit la proposition initiale proposée par la Municipalité dans le rapport-préavis Métamorphose ;
- b) la rénovation du stade de la Pontaise de manière à prendre en compte la demande du Conseil communal ;
- c) un nouvel emplacement, soit l'extrémité nord des terrains communaux des Plaines-du-Loup, en contiguïté avec la parcelle du Service des automobiles, cette variante étant appelée « Blécherette ».

Le choix de ce dernier se justifie notamment par une bonne proximité avec le futur terminus de l'axe fort de transports publics et le P+R de la Tuilière, par une topographie adéquate et par le fait qu'il s'agit de la zone du plateau de la Blécherette la moins confortable pour le logement et les activités en raison de son exposition aux bruits de l'aérodrome.

La recherche d'autres emplacements possibles a été considérée comme peu pertinente à cette étape. Outre la rareté des espaces qui sont propriété de la Ville, suffisamment grands, topographiquement adéquats, libres et bien desservis par les réseaux de transports publics, il a été estimé que les trois types retenus suffisent pour établir une comparaison et que rien n'empêche cas échéant de développer une sous-variante ultérieurement.

Trois avant-projets ont donc été développés, phase à l'issue de laquelle une comparaison multicritères a été établie. L'existence d'une variante de type « Blécherette », c'est-à-dire entièrement nouvelle, conduit à élaborer un programme idéal pour un objet répondant exactement aux normes actuelles ou prévisibles pour ce genre d'installations, ce qui n'est pas forcément possible pour un stade existant. Il en résulte que selon certains critères la comparaison doit être nuancée. On peut relever par exemple le fait que la Pontaise ne permet pas la construction de pistes de saut en longueur à l'extérieur de la piste de course, condition dorénavant demandée pour certains concours, ou celui que seule la Blécherette offre des perspectives de synergie avec d'autres installations (par exemple salle de rink-hockey).

Sur le plan environnemental, certains aspects sont difficilement évaluables (bilan énergétique par exemple). Par contre la qualité de l'intégration dans le site est très différenciée, comme le sont les effets des moments de grande fréquentation. La solution « Coubertin » est certainement la moins favorable en raison de sa situation en zone sensible très proche des rives du lac, avec une desserte de qualité moyenne. La solution Pontaise présente comme atout majeur le fait de la conservation d'un patrimoine auquel une valeur peut être objectivement et subjectivement reconnue. Sa situation au cœur du futur quartier représente cependant un point faible, même s'il peut être nuancé pour une utilisation pour l'athlétisme par rapport au football (fréquence des manifestations). La Blécherette présente très nettement le meilleur bilan environnemental, grâce à la faible valeur de l'état existant, à la superposition des nuisances engendrées avec celles de l'aérodrome, à la proximité avec le P+R et, à terme, à la bonne desserte en transports publics.

Les coûts de construction bruts ne permettent pas de prioriser les trois variantes de manière claire. Ils sont évalués à Fr. 28,7 millions pour « Coubertin », Fr. 30,5 millions pour la rénovation de la Pontaise et Fr. 33,8 millions pour la Blécherette. Il faut toutefois prendre en compte les effets induits parfois importants de chacune d'entre elles. Les solutions Pontaise et Blécherette permettent par exemple d'économiser la réfection du stade des Marronniers, mais imposent une réfection légère du stade Pierre-de-Coubertin pour assurer sa conservation. Les investissements passent ainsi à Fr. 40,2 millions pour Coubertin (démolition de la Pontaise, reconstruction de locaux de service, réfection des Marronniers), à Fr. 32,5 millions pour la Pontaise (réfection de « Coubertin ») et à Fr. 42,3 millions pour la Blécherette (démolition Pontaise, reconstruction de locaux, réfection de Coubertin). Si l'écart semble se creuser, il convient de le nuancer puisque entre la Blécherette et la Pontaise, on compare une installation neuve avec une durée de vie probable de 50 ans avec une installation rénovée qui demanderait de nouveaux soins importants dans une quinzaine d'années.

En prenant en compte les effets fonciers, le bilan économique est le plus contrasté. Chacune des variantes libère en effet pour la construction de l'écoquartier des surfaces de taille variable, à des emplacements qui ne représentent pas une contre-valeur potentielle identique. C'est la raison pour laquelle une évaluation des terrains concernés a été faite. La valorisation foncière attendue s'élève à Fr. 74,8 millions pour la variante Coubertin, Fr. 53 millions pour la Pontaise et Fr. 81,1 millions pour la Blécherette.

Au final, la combinaison du coût de construction et du bilan foncier fait apparaître un bilan économique positif de Fr. 34,6 millions à Coubertin, Fr. 20,5 millions à la Pontaise et Fr. 38,8 millions à la Blécherette. Il faut souligner que contrairement à celle de la Pontaise, les variantes «Coubertin» et Blécherette sont susceptibles d’être optimisées par une diminution de la capacité d’accueil.

S’agissant d’un équipement totalement nouveau, contrairement aux deux autres qui s’appuient sur une installation préexistante, la solution Blécherette conserve un potentiel d’évolution très important. C’est la raison pour laquelle avant de proposer au Conseil de se déterminer sur le choix d’une variante, la Municipalité souhaite poursuivre les études pour la localisation et le dimensionnement de celle-ci. Parallèlement, le dossier pourra être complété par les enseignements issus de la démarche participative entreprise auprès des milieux concernés et par l’étude patrimoniale mentionnée ci-dessous.

#### 4.3 Etude sur la valeur patrimoniale et sanitaire du stade de la Pontaise

Dans la conclusion 12 b) du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a demandé « *une étude sur la valeur patrimoniale et l’état sanitaire et sécuritaire du stade de la Pontaise, comprenant notamment une estimation des éventuels investissements à réaliser pour le conserver à moyen terme, en particulier pour l’athlétisme* ».

Cette étude comprend une dimension purement documentaire (la valeur patrimoniale) et une analyse prospective (état sanitaire et sécuritaire avec estimation des investissements nécessaires en vue de la conservation pour l’athlétisme). Cette dernière a été prise en compte dans l’étude mentionnée au point 4.2 ci-dessus. L’étude sur la valeur patrimoniale a été confiée au laboratoire des techniques et de la sauvegarde de l’architecture moderne (TSAM) de l’EPFL, dirigé par le professeur F. Graf. Cette étude sera terminée au début de l’été.

#### 4.4 Divergences entre les intentions de Métamorphose et la réglementation

Dans la conclusion 12 c) du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a demandé « *une étude qui mettra en évidence les divergences entre les intentions de Métamorphose approuvées par le Conseil communal et la réglementation ou planification en vigueur. Elle indiquera les mesures qui seront prises pour assurer ou rétablir cette conformité* ».

La problématique soulevée conduit à passer en revue :

- les différentes planifications adoptées ou en cours d’élaboration tant au niveau cantonal, régional que communal ;
- les dispositions réglementaires en vigueur qui régissent les sites du projet Métamorphose.

Cet exercice permettra d’identifier les mesures indispensables au rétablissement de la cohérence entre les divers instruments de planification.

#### **Plan directeur cantonal**

Le projet de Plan directeur cantonal a été adopté par le Grand Conseil le 5 juin 2007 et approuvé par le Conseil fédéral le 18 juin 2008. Ce document constitue désormais la référence en matière d’aménagement du territoire pour le Canton de Vaud et fixe des orientations stratégiques dans le prolongement desquelles s’inscrit le projet Métamorphose. A ce titre, on peut citer :

- A1 : localiser l’urbanisation dans les centres ;
- A2 : développer une mobilité multimodale ;
- B3 : stimuler la construction de quartiers attractifs ;
- B4 : optimiser l’implantation des équipements publics ;
- F5 : favoriser les ressources renouvelables et indigènes.

Mesures de cohérence : aucun projet inclus dans « Métamorphose » n’est en contradiction avec les orientations stratégiques du Plan directeur cantonal.

### **Projet d'agglomération Lausanne-Morges**

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) a été transmis à la Confédération afin d'accéder à un financement par le fonds d'infrastructures. Ces derniers mois ont été mis à profit pour préciser la stratégie en matière de mobilité douce, étudier l'opportunité et la faisabilité des axes forts de transports publics, vérifier la pertinence et prioriser les actions. Ainsi complété, le PALM devrait satisfaire aux exigences de la Confédération et ouvrir la voie à l'obtention de subventions dans le cadre du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

Le contenu du PALM est intégré dans le Plan directeur cantonal sous forme de fiche de mesure.

Le projet Métamorphose est décrit dans le PALM, dans les fiches de synthèse qui indiquent l'état de la coordination des sites stratégiques d'agglomération et dans les fiches de coordination qui détaillent les mesures transports et protection de l'environnement retenues. A noter que la récente décision du Conseil d'Etat de différer la réalisation d'un axe fort de transports publics en direction du Nord lausannois en 2014 ne remet pas en question la volonté municipale de réaliser un écoquartier à la Blécherette.

Mesures de cohérence: s'assurer que la variante « axes forts » en direction du nord desserve efficacement l'écoquartier projeté.

### **Schéma directeur de l'Ouest lausannois**

Les Communes de l'Ouest lausannois (Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix) accompagnées de Lausanne se sont donné une vision commune du développement urbain à long terme qui concerne une portion de territoire comptant quelque 65'000 habitants.

Cette vision, ou Schéma directeur de l'Ouest lausannois, se décline en quatre grands chantiers d'études délimités par des périmètres où se concentrent des actions prioritaires et stratégiques, et deux chantiers d'études thématiques transversaux qui analysent les transports ainsi que les espaces publics et la mobilité douce. Le projet Métamorphose est concerné par le *Chantier 1 : Secteur des Hautes Ecoles – avenue du Tir-Fédéral – Maladière.*

Ses enjeux spécifiques concernent :

- le positionnement des Hautes Ecoles et leur mise en réseau ;
- le potentiel de développement de la Commune de Lausanne qui s'articule sur un programme d'utilité publique couplé à des activités commerciales ;
- le potentiel de développement de la Commune de Chavannes-près-Renens qui s'articule sur des affectations mixtes à prédominance d'activités (secteur Dorigny) ou d'habitations (secteur Côtes-de-la-Bourdonnette) ;
- la proximité de la gare de Renens, ainsi que la présence du m1 ;
- le couloir autoroutier qui traverse le chantier 1 ;
- la préservation et le renforcement des éléments paysagers de ce secteur (moraine de la Bourdonnette, rives du lac, la Mèbre, la Sorge, etc.).

Mesures de cohérence : assurer une coordination des projets inclus dans le périmètre du Chantier 1.

### **Schéma directeur du Nord lausannois**

Le Nord lausannois est un secteur stratégique à fort potentiel de développement et à fortes perspectives démographiques qui englobe les territoires de douze communes et le pôle de développement économique 7a – Blécherette Région composé de trois sites sur trois communes (Romanel-sur-Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Lausanne). Ce secteur encore peu construit présente des qualités paysagères à mettre en valeur. La stratégie de développement retenue permet de fixer la capacité d'accueil de ce territoire, son rôle et sa vocation, dans le cadre de l'agglomération lausannoise. Le projet Métamorphose fait partie de cette stratégie.

Mesures de cohérence : s'assurer qu'à long terme l'axe fort devant desservir l'écoquartier puisse être prolongé en direction du nord, au-delà des frontières lausannoises.

## Le Plan directeur communal

Le Plan directeur communal (PDCom) actuellement en vigueur a été approuvé par le Conseil d'Etat le 24 janvier 1996. Certaines options importantes du projet Métamorphose figurent dans ce document, du moins dans leur principe: la réalisation d'un axe fort de transports publics en direction de la Blécherette, d'un tunnel routier à Ouchy ou d'un P+R aux Prés-de-Vidy, la construction de logements, d'activités économiques et d'équipements publics sur une partie de ce même secteur par exemple. D'autres n'avaient pas été envisagées comme l'écoquartier des Plaines-du-Loup qui occupera une zone dans laquelle aucun changement important n'était prévu.

Les Plans directeurs communaux «*sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les Autorités cantonales et communales*» (art. 31 LATC). Ils n'ont pas force contraignante (RDAF 1997 I 155), ce qui a déjà permis au Conseil communal d'adopter en toute connaissance de cause des plans partiels d'affectation qui sont partiellement en porte-à-faux en regard de ce document, les conditions générales ayant évolué (abandon de la liaison Vennes–Saint-Martin par exemple).

La révision du PDCom est, toutefois, à l'ordre du jour. D'une part, le projet Métamorphose a fait évoluer le contexte de la planification, d'autre part, elle est dictée par l'article 30 LATC qui impose un réexamen tous les quinze ans au moins. Le 11 décembre 2006<sup>5</sup>, la Municipalité informait le Conseil communal de l'ouverture d'un compte d'attente destiné à financer cette révision en ces termes :

*« Selon l'article 30 de la LATC, un Plan directeur communal (PDCom) doit être réexaminé tous les 15 ans au moins et lorsque les circonstances l'exigent. La volonté municipale de soutenir les fonctions centrales et de mettre en valeur les axes de développement les plus porteurs, qui s'exprime dans le cadre des études régionales en cours, justifie ce réexamen. (...)*

*Ainsi, les objectifs d'urbanisme qui guideront la révision du PDCom s'intéresseront avant tout à :*

- *soutenir les fonctions centrales que la ville accueille en participant à la définition des conditions cadres de leurs développements ;*
- *privilégier les axes de développement offrant les potentiels les plus importants :*
  - *axe Plaines-du-Loup / Blécherette : relocaliser les activités sportives à l'intérieur du parc d'agglomération Blécherette (voir PALM) afin de permettre l'extension des quartiers d'habitation des Bossons et du Bois-Gentil ; à terme, desservir ce secteur par un axe de transport collectif performant ;*
  - *axe Vidy / Bourdonnette : planifier l'implantation d'un centre d'équipements publics d'importance régionale (stade de football, piscine olympique, etc.) lié à des activités tertiaires (commerces, activités de recherche liées aux Hautes écoles, etc.) ; dans cette optique, relocaliser tout ou partie des jardins familiaux occupant le site ;*
  - *axe m2 / route de Berne : mettre en valeur les parcelles encore disponibles le long du m2 par la construction de logements (secteur des Fiches, Biopôle de Vennes, etc.) ;*
  - *axe Romanel / Vernand / Cheseaux : planifier le développement de l'enclave de Vernand afin, d'une part, de rétablir un équilibre entre les activités et l'habitation et, d'autre part, de mettre en valeur l'axe du LEB qui passera à la cadence 15 minutes.*

*[...]»*

Mesures de cohérence : la mise en conformité du projet Métamorphose et du Plan directeur communal est engagée par la révision de celui-ci.

### Les plans d'affectation :

La question de l'affectation du sol se pose pour l'ensemble des sites concernés par le projet. Du nord au sud, les situations sont les suivantes :

**Secteur de la Tuilière :** Ce secteur est régi actuellement par le PE 598 (plan d'extension) du 28 novembre 1980 et par le PPA 708 du 15 juillet 2002. Le premier classe une grande partie des terrains prévus pour des activités sportives (football, salle multisports, etc.) par le projet Métamorphose en zone intermédiaire et maintient la route de Romanel à son emplacement actuel. Le second conserve également une zone intermédiaire et affecte le terrain situé entre les routes de Romanel et du Châtelard à un P+R.

<sup>5</sup>BCC N° 10 du 23.01.2007, p. 11.

Mesures de cohérence : un nouveau PPA sera proposé au Conseil communal qui remplacera ces deux documents. En marge de ce territoire, pour des raisons indépendantes du projet Métamorphose mais en coordination avec lui, le plan de l'aéroport (PPA 661) sera également modifié (périmètre du DDP, modification des constructibilités et conservation d'un élément historique).

**Secteur Plaines-du-Loup** : Les terrains compris entre la route des Plaines-du-Loup et le chemin des Bossons, occupés par le SAN, des terrains de sport et le parking du vélodrome, sont actuellement régis par le Plan général d'affectation (PGA) du 26 juin 2006. Celui-ci les réserve aux équipements sportifs et de loisirs de plein air pour une part et aux constructions d'utilité publique pour l'autre.

Mesures de cohérence : un PPA sera nécessaire avant de pouvoir y autoriser la construction de l'écoquartier.

**Secteur Pontaise** : Le secteur compris entre la route des Plaines-du-Loup et le chemin des Grandes-Roches est réglementé par le PPA 712 légalisé le 23 janvier 2004. Ce plan a remplacé les dispositions de l'ancien RPE (Règlement du plan d'extension) qui n'aurait pas permis d'autoriser les travaux de transformation du Stade olympique projetés alors (mais dont l'essentiel a été refusé par le Conseil lors de l'adoption du préavis N° 2003/21 le 11 novembre 2003).

Mesures de cohérence : S'il est vraisemblable que des installations sportives resteront dans ce périmètre à l'issue de la procédure participative et du concours d'urbanisme, il est certain qu'un nouveau PPA devra être proposé pour permettre de réaliser la partie de l'écoquartier qui y est prévue.

**Secteur Bois-Gentil** : Les terrains situés au nord-est de la route des Plaines-du-Loup (terrains du Bois-Gentil, des Marronniers et du Bois-Mermet) sont actuellement régis par les dispositions du PGA et du PPA 677 (Bois-Gentil).

Mesures de cohérence : La nécessité de modifier cette réglementation sera examinée en fonction de nouveaux programmes qui seront retenus.

**Secteur Coubertin** : Le stade Pierre-de-Coubertin est situé dans la zone des rives du lac du PGA, et plus spécifiquement dans le secteur G dévolu aux installations sportives de plein air.

Mesures de cohérence : En première analyse, l'agrandissement des installations existantes proposé dans le rapport-préavis N° 2007/19 est compatible avec les dispositions en vigueur. Le projet détaillé révélera, cas échéant, la nécessité de prévoir un addenda au PGA.

**Secteur des Prés-de-Vidy** : Les terrains des Prés-de-Vidy doivent accueillir un ensemble immobilier comprenant le stade de football, la piscine couverte, le boulodrome, des activités économiques, du logement et le P+R. Ils sont soumis actuellement aux dispositions du PE 611 du 10 juin 1983 qui découpe cette portion de territoire en zone de sports, de verdure, de jardins familiaux et réserve l'avenir du solde par une « zone intermédiaire ».

Mesures de cohérence : Cette portion ouest du PE 611 sera remplacée par un nouveau PPA. On peut relever qu'une première procédure sera très prochainement proposée au Conseil communal sous forme d'un addenda au plan existant afin d'autoriser l'aménagement à court terme d'une partie du P+R futur, dans le but de libérer l'espace occupé à l'avenue de Provence par un projet de logements.

**Secteur « Bourget »** : Le projet Métamorphose prévoit d'aménager des jardins familiaux dans la zone située entre l'auto-route et le parc Bourget, à l'ouest de la Step.

Mesures de cohérence : Cette affectation n'est pas compatible avec la zone d'utilité publique prévue aujourd'hui par le PGA. Un PPA sera donc prochainement proposé au Conseil communal.

#### 4.5 Etude environnementale de type EES

Dans la conclusion 12 d) du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a demandé « une étude qui présentera les conséquences (transports, stationnement, environnement) du développement des zones concernées. Cette étude de type évaluation environnementale stratégique (EES) sera une analyse plus globale des considérations environnementales et urbanistiques que celle concernant uniquement le projet ».

Après un appel d'offres auprès de trois bureaux spécialisés, le groupement constitué de J. de Heer Consulting et ECOSCAN SA a été mandaté le 15 février 2008 pour la réalisation de cette étude. Ce mandat a été attribué en collaboration avec la



déléguée cantonale à l'environnement, qui a partiellement contribué à sa prise en charge. Elle est livrée au moment où sort le présent rapport-préavis.

L'évaluation environnementale stratégique (EES) vise à assurer une prise en compte coordonnée des domaines de l'environnement et une mise en cohérence des planifications relatives au projet Métamorphose, projet pour lequel, néanmoins, plusieurs choix, tels que la construction d'un stade de football aux Prés-de-Vidy et un écoquartier aux Plaines-du-Loup, ont déjà été faits et ne sont a priori pas remis en cause.

Les thématiques environnementales traitées sont les suivantes: Espaces naturels et patrimoine – Gestion et pollution des eaux – Qualité de l'air, besoins et ressources énergétiques – Nuisances sonores et rayonnement non ionisants – Sites pollués et contaminés, risques et accidents majeurs, déchets – Mobilité et déplacements.

#### *Le secteur nord:*

Le diagnostic environnemental montre que la topographie du secteur nord est caractérisée par une pente faible, orientée principalement au sud, favorable pour le développement de l'écoquartier, particulièrement pour l'utilisation de l'énergie solaire qui peut couvrir une part importante des besoins énergétiques avec les technologies «solaire passif», «solaire thermique» et «solaire photovoltaïque». Les deux grands massifs boisés situés de part et d'autre du secteur nord sont des atouts importants puisqu'ils constituent des pénétrantes vertes établissant un lien entre campagne et ville.

L'objectif principal du secteur nord est la densification des secteurs du Stade olympique, des Plaines-du-Loup et du Bois-Mermet en offrant de nouveaux logements et emplois dans un quartier à haute qualité de vie, préservant les intérêts environnementaux locaux comme globaux. Le nouvel espace bâti devra tenir compte des atouts (transports publics performants, dégagement, orientation, proximité d'axes routiers structurants, espaces verts) et des contraintes (essentiellement les nuisances sonores pour les logements et la maîtrise des déplacements induits par les différentes activités). L'avenue du Vélodrome, le chemin des Grandes-Roches et le chemin des Bossons devront être requalifiés pour limiter le trafic de transit et favoriser la mobilité douce.

L'analyse de la compatibilité entre les projets et les sites montre que les projets envisagés présentent une bonne, voire une très bonne compatibilité avec le site auquel ils ont été attribués (cf. annexe A).

La majorité des projets auront un effet positif au niveau de la gestion économe du sol et l'écoquartier aura un effet positif sur une grande partie des critères environnementaux en raison de la réflexion intégrée des thématiques inhérentes à sa construction dans un objectif de développement durable.

Néanmoins, la majorité des projets du secteur nord auront un effet environnemental négatif au niveau du trafic motorisé individuel, même si celui-ci sera très réduit du fait de la part modale importante des transports publics. Cet aspect est inéluctable dès lors qu'il y a densification. Des mesures devront être prises au niveau de l'urbanisation pour en réduire les conséquences.

L'analyse des variantes d'écoquartier montre que, selon les choix retenus, les surfaces destinées aux espaces verts varient du simple au double, alors que l'offre en stationnement varie du simple au triple. Les choix qui seront faits auront ainsi des incidences notables sur l'imperméabilisation du sol, le trafic individuel motorisé et les nuisances (bruit et pollution de l'air) qui en découlent. Pour la consommation d'énergie, le potentiel de réduction est d'un facteur deux à trois entre le respect des normes légales (SIA) et des bâtiments à haute efficacité énergétique (Minergie-P). Cela permet à la variante la plus ambitieuse d'être virtuellement autonome en matière de chauffage. En revanche, du point de vue de l'électricité, l'autonomie ne peut pas être atteinte, la densité du quartier est trop élevée pour produire, avec les technologies actuelles, suffisamment de courant photovoltaïque.

#### *Le secteur sud:*

Le diagnostic environnemental montre que la topographie du secteur Sud est caractérisée par un terrain plat, favorable. Le secteur des Prés-de-Vidy est essentiellement constitué de surfaces vertes de qualité moyenne, au contraire du parc Bourget constituant en partie une réserve naturelle. L'autoroute constitue une barrière importante pour les déplacements.

La gestion des diverses formes de mobilité sera un enjeu primordial, renforcé par la densification induite par le projet Métamorphose. En particulier, les accès piétons et cyclistes à Dorigny, à la Bourdonnette, au futur complexe sportif et économique des Prés-de-Vidy ainsi qu'aux axes de mobilité douce situés au sud de l'autoroute doivent être améliorés et mis en réseau. Des mesures d'atténuation du bruit sont nécessaires pour protéger emplois et logements prévus à l'intérieur du périmètre et une protection phonique du stade devra préserver les quartiers voisins, en particulier celui de la Bourdonnette.

Le déplacement du P+R de Provence à proximité de l'arrêt m1 (Bourdonnette) et du futur complexe des Prés-de-Vidy permettra de réorganiser le stationnement en soulageant le secteur du parc Bourget.

L'analyse de compatibilité des projets et des sites montre une compatibilité bonne pour les projets du stade de football, de la piscine olympique, du boulodrome, des commerces, des activités tertiaires, du parking P+R. En revanche, cette appréciation est nuancée en ce qui concerne les activités telles que le logement et les jardins familiaux en raison des émissions de la Step, ainsi que des immissions sonores préexistantes qui imposeront des mesures de protection (implantation, mesures constructives, etc.). Le stade d'athlétisme sur le site de Coubertin présente lui une compatibilité faible en raison des espaces naturels sensibles à proximité.

La très grande majorité des projets du secteur sud auront également un effet positif sur la gestion économe du sol. Les infrastructures existantes seront mises à profit et adaptées. Les logements, centres sportifs, commerces et autres activités prévus sur des terrains peu densément utilisés, auront également un effet positif au niveau de l'utilisation des transports publics par une demande accrue.

La densification du secteur sud aura inévitablement un effet négatif au niveau de l'augmentation du trafic motorisé et des nuisances. Les voiries devront nécessairement être adaptées, en particulier les accès à l'autoroute. Par ailleurs, l'offre en transports publics devra être augmentée pour répondre à la hausse des besoins.

#### *Conditions-cadres environnementales :*

Les références légales en matière de protection de l'environnement seront appliquées pour la plupart des projets liés à Métamorphose. Les études d'impacts sur l'environnement (EIE) seront appliquées pour chaque projet selon la législation en place. Tel sera par exemple le cas pour le complexe sportif et économique des Prés-de-Vidy.

Ces outils sont efficaces pour vérifier la compatibilité des projets aux contraintes légales. Ils ne sont cependant pas suffisants pour accompagner sur le long terme des projets vers des objectifs supérieurs à ceux prévus par la loi.

Les auteurs de l'étude préconisent que les projets soient accompagnés, notamment l'écoquartier, afin d'évaluer chaque proposition émise pour les diriger vers des objectifs environnementaux ambitieux. Le suivi pourrait être assuré par un spécialiste en environnement ayant de l'expérience en matière d'urbanisme afin de permettre un dialogue constructif avec les urbanistes et architectes. Ce spécialiste devrait s'assurer, de manière non exhaustive :

- de l'intégration horizontale, à chaque étape, des études environnementales dans les autres études et dans le processus participatif;
- de l'intégration verticale, tout le long du cycle de vie, des aspects environnementaux en accompagnement des processus;
- de l'écoconception du projet en fixant des objectifs environnementaux précis sous forme de cibles ou d'indicateurs dans le cahier des charges pour les concours d'urbanisme et d'architecture;
- du suivi des études d'impact sur l'environnement;
- du suivi des chantiers (chantiers verts) et du respect des engagements;
- du monitoring des impacts sur l'environnement du projet durant la phase d'exploitation et de la vérification des objectifs.

Ce suivi apparaît indispensable pour garantir la mise en œuvre des objectifs ambitieux du projet Métamorphose. La Municipalité devra encore se déterminer sur la nécessité d'accompagner l'Administration par des mandataires extérieurs pour la réalisation de ce suivi.

#### *4.6 Rapport sur la concertation régionale*

Dans la conclusion 12 e) du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a demandé « un rapport mettant en lumière les différentes concertations avec les Communes avoisinantes, les responsables des plans PALM, SDOL et SDNL, ainsi que les services cantonaux concernés sur des études d'aménagement et des projets situés dans l'Ouest et le Nord lausannois, ainsi que leurs avis et positions sur le projet Métamorphose validé par le Conseil communal ».

Ce rapport est en cours de rédaction et sera livré au Conseil lors du prochain préavis Métamorphose.

On peut citer cependant ici un des effets de la concertation extra-communale qui est en relation immédiate avec le projet de poste de détente du gaz décrit au chapitre 6 du présent préavis. La zone de Vidy et des Hautes Ecoles est en effet au centre d'un processus d'urbanisation majeur influençant l'utilisation, la gestion et la conservation de la zone d'accueil de Vidy/parc Bourget et de la zone côtière des Hautes Ecoles (projet Métamorphose, Centre Philip Morris, Learning Center EPFL, etc.). Dans ce contexte, le projet de poste de détente et celui des jardins familiaux, proches de la limite communale, ont été révélateurs de la nécessité pour la Ville de Lausanne et le Service cantonal des forêts, de la faune et de la nature d'avoir une approche conjointe afin d'étudier les impacts écologiques et sociaux de ces développements urbanistiques et d'élaborer une vision concertée des modes de gestion future. Une étude commune, à laquelle les associations intéressées par les milieux naturels ont été invitées à collaborer, est en cours et produira après une première phase de diagnostic un véritable Plan directeur du développement et de la gestion de toutes ces zones vertes.

#### 4.7 Etude sur les infrastructures routières sud

Dans la conclusion 12 f) du rapport-préavis N° 2007/19, le Conseil a demandé « une étude d'opportunité relative à la construction d'un tunnel et d'autres infrastructures routières dans le sud de la Ville et des alternatives à ces ouvrages en impliquant les communes voisines ».

C'est l'étude du plan de circulation Sous-Gare menée en 2006 qui a montré l'intérêt qu'il y a à construire une traversée souterraine courte entre l'avenue de Rhodanie et l'avenue de l'Elysée afin de capter une part importante du trafic local disséminé actuellement dans le quartier et de permettre la tranquillisation du secteur d'Ouchy.

Avec comme principaux objectifs l'organisation du système des déplacements, la préservation de l'environnement et l'amélioration de la qualité de vie des habitants, les options retenues dans cette étude consistent à assurer la complémentarité entre les modes de transport et à intégrer l'augmentation de la mobilité liée aux activités planifiées exclusivement par les transports publics et les modes doux.

Malgré la bonne à excellente desserte en transports publics dont disposera le secteur grâce au m2 et au réseau t108, les charges de trafic sont élevées sur les axes principaux et pourront gêner la progression des lignes de surface. Cela est dû principalement à l'attrait des axes routiers horizontaux comme liaisons avantageuses entre l'Est de l'agglomération et l'autoroute ainsi qu'aux activités de service qui s'implantent sur le littoral.

Le scénario retenu propose la construction d'un tunnel court entre l'avenue de Rhodanie et l'avenue de l'Elysée, afin de reprendre une partie du trafic du réseau principal qui serait réaménagé de façon à dissuader le trafic de transit. Parallèlement, les axes secondaires seraient également réaménagés afin de modérer le trafic. Les avantages décrits pour cette solution sont notamment de :

- retenir cinq quartiers comme devant faire prioritairement l'objet d'actions de modération du trafic : Grancy, Montchoisi, Croix-d'Ouchy, Cour-Village, Ouchy ;
- aménager les rues de ces quartiers afin de favoriser l'essor de la vie locale par l'élargissement des zones piétonnes et la multiplication des aménagements cyclables ;
- favoriser la circulation des transports publics sur les axes principaux suite aux diminutions de trafic attendues grâce au tunnel ;
- pouvoir fermer en période estivale, les soirs de semaine et les week-ends, la place de la Navigation à la circulation.

Ce dispositif doit aussi faire l'objet de mesures complémentaires sur les communes de l'Est lausannois afin de dissuader toute augmentation du trafic sur le littoral.

L'étude demandée par le Conseil dans la conclusion rappelée ci-dessus est réalisée dans le cadre du SDEL (Schéma directeur de l'Est lausannois), qui concerne les cinq Communes de Lausanne, de Belmont, de Pully, de Lutry et de Paudex. Elle a pour but de définir les lignes directrices en matière de développement des transports et prend naturellement en compte les diverses études réalisées dernièrement, dont l'étude de circulation du quartier Sous-Gare mentionnée ci-dessus.

Elle devra en particulier se prononcer sur l'intégration des différentes mesures prévues dans le PALM pour l'Est, à savoir l'avenir de la liaison autoroutière inachevée de Corsy, l'implantation du réseau des axes forts de transports publics et l'implantation de nouveaux parkings d'échange. Les résultats de cette étude seront connus en mars 2009.

## 5. Réponse à la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts

«Pétition pour le maintien des jardins familiaux de Vidy, Lausanne. Saine activité pour les familles et les personnes qui ne travaillent pas ou plus, plaisir de cultiver la terre dans une nature de proximité, conservation de la biodiversité, maintien d'environ 30'000 m<sup>2</sup> de nature, avec sa faune et sa flore, qui est comme un poumon de la ville...». Le texte de la pétition déposée par M. Jacques Knoepfli, président du groupement des Jardins familiaux de Vidy, le 24 avril 2007<sup>6</sup>, muni de 7707 signatures et renvoyé à la Municipalité le 6 mai 2008 pour étude et rapport<sup>7</sup> exprime la crainte que le démantèlement du groupement de Vidy des jardins familiaux représente une perte de l'offre lausannoise pour cette activité, elle formule le souhait que la surface de ce groupement, soit environ 30'000 m<sup>2</sup> soit entièrement compensée.

Consciente du rôle social que revêt la possibilité pour des familles de cultiver un lopin de terre et le maintien en zone urbaine d'un espace vert de détente, la Ville de Lausanne s'efforce de maintenir la surface attribuée aux horticulteurs amateurs (actuellement plus de 14 ha) et de la concilier au mieux avec le nécessaire développement de la ville, comme en témoigne l'élaboration du plan directeur mentionné au chapitre 4.1.1 ci-dessus.

Dès l'énoncé du projet Métamorphose, la ferme volonté de poursuivre la politique en place s'est manifestée par la constitution d'une commission technique dite «des jardins familiaux». Ce groupe de travail, réunissant les services concernés de l'Administration ainsi que des membres de l'Association romande des Jardins Familiaux, du Comité central des jardins familiaux lausannois ainsi que du groupement des jardins familiaux de Vidy, a tenu plusieurs séances en vue d'appréhender les nouvelles tendances dans l'occupation du sol mis à disposition ainsi que les souhaits émis par les personnes affiliées au Groupement de Vidy. Ces réunions extrêmement constructives ont permis de mettre en lumière un certain nombre de réflexions devant encore être finalisées comme par exemple le déménagement éventuel des édicules érigés sur les parcelles du site actuel. Elles ont montré que qualitativement, il y a une très bonne adéquation de la parcelle de plus de 17'000 m<sup>2</sup> proposée au sud de l'autoroute avec le programme de compensation de jardins du groupement de Vidy.

Le chapitre 4.1.2 ci-dessus a montré les démarches entreprises pour trouver une autre surface de compensation afin de pallier le déficit local. Celle qui est proposée à Rovéréaz, de plus de 30'000 m<sup>2</sup>, permettra largement la compensation des surfaces perdues à Vidy; de ce fait, la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts, reçoit une réponse positive.

Les pétitionnaires ont été informés par écrit après approbation du présent rapport-préavis par la Municipalité.

## 6. Déplacement du poste de détente du gaz et adaptation des réseaux gaz

### 6.1 Introduction

Le poste de détente et de comptage de Vidy a été mis en service en 1974. Il a été le premier à alimenter la Ville de Lausanne en gaz naturel. Sa construction a suivi celles du gazoduc 70 bars dans le Léman et de l'atterrage du parc Bourget. Cette installation a permis de remplacer le gaz produit par craquage<sup>8</sup> à l'usine de Malley par du gaz naturel en provenance de l'Europe du Nord.

Le poste de Vidy est situé sur un terrain qui jouxte l'autoroute, proche du quartier de la Bourdonnette. Doté d'une capacité maximum de 40'000 Nm<sup>3</sup>/h<sup>9</sup>, il distribue le gaz à une pression de 5 bars dans les différents réseaux et alimente via une conduite de 25 bars le poste de détente de Malley.

En 1995, afin de faire face à l'accroissement de la consommation, le poste de Vidy a été complété par un second poste construit à Bellerive, d'une capacité maximum de 60'000 Nm<sup>3</sup>/h. A ce jour, les Services industriels alimentent le réseau de Lausanne et de son agglomération par ces deux postes situés au sud de la ville. En 2007, ils ont délivré plus de 1,68 milliard de kWh de gaz.

Le poste de détente et de comptage de Vidy est vétuste et ses installations techniques devraient être de toute manière remplacées dans un très proche avenir.

<sup>6</sup>BCC N° 14 du 24.04.07, p. 272.

<sup>7</sup>BCC N° 14 du 06.05.08, à paraître.

<sup>8</sup>Le craquage est l'opération qui consiste à casser, sous l'action de la température et éventuellement d'un catalyseur, une molécule organique complexe en éléments plus petits. En l'occurrence, il s'agissait de transformer de l'essence en gaz de chauffage.

<sup>9</sup>1 Nm<sup>3</sup>/h est égale à 1 m<sup>3</sup>/h normal, soit 1 m<sup>3</sup>/h mesuré au compteur rapporté à une pression absolue de 1013 mbars, à une altitude de 0 m et à une température de 0°C.

Dans le cadre du projet Métamorphose, la construction du programme comprenant le nouveau stade de football est prévue à l'emplacement du poste actuel. Les SIL ont dès lors étudié la possibilité de son déplacement. Plusieurs sites susceptibles de l'accueillir ont été identifiés le long du tracé actuel du gazoduc lémanique. Le site retenu est le seul qui réponde pleinement aux exigences de sécurité définies dans l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Son choix a obtenu l'accord des associations environnementales et locales qui ont été consultées dès le début du projet. Il s'agit, sur le site du parc Bourget de la plateforme déjà existante sur laquelle est construite la compostière gérée par le Service des parcs et promenades. Dans une étape transitoire, les feuilles mortes seront stockées dans la zone de la pépinière désaffectée, située à l'ouest de la Step et destinée à sa transformation (et donc non dévolue aux jardins familiaux). A l'avenir, il est prévu que ces débris végétaux seront acheminés directement au centre de bio-méthanisation pour une valorisation optimale.

Le projet de déplacement du poste de détente de Vidy sur le site du parc Bourget permettra une simplification de l'organisation du réseau de distribution de gaz et de son interface avec le réseau de transport de Gaznat SA, qui alimente en gros les SIL.

Le nouveau poste de détente, tel qu'il est projeté, permettra donc de supprimer les postes de Vidy et de Malley ainsi que les conduites d'alimentation exploitées aujourd'hui en 25 bars. Il permet de libérer les périmètres occupés par ces installations (voir annexe 1) des contraintes de sécurité très lourdes prescrites par l'OPAM pour les réseaux haute pression et d'envisager une réaffectation et un développement des secteurs concernés, plus particulièrement des Prés-de-Vidy et de la plaine de Malley.

Les règles de l'OPAM devenant de plus en plus contraignantes, cet abaissement de la pression anticipe une probable interdiction des réseaux haute pression en milieu urbain. C'est également dans cette perspective que l'exploitation de la sphère de stockage de Malley sera abandonnée dans le courant de l'année 2008.

## 6.2 Réalisations prévues

### 6.2.1 Le poste de détente et de comptage du Bourget

L'étude et la construction du poste de détente et de comptage du Bourget, qui sera propriété de la Ville de Lausanne qui en assume les coûts, sont placées sous la responsabilité de Gaznat, qui traite directement le dossier avec l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Gaznat assurera également l'exploitation de ce poste.

Une fois ce nouveau poste en service, l'ancien de Vidy sera démoli, ses installations ferraiillées.

#### 6.2.1.1 Le bâtiment central

L'installation prévue se composera des éléments suivants :

- a) Un bâtiment de 16,4 m de long, 15,5 m de large et 4 m hauteur, qui abritera les installations de détente, ainsi que les locaux annexes. Il sera abaissé de 1 m par rapport au niveau du terrain. Il sera adossé sur deux de ses faces à une butte à créer et le toit sera végétalisé afin de réduire au maximum son impact visuel et assurer une bonne intégration dans l'environnement existant (voir annexes 2 et 3).
- b) Une gare de racleurs composée d'un ensemble de structures tubulaires hors sol destinées à permettre l'introduction de robots de contrôle et de nettoyage dans le gazoduc. Cette gare mesurera 12,6 m de long et 3,5 m de large et aura une hauteur comprise entre 1 m (axe des tubes) et 2 m (point le plus haut de l'équipement). Elle reposera sur une dalle de béton gravelée à créer.
- c) Une place gravelée à niveau séparera la gare de racleurs du poste de détente. Cet espace est nécessaire pour le bon déroulement des travaux d'entretien (6 m de recul derrière la gare de racleurs pour permettre la mise en place des robots dans les canalisations) et pour respecter la distance de sécurité fixée à 10 m entre la gare de racleurs et la façade du poste de détente. La place sera accessible avec des véhicules par une rampe en pente douce à aménager sur le tracé d'accès existant.
- d) Une clôture de 2 m de hauteur interdira l'accès du public dans l'enceinte du poste de détente.

Le raccordement du poste au réseau de gaz existant, qui passe à 25 mètres à l'est de la future installation, se fera par des conduites enterrées sous le chemin d'accès actuel. Il en ira de même pour les raccordements aux réseaux d'eau potable et d'électricité.

#### 6.2.1.2 Les lignes de détente et de comptage et les annexes techniques

Sur le réseau de Gaznat, le gaz est transporté à une pression nominale de 70 bars et à une température de 4° C. Il est ensuite détendu afin de pouvoir le compter et le distribuer au détail à la pression maximum autorisée de 5 bars. Ces opérations s'effectuent dans différents appareillages qui constituent une ligne de détente et de comptage. Ces installations sont doublées afin de garantir la sécurité d'alimentation du réseau par redondance.

La capacité du nouveau poste sera équivalente à celle du poste de Bellerive, soit de 60'000 Nm<sup>3</sup>/h.

L'appareillage d'une ligne de détente est composé des éléments principaux suivants :

- des vannes manuelles de sectionnement ;
- des filtres pour retenir les poussières résiduelles de la tuyauterie ;
- un échangeur eau/gaz pour réchauffer le gaz avant la détente, afin d'éviter la formation d'une calotte de glace pouvant bloquer les appareils ;
- une vanne de sécurité à fermeture automatique en cas de surpression ;
- un détendeur avec réglage de la consigne à distance permettant de régler la pression de distribution à la valeur souhaitée (max. 5 bars) ;
- un compteur avec correcteur permettant de mesurer directement le volume en m<sup>3</sup> normaux (Nm<sup>3</sup>) de gaz.

Certaines informations sur le processus de détente, comme la température du gaz, la pression et le débit du gaz sont transmises à distance sur le logiciel de gestion du réseau installé dans les bureaux de l'exploitation du Service du gaz et du chauffage à distance à Pierre-de-Plan. Ces données sont également transmises au centre de contrôle de Gaznat à Aigle pour assurer la sécurité d'exploitation.

Outre les lignes de détente, le poste est également équipé d'annexes techniques :

- un local électrique pour les unités de télétransmissions et les groupes de puissance électrique ;
- une chaufferie à gaz pour le réchauffage du gaz avant détente ;
- un local pour l'analyse du pouvoir calorifique du gaz distribué ;
- un local pour le rangement de l'outillage.

#### 6.2.2 Le gazoduc 5 bars reliant le Bourget à Malley

Actuellement, le poste de Vidy est relié au poste de Malley par un gazoduc 25 bars. Cette conduite sera remplacée par une conduite 5 bars, construite en grande partie sur le même tracé. Ce gazoduc aura un diamètre de 500 mm, contre 200 mm pour l'actuel gazoduc haute pression, de sorte à pouvoir garantir une même puissance.

La conduite 25 bars sera par la suite partiellement démantelée.

#### 6.2.3 Le poste de comptage et de dispatching de Malley

Le poste de détente et de comptage actuel de Malley est conçu pour traiter du gaz arrivant à haute pression et pour le détendre à sa pression de distribution. Ce poste devra être démantelé et remplacé par un poste plus simple de comptage et de dispatching, qui ne sera plus soumis aux exigences de l'OPAM. Son appareillage intérieur sera repris par Gaznat, le bâtiment restera en l'état jusqu'à la décision de sa réaffectation.

Ce poste servira à la conduite et à la surveillance du réseau, Malley étant un nœud stratégique pour la distribution du gaz dans les différentes parties de l'agglomération lausannoise et au-delà.

Ce poste prévu en maçonnerie occupera une surface d'environ 100 m<sup>2</sup> au sol. Il sera construit un peu plus à l'est que le poste actuel, aux abords du chemin de l'Usine-à-Gaz, proche du Magesi.

### 6.3 Etudes d'impact

La construction du poste de détente et de comptage du Bourget et celle du gazoduc 5 bars sont soumis à la Loi du 4 octobre 1963 sur les installations de transport par conduites (LITC) et son Ordonnance du 2 février 2000 (OITC) et à l'Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Cette législation impose de procéder à une demande d'autorisation de construire auprès de l'OFEN par un dossier qui comprend notamment une étude d'impact sur l'environnement et une étude sur les risques d'accidents majeurs.

La construction du poste de comptage et de dispatching de Malley ne nécessite pas d'autorisation de ce type.

#### 6.3.1 Poste de détente et de comptage du Bourget

Pour le poste de détente et de comptage du Bourget, le rapport d'impact sur l'environnement et le rapport sur l'évaluation des risques en cas d'accident ont été réalisés par des mandataires de Gaznat, les bureaux CEP à Bex et Neosys à Epalinges. La demande d'autorisation de construire et son dossier technique seront directement envoyés à l'OFEN par Gaznat qui est responsable de la réalisation du poste.

Le rapport sur l'évaluation des risques en cas d'accident a analysé les deux scénarios suivants : incendie du bâtiment suite à l'inflammation du gaz libéré et destruction du poste de détente et de comptage par explosion du gaz confiné. Le rapport conclut à une sécurité suffisante et des impacts limités en cas d'accident.

La réalisation du poste de détente et la gare de racleurs du Bourget ne présente pas d'impact négatif significatif sur la faune, la flore et la forêt, ni sur le paysage. Au contraire, l'aménagement d'espaces verts autour du poste de détente et de la gare de racleurs, ainsi que la création d'un petit plan d'eau de 55 m<sup>2</sup> destiné à faciliter la reproduction de batraciens à l'intérieur du site amélioreront sa qualité par rapport à la situation actuelle. La faune bénéficiera d'une relative tranquillité, protégés de la pression du public et des animaux de compagnie par la clôture de sécurité.

Le poste prévu prenant place dans une réserve naturelle, la Municipalité présente ci-dessous de manière plus détaillée les conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement.

##### 6.3.1.1 Impact sur la forêt

L'emplacement projeté pour le poste de détente est une clairière en forêt non soumise au régime forestier. Elle est utilisée actuellement pour le stockage et le compostage des déchets verts du Service des parcs et promenades.

Cette forêt est composée de frênes, d'érables, de tilleuls et de chênes d'une hauteur d'environ 25 mètres et d'un diamètre allant jusqu'à 50-60 centimètres, avec un sous-étage faiblement garni. On relève également la présence d'une dizaine de très grands peupliers (hauteur supérieure à 30 mètres et diamètre compris entre 70 et 100 centimètres). La lisière interne de cette clairière comprend une proportion élevée d'arbres déjetés vers le centre de la clairière.

Le poste de détente est une construction partiellement enterrée, protégée avec des murs et un toit en béton. Par contre, la gare de racleurs reste à l'air libre. Il s'agit d'une installation sensible qui ne doit pas être menacée par la chute de grands arbres susceptibles de l'endommager. Pour des raisons de sécurité, le site des installations doit être fermé avec une clôture de 2 m de hauteur.

L'installation doit rester la plus discrète possible aux yeux du public du parc Bourget. Pour cela, il est souhaitable que les boisements entourant le parc forment un écran le plus dense possible.

Le projet aura en effet deux impacts pour la forêt : un défrichage temporaire et une restructuration du cordon boisé entourant le poste de détente.

##### Défrichage temporaire

Sur le tronçon à l'entrée du poste de détente, les deux gazoducs 70 bars doivent être posés en parallèle avec un espacement d'un mètre entre eux. L'ouverture actuelle menant à la place de compostage est trop étroite (5 m) pour permettre la réalisation d'un chantier selon les directives et consignes de sécurité. Cela implique le défrichage temporaire de deux pointes du cordon boisé, sur une surface totale de 53 m<sup>2</sup>. Ce défrichage sera temporaire.

Après les travaux, les surfaces concernées pourront à nouveau être affectées à la forêt et reboisées en respectant les directives de sécurité de l'Inspection fédérale des pipelines (IFP).

Les surfaces à défricher n'ont pas de fonction particulière de protection contre les dangers naturels. La construction de la gare de racleurs et du poste de détente ne nécessite pas de défrichage, car ces deux installations sont situées entièrement sur la place utilisée actuellement pour le compostage en dehors de l'aire forestière.

#### Restructuration du cordon boisé entourant le poste de détente

La directive de l'IFP précise que les arbres les plus proches des installations doivent se situer à une distance minimale de 10 mètres et leur hauteur doit rester inférieure à leur distance envers les installations.

Le poste de détente sera semi-enterré, avec une toiture en béton dimensionnée pour résister à la chute d'un arbre de grande dimension. La gare de racleurs est à l'air libre. Elle est donc menacée par la chute des arbres avoisinants. Une servitude de restriction de hauteur devra être inscrite jusqu'à une distance de 40 m, mesurée par rapport aux équipements extérieurs de la gare de racleurs. Cette dernière s'étendra sur une surface d'environ 3400 m<sup>2</sup>. Ceci implique une restructuration des plantations et des deux cordons boisés entourant les équipements projetés.

Cette restructuration est nécessaire pour répondre aux exigences de l'IFP, mais également pour éliminer les arbres de plus petites dimensions, fortement déjetés en direction du centre de la clairière et qui menaceraient la clôture en cas de chute.

Avec le développement de la forêt, d'autres aménagements seront nécessaires au fur et à mesure de l'accroissement des arbres. L'objectif doit être de créer une lisière étagée, constituée d'une végétation arbustive dense et d'arbres de faible développement. Cela favorisera la formation d'une végétation cachant de manière optimale les installations aux yeux du public. Cela facilitera également les travaux d'entretien s'il n'y a pas d'arbres de grande dimension à proximité de la clôture.

#### 6.3.1.2 Impact sur la nature et la faune

L'utilisation actuelle de la clairière comme dépôt de matériaux a pour corollaire que toute la surface non boisée se trouve actuellement revêtue en dur. Les odeurs qui se dégagent des tas de matériaux en décomposition et des déchets entreposés dans une fosse aménagée sur cette place n'améliorent pas la situation.

Fort heureusement, la place est partiellement masquée par des écrans de végétation ligneuse. Bien qu'elle soit partiellement visible depuis un des sentiers qui parcourt le parc, la plupart des visiteurs ne perçoivent pas ou peu ces installations.

La valeur biologique du milieu sera préservée, voire même accrue par l'aménagement des espaces verts autour du poste de détente et de la gare de racleurs, ainsi que du petit plan d'eau de 55 m<sup>2</sup> à l'intérieur du site. Ces endroits bénéficieront d'une relative tranquillité, étant protégés de la pression du public et des animaux de compagnie par la clôture de sécurité. Ils serviront par conséquent de refuge pour les espèces ayant besoin d'une zone de tranquillité durant une partie de leur cycle biologique. Le petit plan d'eau en particulier est destiné à faciliter la reproduction de batraciens à l'abri de la prédation des poissons rouges, que l'on ne peut empêcher dans l'étang principal.

A moyen terme, le projet devrait améliorer la qualité du paysage ressenti par les promeneurs empruntant les sentiers qui longent la future installation. En effet, un écran de verdure et des talus boisés masqueront complètement tous les éléments techniques.

#### 6.3.2 Gazoduc 5 bars reliant le Bourget à Malley

Le dossier de demande d'autorisation de construire sera élaboré par les Services industriels. L'étude d'impact sur l'environnement et le rapport sur les risques d'accidents feront l'objet d'un mandat à un bureau spécialisé.



## 6.4 Délais de réalisation

Poste de détente et de comptage du Bourget

Avril – juin 2008 :	Préparation du dossier d'autorisation
Juillet – décembre 2008 :	Mise à l'enquête du poste à l'OFEN
Janvier 2009 :	Autorisation de construire
Novembre 2008 – mai 2009 :	Appels d'offres et adjudications
Avril – septembre 2009 :	Construction du poste
Juin – décembre 2009 :	Montage de l'appareillage
Janvier – avril 2010 :	Raccordements des appareils
<b>Mai 2010 :</b>	<b>Mise en service</b>

Gazoduc 5 bars Bourget–Malley

Novembre – décembre 2009 :	Appels d'offres et mise en soumission
Janvier 2010 :	Adjudication
Février – août 2010 :	Construction
<b>Septembre 2010 :</b>	<b>Mise en service</b>

Poste de comptage et de dispatching de Malley

Mai – juillet 2010 :	Construction du poste
Août 2010 :	Raccordements au réseau
<b>Septembre 2010 :</b>	<b>Mise en service</b>

## 6.5 Aspects financiers

## 6.5.1 Charges d'investissement

Poste de détente et de comptage du Bourget

Génie civil poste de détente et de comptage	Fr. 1'226'000.–
Appareillages	Fr. 1'640'000.–
Poste de sectionnement (PS) et gare de racleurs (GR)	Fr. 663'000.–
Conduites de liaisons et de raccordements au gazoduc	Fr. 231'000.–
Prestations des sous-traitants	Fr. 72'000.–
Prestations Gaznat	Fr. 183'000.–
Démolition ancien poste de Vidy	Fr. 80'000.–
<b>Total</b>	<b>Fr. 4'095'000.–</b>

Gazoduc 5 bars « Bourget–Malley »

Appareillages	Fr. 690'000.–
Génie civil	Fr. 2'600'000.–
Soudures	Fr. 430'000.–
Prestations des sous-traitants	Fr. 250'000.–
Etude d'impact	Fr. 70'000.–
<b>Total</b>	<b>Fr. 4'040'000.–</b>

Poste de comptage et de dispatching de Malley

Génie civil	Fr. 120'000.–
Appareillages	Fr. 430'000.–
Prestations des sous-traitants	Fr. 40'000.–
<b>Total</b>	<b>Fr. 590'000.–</b>

Les « divers et imprévus » inclus dans les montants ci-dessus se montent à 20 % pour le poste du Bourget et à 10 % pour le gazoduc et le poste de Malley.

Le gazoduc 25 bars sera mis hors service et restera en place à l'exception de quelques tronçons communs au nouveau gazoduc 5 bars nécessitant leur démantèlement. Ces coûts sont déjà imputés dans le poste « génie civil » du gazoduc 5 bars.

Le coût total des travaux devisé sur la base des prix en vigueur en juin 2008, est de Fr. 8'725'000.–. Dans l'optique de pouvoir établir et suivre précisément l'évolution de la valeur du réseau, il convient – comme c'est déjà le cas pour le réseau électrique – d'ajouter à ce montant le coût en main-d'œuvre interne et les intérêts intercalaires à 5 % :

Coût total des travaux	8'725'000.–
Main-d'œuvre interne	465'000.–
Intérêts intercalaires	370'000.–
<b>Total</b>	<b>9'560'000.–</b>

Le crédit total demandé auprès de votre Conseil est donc de Fr. 9'560'000.–.

Afin de pouvoir commencer les études préliminaires nécessaires à la présentation de ce préavis, la Municipalité a engagé un montant de Fr. 121'000.– prélevé sur le compte d'attente sollicité pour le projet Métamorphose par le rapport-préavis N° 2007/19 et accepté par votre Conseil dans sa séance du 6 novembre 2007. Il sera balancé par imputation sur le crédit d'investissement sollicité.

#### 6.5.2 Plan des investissements

Le coût total de l'ouvrage est devisé à Fr. 9'560'000.–. Aucun montant n'avait été annoncé au plan des investissements, mais le projet y apparaît pour mémoire.

#### 6.5.3 Conséquences sur le budget de fonctionnement

##### 6.5.3.1 Charges financières

Les charges financières, calculées sur l'investissement total de Fr. 9'560'000.– selon la méthode de l'annuité constante, avec un taux de 5 % et une durée d'amortissement de 30 ans, s'élèveront à Fr. 622'000.– par année. Ce montant est la seule incidence sur le budget. Il est indicatif et représente la valeur moyenne des charges financières à supporter, puisque les charges d'intérêts et d'amortissements seront calculées en fonction des dépenses d'investissements annuelles réelles et en tenant compte de durée d'amortissement différenciées selon le type d'immobilisations (bâtiments, installations techniques, conduites).

##### 6.5.3.2 Charges d'entretien

Aucune tâche supplémentaire d'entretien ou d'exploitation n'incombera au Service du gaz et du chauffage à distance. Quant aux charges d'entretien du Service des parcs et promenades et compte tenu des surfaces végétalisées supplémentaires à entretenir, un montant de Fr. 5000.– supplémentaires est à prévoir au budget annuel du Service du gaz et du chauffage à distance.

##### 6.5.3.3 Charges de personnel

Le montant d'investissements sollicité auprès de votre Conseil comprend un montant de Fr. 465'000.– pour la main-d'œuvre interne. Celle-ci sera versée sur les comptes budgétaires de revenus (imputation 438) des services auxquels sont rattachés les collaborateurs qui auront contribué à la réalisation des travaux, en fonction du temps effectué par chacun et au fur et à mesure des travaux.

### 6.6 Agenda 21 – Développement durable

Ce projet répond aux principes du développement durable essentiellement par le respect de la faune et de la flore de par son intégration complète dans le parc Bourget. La demande de permis de construire a imposé un audit environnemental qui a été réalisé par un bureau spécialisé. Le remplacement de la conduite 25 bars par une conduite de 5 bars diminuera les risques liés à l'exploitation d'une conduite haute pression en zone urbaine.

## 7. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le rapport-préavis N° 2008/29 de la Municipalité, du 25 juin 2008 ;  
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. de prendre acte de l'état d'avancement du projet Métamorphose et des études concernant le Plan directeur des jardins familiaux, la recherche de variantes d'implantation pour le stade d'athlétisme, la valeur et l'état du stade de la Pontaise, la concertation intercommunale et sur les infrastructures routières du sud de la ville, demandées par le Conseil lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19 ;
2. de prendre acte de l'aboutissement de l'étude concernant les divergences entre Métamorphose et la réglementation ainsi que de l'évaluation environnementale stratégique, demandées par le Conseil lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19 ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts «pour le maintien des jardins familiaux de Vidy, Lausanne» ;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 9'560'000.– pour le déplacement du poste de détente et de comptage du gaz de Vidy au Bourget, la réalisation d'un gazoduc 5 bars entre le Bourget et Malley et le remplacement du poste de détente et de comptage de Malley ;
5. d'autoriser la Municipalité à calculer et à enregistrer en fonction des dépenses réelles les charges d'intérêts et d'amortissements ainsi que les prestations de personnel internes relatives à ces investissements ;
6. de balancer par imputation sur le crédit mentionné au point 4 ci-dessus le montant de Fr. 121'000.– prélevé sur le compte ouvert par le rapport-préavis N° 2007/19 pour la réalisation des études préliminaires nécessaires dans le cadre du projet Métamorphose.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
Philippe Meystre

Annexe A : – EES / Compatibilité environnementale entre les projets et les sites

Annexe 1 : – Plan zone actuelle de sécurité gazoduc 70/25 bars

Annexe 2 : – Projet d'intégration – Situation au 1 :200

Annexe 3 : – Projet d'intégration – Profils au 1 :200

Tableau 6.2.3 Compatibilité environnementale entre les projets et les sites, secteur Nord :

	Secteur Tuilière	Secteur Plaines-du-Loup	Secteur Stade Olympique	Secteur Bois-Vernet
Axe de TP fort	C+	C+	C+	C+
Démolition Stade de la Pontaise			C-	
Ecoquartier : logements		C+	C+	C+
Ecoquartier : activités		C+	C+	C+
Centre sportif	C+			
Rénovation Tennis			C+	
Rénov. Stade du Bois-Gentil				C+
Rénov. Stade des Marronniers				C+
Parking P+R	C+	C-		
Terrains de football	C+			
Salle multi-fonctionnelle	C+			

 C+

 C

 C-

 Sites existants destinés à disparaître

 Sites non évalués




**Annexe A**  
**Evaluation**  
**environnementale**  
**stratégique**


Compatibilité  
 environnementale  
 entre les projets et  
 les sites, tableaux  
 de synthèse.


Préavis Métamorphose


Tableau 6.2.6 : Compatibilité environnementale entre les projets et les sites, secteur Sud :


	Secteur Prés-de-Vidy	Secteur Sarda de Couberlin	Secteur Plaine de Malley Sud	Secteur Provence
Stade de football	C+			
Piscine olympique	C+			
Boulodrome	C+			
Commerces	C+			
Activités tertiaires	C+			
Activités annexes (hôtel)	C			
Logements	C		C	C
P+R	C+			C-
Jardins familiaux	C-			
Poste de détente gaz, Vidy, Bourget	C			
Poste de détente et sphère de stockage			C-	
Stade d'athlétisme		C-		

 C+

 C

 C-

 Sites existants destinés à disparaître

 Sites non évalués

*Rapport*

Membres de la commission: M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur, M. Jean-Charles Bettens (Soc.), M. Jean-Luc Chollet (UDC), M. Ulrich Doepper (Les Verts), M<sup>me</sup> Andrea Egli (AGT), M<sup>me</sup> Sylvie Favre (Soc.), M. Yves Ferrari (Les Verts), M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.), M<sup>me</sup> Diane Gilliard (AGT), M. François Huguenet (Les Verts), M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf (Les Verts), M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE), M. Claude Mettraux (LE), M. Philippe Mivelaz (Soc.), M<sup>me</sup> Elisabeth Müller (Les Verts), M. Charles-Denis Perrin (LE), M. Roland Philippoz (Soc.), M. Roland Rapaz (Soc.), M<sup>me</sup> Myriam Tétaz (AGT), M. Giampiero Trezzini (Les Verts), M<sup>me</sup> Isabelle Truan (LE).

Municipalité: M<sup>me</sup> Silvia Zamora, municipale, directrice de la Culture, du Logement et du Patrimoine; M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux; M. Jean-Yves Pidoux, municipal, directeur des Services industriels; M. Marc Vuilleumier, municipal, directeur de la Sécurité publique et des Sports.

**Rapport photocopié de M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur:** – Composition de la commission: M. Claude-Alain Voiblet, UDC, rapporteur, M. Jean-Luc Chollet, UDC, M. Jean-Charles Bettens, SOC, M<sup>me</sup> Sylvie Favre Truffer, SOC, M. Philippe Mivelaz, SOC, M. Roland Philippoz, SOC, M<sup>me</sup> Florence Germond, SOC, M<sup>me</sup> Françoise Longchamp, LE, M. Charles-Denis Perrin, LE, M<sup>me</sup> Isabelle Truan, LE, M. Claude Mettraux, LE, M. Giampiero Trezzini, Les Verts, M<sup>me</sup> Elisabeth Müller, Les Verts, M. François Huguenet, Les Verts, M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf Spina, Les Verts, M<sup>me</sup> Diane Gilliard, AGT, M<sup>me</sup> Andrea Egli, AGT.

Ont également participé à une ou l'autre des trois séances de commission: M. Roland Rapaz, SOC, M. Ulrich Doepper, Les Verts, M. Yves Ferrari, Les Verts, M<sup>me</sup> Myriam Tétaz, AGT.

Membres de la Municipalité et de l'Administration qui ont participé à l'une ou l'autre des séances de la commission: M<sup>me</sup> Silvia Zamora, ainsi que MM. Olivier Français, Jean-Yves Pidoux et Marc Vuilleumier pour la Municipalité.

MM. Jean-Luc Kolb, architecte-urbaniste et adjoint de direction, Travaux, Eric Loutan, ingénieur, Routes et mobilité, Valéry Martin, chef de la distribution, Gaz et CAD, SIL, Jacques Andrist, adjoint administratif, Urbanisme, Travaux, Pierre-Etienne Bornand, ingénieur-adjoint, Gaz et CAD, SIL, Claude-Alain Luy, chef de service, Gaz et CAD, SIL.

C'est M. Jacques Andrist, adjoint administratif, qui s'est chargé des notes de séances, nous le remercions pour la qualité de son travail.

La commission accepte la désignation de M. Claude-Alain Voiblet en qualité de rapporteur de la commission. En

préambule, la Municipalité informe la commission que ce sont en priorité MM. Olivier Français et Marc Vuilleumier qui représenteront la Municipalité lors de la première séance. Alors que M. Olivier Français prendra part à toutes les séances, M<sup>me</sup> Silvia Zamora ainsi que M. Jean-Yves Pidoux prendront part à une séance.

Au début des travaux de la commission, il est rappelé que la commission doit traiter de la pétition «Knoepfli» et de la restructuration du réseau de gaz. La commission n'a pas à débattre de l'opportunité du projet Métamorphose.

Le volet participatif de la démarche Métamorphose dépend du «Groupe consultatif d'accompagnement et de suivi» du projet. La Municipalité attend d'ailleurs encore les prises de positions des partis politiques, en ce qui concerne la composition du groupe, afin d'entamer les travaux de consultation.

La commission n'a pas donné suite à une proposition demandant que la commission se rende sur place. Les membres ont été invités à se rendre de manière individuelle sur le site. Puis les travaux de la commission ont débuté par une présentation du projet.

La commission a pris connaissance de l'envoi à tous les conseillers communaux d'une lettre du Comité d'initiative pour les stades au nord qui propose que la commission n'entre pas en matière sur le présent rapport-préavis, le Groupe consultatif d'accompagnement et de suivi n'ayant pas encore été constitué. A une très large majorité, notre commission estime qu'il appartient au Bureau du Conseil de statuer sur le courrier précité. La commission décide simplement de poursuivre le mandat donné par le Bureau du Conseil communal.

Concernant le poste de détente, M. Français explique que plusieurs variantes ont fait l'objet d'une étude en collaboration avec la protection de la faune et de la nature et présentées au public intéressé. Par ailleurs, la mise à l'enquête n'a pas suscité de réactions, compte tenu aussi des apports écologiques et de la volonté d'améliorer le biotope actuel. L'aspect sécuritaire avec un projet qui prévoit de passer de 25 à 5 bars de pression sur le site de Malley est aussi mentionné. Il s'agit d'un gain pour les droits à bâtir, libérés de la zone inconstructible qui entoure l'installation actuelle.

Pour les jardins familiaux, la Municipalité a organisé une séance avec les personnes concernées. Cette séance a permis de progresser positivement sur les points de l'organisation des transferts et des ombres portées sur le nouveau site. Il reste encore à régler le transfert des biens que représentent les installations comme les cabanes.

C'est M. Kolb de l'Administration qui présente le projet du nouveau poste de détente avec déplacement des conduites et implantation dans un site déjà défriché et bétonné en lisière du parc Bourget, occupé actuellement par une compostière qui sera déplacée vers la Step.

A la suite des informations préliminaires, la commission entre en matière et étudie le préavis. A noter que la commission est informée par la Municipalité que le préavis porte essentiellement sur le secteur de Vidy et sur des aspects indépendants du projet Métamorphose comme le remplacement du poste de détente qui est fondamental pour le Schéma directeur de l'Ouest lausannois. La Municipalité précise encore que si l'initiative pour les deux stades au nord devait retarder tout ou partie des travaux de Métamorphose, cela ne remet pas en cause l'écoquartier.

La discussion a aussi porté sur les différents objets composant le projet Métamorphose. La discussion permet une nouvelle fois de démontrer que le préavis qui nous occupe, notamment le poste de détente, n'est pas remis en cause par l'initiative précitée. Au final, la commission dans sa majorité estime que l'emplacement du poste de détente est judicieux.

La commission est informée dans le détail du projet de déplacement des jardins familiaux aux abords de la ferme de Rovéréaz. Dans la mesure du possible, la Ville entend garder le maximum de possibilités de jardins familiaux proches des sites d'habitation, le site de Rovéréaz doit venir en complément.

Par la suite, la commission s'est intéressée à l'état des études et à l'ouverture du débat public en relation avec le projet Métamorphose.

La commission a été informée de l'alignement de la route allant à Romanel le long de l'aérodrome, aboutissant à une nouvelle jonction autoroutière qui doublera celle existante, mais en séparant les accès. Le préavis ne reprend pas textuellement, en page 4 [p. 518], le texte de l'initiative. Il s'agit «des rives du lac» et de la «région de la Pontaise». Par ailleurs, la commission est mise au courant que des solutions ont été trouvées pour l'avenir de l'entreprise Tschanz. A la demande de la commission, la Municipalité dit bien évidemment se préoccuper des critères sociaux en complément des critères économiques et environnementaux cités en page 5 [p. 519]. A noter que la commission s'est aussi entretenue avec les représentants de la Municipalité concernant les capacités du nouveau stade ainsi que des bâtiments désuets au point 3.3, page 5 [p. 520], qui sont liés à l'aéroport. Tous ces bâtiments sont mis à disposition par la Ville, à différents acteurs.

La Municipalité a remis à la commission les différentes cartes montrant les différents projets exposés ainsi que les documents sur l'étude multimodale du secteur sud. Le schéma prévu de la mobilité dans le secteur sud est présenté à la commission. De plus, la Municipalité accepte les remarques de certains commissaires concernant l'absence dans le préavis de tout élément sur les transports publics. D'une manière plus large, les problèmes de trafic routier, en regard avec les améliorations que pourrait apporter Métamorphose, sont évoqués.

La capacité du nouveau P+R de Vidy est déjà estimée, l'idéal serait de plus de 1000 places; au vu des capacités résultantes et des activités prévisibles, on se situe entre 1200 et 1600 places.

La problématique provenant de réticences dans le nord sur le fait que l'écoquartier n'abriterait pas ou peu de voitures est abordée. Il reporterait un faible trafic sur les quartiers environnants. A noter que la commission est informée de la suspension de l'étude d'accessibilité générale pour le secteur sud à cause de l'initiative, toutefois pour le secteur nord, les choses sont indépendantes de Métamorphose puisqu'il s'agit des routes nationales.

Un point noir est longuement débattu au sein de la commission, il s'agit des séances de participation. L'intérêt semble limité et ce sont souvent des personnes proches du dossier qui occupent les rangs parsemés des séances participatives. La Municipalité est consciente de ce problème, mais souhaite laisser cette phase participative, confiée à OLA, aller à son terme. La Municipalité rappelle à la commission que pour la démarche participative, elle a eu le souci d'être concrète avec des thèmes bien définis et elle a souhaité laisser le champ libre à la réflexion sans prédéfinir les débats. De plus la Municipalité a choisi clairement de s'extraire des groupes de réflexion pour ne pas se faire reprocher d'influencer l'exercice. Au final, la commission interpelle la Municipalité pour redynamiser, dans la mesure du possible, la démarche participative.

A la demande de plusieurs commissaires, la Municipalité évoque au point 4.1 du préavis la nuance entre potager et plantage et elle explique que certains terrains occupés par des jardins pourraient recevoir des constructions selon le PGA.

La commission s'est aussi intéressée aux emplacements possibles des différentes infrastructures sportives. La Ville a dressé différentes hypothèses avec des coûts exhaustifs qui englobent les coûts induits, comme par exemple la démolition de la Pontaise, ou sa réfection indispensable en cas de maintien. A noter également que la commission s'est aussi intéressée à l'accessibilité des différentes infrastructures.

Enfin a été abordé dans un débat très relevé, la problématique de l'option d'un tunnel à Ouchy qui est prévu dans le PALM. Ce tunnel avait déjà fait l'objet d'une contestation vigoureuse de la part de certains conseillers communaux. Une commissaire note que les Fr. 80 millions des coûts estimés seraient portés par la seule Ville de Lausanne et que les charges de trafic devraient globalement augmenter selon les annexes du rapport du PALM.

La commission prend connaissance sous le point 4.4 des divergences qui pourraient survenir entre le projet Métamorphose et les règlements en vigueur. Elle a ensuite abordé les attentes de la mise en œuvre de RER, notamment au travers du LEB en regard avec les nouveaux axes de transport.

A la demande de la commission, la Municipalité s'explique sur l'étude environnementale au point 4.5 en constatant que l'étude a gardé l'orientation générale du projet Métamorphose. Cette étude stratégique est largement commentée, en particulier le tableau de la compatibilité des sites et les projets de Métamorphose. La commission prend connaissance des effets identifiables sur le site de chaque élément du projet ; ceux-ci pouvant être positifs, neutres ou négatifs. L'étude aboutit ainsi à un bilan écologique pour chaque site, avec des pistes pour signaler les mesures correctrices à prendre. Les informations détaillées sont relevées dans le procès-verbal de la séance de commission du 10 octobre 2008.

La commission obtient des informations complémentaires concernant les chantiers verts, soit :

« *Les Chantiers Verts ont pour but principal de gérer les nuisances environnementales engendrées par les différentes activités liées au chantier, leur objectif est de mieux identifier les enjeux liés aux questionnements environnementaux sur les chantiers et de mettre en évidence des solutions tant techniques qu'organisationnelles pour y répondre. Pour un chantier de construction, réduire les nuisances environnementales répond à deux objectifs, selon deux échelles :*

– *Celle du chantier et de sa proximité. Il s'agit alors des nuisances ressenties par les usagers, extérieurs ou intérieurs au chantier : le personnel du chantier, les riverains, les occupants dans le cas de réhabilitation, les usagers de la voie publique. Ces nuisances sont par exemple le bruit, les salissures, les circulations, les stationnements.*

– *Celle de l'atteinte à l'environnement et à la population en général. L'objet est alors de préserver les ressources naturelles et de réduire l'impact des chantiers sur l'environnement. Cet objectif revêt une importance particulière au regard des nuisances provoquées par l'ensemble des chantiers de bâtiment, surtout en termes de déchets produits et de pollutions induites. »*

Au cours du débat, une commissaire présente ses arguments concernant le tunnel Sous-Gare et propose un amendement dont le contenu est de supprimer dans la conclusion 1 « *et sur les infrastructures routières du sud de la Ville* ». Puis un autre commissaire propose toujours pour la première conclusion de préciser « *et de l'état d'avancement des études...* ».

Alors, finalement, la commission se prononce sur les conclusions proposées dans le cadre du rapport-préavis 2008/29.

Une proposition est faite d'ajouter une conclusion 5 (nouvelle) « *de demander que le terrain soustrait au public par le déplacement du poste de détente au parc Bourget soit compensé* ». Au vote, cet amendement est refusé pour 1 oui, 14 non et 2 abstentions.

La commission vote les conclusions de la manière suivante :

Etant donné que les deux amendements formulés pour l'article 1 sont compatibles et ne s'opposent pas, au vote, la commission accepte le premier amendement proposé ci-dessus par 15 oui, 1 non et 1 abstention ainsi que le deuxième amendement par 9 oui, 6 non et 2 abstentions.

- La commission accepte donc une nouvelle conclusion 1 : « *de prendre acte de l'état d'avancement du projet Métamorphose et de l'état d'avancement des études concernant le Plan directeur des jardins familiaux, la recherche de variantes d'implantation pour le stade d'athlétisme, la valeur et l'état du stade de la Pontaise, la concertation intercommunale et sur les infrastructures routières du sud de la ville*, demandées par le Conseil lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19 ».

Cette conclusion amendée est acceptée par 15 oui et 2 abstentions.

- La conclusion 2 est acceptée par 16 oui et 1 abstention.
- La conclusion 3 est acceptée à l'unanimité.
- La conclusion 4 est acceptée à l'unanimité.
- Les conclusions 5 et 6 sont acceptées à l'unanimité.

L'ensemble du préavis est accepté par la commission par 17 oui et 1 abstention.

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur :** – Vous avez reçu le rapport de la commission. Je n'ai rien à ajouter, sinon que la commission a apporté une modification à la conclusion 1. Je vous donnerai connaissance de cette modification lorsque nous traiterons cette conclusion.

**Le président :** – Merci, Monsieur le rapporteur. La discussion est ouverte sur ce rapport. Veuillez manifester un peu de respect pour les orateurs et faire silence, s'il vous plaît.

*Discussion*

**M. Claude Mettraux (LE) :** – Ce préavis demande des moyens financiers pour déplacer une installation technique d'approvisionnement en gaz et donne différentes informations sur le projet Métamorphose, en particulier les jardins familiaux et le futur P+R. La Municipalité attend nos déterminations politiques sur ces orientations concernant l'aménagement du territoire. Celles-ci ont des incidences sur des objets indépendants des choix que l'on peut faire au sujet de l'initiative pour le maintien des stades au nord de la ville.

Pour le poste de détente, M. François explique que diverses variantes ont été étudiées en collaboration avec la Protection de la faune et de la nature ; elles ont été présentées au public directement intéressé. Ensuite, la mise à l'enquête n'a pas suscité de réactions, vu les apports écologiques et la

volonté d'améliorer le biotope actuel. Passer de 25 à 5 bars de pression sur le site de Malley est un soulagement pour les responsables de sécurité et un gain pour les droits à bâtir, la zone qui entoure l'installation actuelle cessant d'être inconstructible.

Pour les jardins familiaux, une séance a eu lieu lundi 8 septembre avec les personnes concernées qui a permis de progresser positivement sur l'organisation des transferts et de réduire les ombres portées sur le nouveau site. Il reste à régler la question du transfert des installations et des cabanes.

M. Kolb a présenté le projet de nouveau poste de détente avec déplacement des conduites et implantation dans un site déjà défriché et bétonné en lisière du parc Bourget. Il est occupé par une compostière qui sera déplacée vers la Step.

A ce stade, il s'agit de savoir s'il est opportun de prendre des décisions liées à un projet menacé par une initiative et si le message politique diffusé est adéquat. Face à une partie de la population déjà choquée par le refus de discuter des options «non négociables», est-il efficace et opportun de continuer nos travaux comme si aucune initiative n'avait été déposée? Ne portons-nous pas préjudice au projet en donnant l'impression de continuer comme si de rien n'était?

La Municipalité répond qu'elle a été attentive à ce risque mais que le préavis porte essentiellement sur des aspects indépendants du projet Métamorphose, comme le remplacement du poste de détente, qui est fondamental pour le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

Quant à la localisation du poste de détente; est-ce le seul endroit possible ou y a-t-il une alternative réelle ailleurs? Pour les terrains de Vidy, il est clair que dans le cadre général de la densification, ces terrains seront affectés à des activités et au logement. Le comité des jardins familiaux entre en matière puisque l'échange proposé leur permettra de sortir de la précarité actuelle.

M. Martin explique que sept variantes d'implantation ont été étudiées avec pour règle de s'éloigner des habitations existantes et futures et de ne pas grever des terrains affectables à court ou à moyen terme. Le projet du stade a été le déclencheur pour rechercher la meilleure solution en respectant un rayon de sécurité de 30 mètres sans activité humaine, parking y compris. Une autre contrainte était de ne pas trop s'éloigner de la sortie du gazoduc du lac.

Le municipal confirme que le but est de garder les activités à proximité des logements, ainsi que les jardins. Il est prévu de conserver une centaine de jardiniers dans le bas de la ville, Rovéréaz sera un complément.

En cas de densification de la Blécherette, un nouvel axe fort subventionné par Berne et un déplacement du P+R

provisoire en tête de la nouvelle ligne sont envisagés pour le milieu des années 2010. L'axe avait déjà été étudié lors de la planification du m2, mais le choix s'est porté sur le sillon plus dense CHUV-La Sallaz.

Nous précisons que le comité d'initiative ne remet pas en question le projet de l'écoquartier.

Sur le thème «Quelle place pour les véhicules individuels: a-t-on déjà des idées ou pas du tout encore?», M<sup>me</sup> Zamora rappelle que les animateurs de la démarche participative ont eu le souci d'être concrets. Ils ont choisi des thèmes bien définis comme «Bouger» et ont laissé le champ libre, sans prédéfinitions ou a priori. Il va de soi que l'on pense à des moyens respectant l'environnement comme la mobilité douce, le système Mobility ou pas de voiture du tout.

La commission s'est aussi intéressée aux emplacements possibles des différentes infrastructures sportives. La Ville a dressé différentes hypothèses avec des coûts exhaustifs qui englobent les coûts induits, comme par exemple la démolition du stade de la Pontaise, ou sa réfection indispensable en cas de maintien. La commission s'est aussi intéressée à l'accessibilité des différentes infrastructures.

J'estime qu'un point essentiel du Plan directeur est le passage du LEB à une fréquence de quinze minutes. Il devrait être encore possible de recevoir de l'aide pour accélérer les cadences du LEB.

M. de Heer souligne que c'est la première fois qu'une évaluation environnementale stratégique est faite à Lausanne. Elle a commencé par un diagnostic environnemental des sites, avec une cartographie complète qui a permis de vérifier la compatibilité des projets avec les sites. Au nord, d'un point de vue environnemental, les sites sont compatibles avec le projet Métamorphose. Au sud, quelques réserves concernent la proximité des jardins familiaux avec l'autoroute et les aménagements à faire autour du stade de Coubertin, dans un environnement naturel très proche.

La pratique montre qu'il vaut mieux faire des mélanges et moduler la présence des voitures selon la proximité des transports publics.

S'il n'y a pas de stade au sud, il s'y construira autre chose, par exemple un écoquartier. De toute façon, ces parcelles seront construites sans attendre quatre ou cinq ans. J'ai soutenu les propos de M<sup>me</sup> Zamora: ces terrains appartiennent à la Ville, du logement doit être réalisé au nord ou au sud et un accord a été trouvé avec les jardiniers qui verront l'affectation de leurs terrains pérennisée. Il est indispensable d'attirer à Lausanne davantage de bons contribuables, grâce auxquels la Ville pourra faire face aux charges qui lui incombent.

Je vous invite, au nom des Radicaux, Libéraux et PDC à accepter l'ensemble du préavis.



**M<sup>me</sup> Elisabeth Müller (Les Verts) :** – Dans leur séance de groupe, les Verts ont accepté les différentes conclusions de ce rapport-préavis. Ils acceptent entre autres la réponse de la Municipalité à la pétition de M. Jacques Knoepfli et le déplacement du poste de détente de gaz de Vidy.

La pétition de M. Knoepfli a récolté 7707 signatures. Par cette démarche, les locataires des jardins familiaux des Prés-de-Vidy ont exprimé leur crainte de voir disparaître leurs lopins de terre. En effet, ceux-ci sont condamnés par le projet Métamorphose. Or les jardins familiaux apportent beaucoup aux jardiniers amateurs qui les cultivent. Ils constituent une institution qu'il convient de pérenniser. Pour appuyer les jardiniers, le Conseil communal avait, en son temps, demandé qu'ils puissent retrouver une parcelle au moins aussi grande que celle dont ils disposent actuellement. La parcelle des Prés-de-Vidy mesure 2,7 hectares. La Municipalité s'est montrée compréhensive et généreuse. Elle a conduit de longues et patientes négociations avec les jardiniers de Vidy et leur offre maintenant pour leur déménagement deux parcelles de 1,7 et de 3 hectares, respectivement. L'une à l'ouest de la Step et l'autre sur le domaine de Rovéréaz. Ainsi, nous pouvons considérer que la Municipalité a répondu d'une manière satisfaisante à la pétition des jardiniers de Vidy.

Autre point du rapport-préavis que nous examinons : le déplacement du poste de détente de gaz qui se trouve actuellement aux Prés-de-Vidy. Un des gazoducs qui alimentent la ville en gaz naturel arrive au parc Bourget après avoir traversé le lac Léman. La pression du gaz y est de 70 bars et elle est réduite à 25 ou 5 bars dans le poste de détente des Prés-de-Vidy. Si ce secteur se construit, il faut déplacer le poste de détente et le rapprocher des rives du lac. Ceci est bien compréhensible et c'est pour cela que les Verts acceptent la proposition de la Municipalité. Cependant, le poste de détente et la gare de racleurs qui l'accompagnent sont des installations parfaitement hideuses et je déplore personnellement qu'elles soient construites dans le beau parc Bourget. Il me semble que l'on aurait peut-être pu trouver une autre solution.

**M<sup>me</sup> Diane Gilliard (AGT) :** – A Gauche Toute! approuvera, comme la majorité de la commission, les conclusions amendées de ce préavis. En particulier le déplacement du poste de détente et de comptage du gaz de Vidy au Bourget.

A Gauche Toute! a pris connaissance de la réponse de la Municipalité sur les jardins familiaux. Nous avons compris le souci des pétitionnaires, qui ne se sont pas tous sentis tout de suite entendus par la Municipalité. Il est important qu'un Plan directeur des jardins familiaux soit élaboré et que les surfaces totales destinées aux jardiniers soient maintenues, voire augmentées. Cependant, nous réservons notre opinion sur ce plan tant que nous ne l'avons pas vu.

Sans que cela préjuge de notre position sur le développement futur du projet Métamorphose, nous soutiendrons donc la première conclusion, amendée, visant à préciser

que le Conseil prend acte de l'état d'avancement des études. Des études que nous n'avons pas vues, ni lues dans le texte, supprimant le pan de phrase «sur les infrastructures routières du sud de la ville». A l'évidence, ces mots concernent le tunnel sous Ouchy contre lequel A Gauche Toute! avait déjà déposé un amendement au moment du premier préavis Métamorphose. Celui-ci visait, à l'époque, à faire abandonner ce projet qui nous semble démesuré et inutile, et surtout ne correspond pas à la politique de la Ville pour réduire le trafic motorisé.

Enfin, nous serions heureux, même si la boule de gaz de Malley n'appartient pas à Lausanne, que la Municipalité intervienne pour sa conservation en tant que témoin d'une certaine époque industrielle.

En résumé, nous ne pouvons rien faire d'autre que prendre acte, et nous nous y résignons... volontiers.

**M. Ulrich Doepper (Les Verts) :** – On l'a dit : il s'agit d'accompagner ou de préparer le terrain en déménageant cette station de détente et il s'agit essentiellement de prendre acte d'un certain nombre d'études.

Au risque de disperser un peu nos débats, j'insisterai sur une des études, dont il n'a été question ni dans le préavis ni dans les travaux de la commission. Je n'étais que suppléant, ce manque ne m'est apparu qu'après coup. Et pourtant, elle figure à la conclusion 1 du préavis. Il s'agit de l'étude patrimoniale sur le stade de la Pontaise «et notamment de son état». Or le rapport du professeur Graf ne se prononce pas sur l'état de ce stade.

Peut-être cette étude n'a-t-elle pas eu la publicité suffisante, étant absente de ce préavis. Je me permets de lire une phrase de sa conclusion : «Sa forme originale, sa géométrie complexe, son rapport au site et à sa géographie, sa construction avec des accents remarquables comme le porte-à-faux de la couverture, mais surtout la complexité, le caractère rare, voire unique de cette forme, la conservation de presque la totalité de sa substance matérielle dans son état d'origine et enfin sa valeur sociale, mémoire et usage, et symbolique – l'olympisme à Lausanne – tout ceci permettrait de lui attribuer la note \*2\*.» Ce serait alors une autre histoire. Le stade serait inscrit à l'inventaire et on lui devrait un peu plus d'égards. Je ne sais pas comment certains prennent la chose, je ne suis pas partie prenante dans cette initiative qui envisage les deux stades au nord. Si l'analyse patrimoniale m'apprend que je suis riche, je m'en félicite, je prends soin et plaisir à mon patrimoine. J'ai l'impression, pourtant, que certains pourraient voir, dans ce rapport, une «encouble».

Pour moi, le projet Métamorphose – et surtout cette étude, dont je répète qu'elle ne porte pas sur l'état du stade – n'ont pas encore prouvé qu'il faut, qu'on doit ou même qu'il est licite de démolir le stade de la Pontaise de 1954, ni même le vélodrome de 1922. Il n'est pas prouvé que l'écoquartier ne peut pas trouver sa place à l'intérieur de ces espaces, qui lui donneraient au contraire un surcroît de qualité et de valeur.

**M. Alain Hubler (AGT) :** – Je m’adresse à M<sup>me</sup> Müller, qui est inquiète de la disposition et de l’emplacement du poste de détente du gaz et des racleurs, qu’elle trouve hideux. M. le municipal des Services industriels en parlerait sûrement mieux que moi. Mais avec la Commission de gestion, nous avons visité l’endroit où se trouveraient ce poste de détente et ces racleurs. A ce propos, merci aux services des SI de nous informer non pas sur ce qui s’est passé l’année précédente mais sur ce qui se passera dans le futur. C’est relatif, la laideur des installations industrielles. Il y a un excellent exemple avec le m2. M. Schobinger, qui est un spécialiste de la photographie industrielle, arrive à rendre belles des choses qui ne le sont a priori pas forcément.

Je ne suis pas sûr que le choix des emplacements pour l’installation d’un poste de détente soit très vaste. Je ne vois pas trop où on pourrait le mettre, à moins que ce soit au milieu du parc du Bourget, ce qui ne serait pas une bonne idée, reconnaissons-le.

C’est donc le meilleur endroit, ou le moins mauvais. Et surtout, sauf erreur, un aménagement et une arborisation sont prévus. Des essences seraient même plantées pour que les oiseaux puissent y nicher. C’est une bonne chose et manifeste d’un soin particulier.

Il est vrai que la boule, le gazomètre, devrait être traitée avec imagination et doigté. Celle de Lausanne est assez petite, mais ce genre de construction est très prisé à l’étranger. Par exemple à Berlin, où ces gazomètres sont énormes, ils sont devenus des habitations circulaires, très appréciées et de belle allure. Je ne peux donc qu’appuyer ce qu’a dit, sauf erreur, M. Doepper sur l’avenir de cette boule, qu’il faudrait d’ailleurs négocier avec les Communes avoisinantes.

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.) :** – Le Parti socialiste soutient les conclusions du préavis Métamorphose telles qu’amendées. Le déplacement du poste de détente est une bonne solution, cela augmente les zones constructibles et le poste est bien intégré dans le parc Bourget. Je n’allonge pas, plusieurs personnes se sont déjà exprimées à ce sujet.

C’est aussi une bonne solution qui a été trouvée pour les jardins familiaux, elle satisfait leurs usagers.

Enfin, le Parti socialiste vous invite à soutenir l’amendement déposé en commission, qui propose de ne pas prendre acte de l’étude sur les infrastructures routières du sud de la ville, parce que cette étude a été refusée aux commissaires qui l’ont demandée en commission. Il n’est pas question de faire ce soir le débat sur ce projet de tunnel, mais simplement de dire que cela soulève toute une série de questions. Prendre acte aujourd’hui lie le Conseil communal. Même si ce n’est pas formel, cela induirait presque un devoir moral, et la commission a jugé plus judicieux de ne pas prendre acte et de se laisser toute la marge de manœuvre pour prendre position sur ce tunnel sur la base des études qui suivront. Je vous invite à suivre la position de la commission.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Un tel concert de louanges envers ce projet Métamorphose me pousse à me demander pourquoi il a fallu trois séances de commission pour arriver à cette unanimité. Nous avons été particulièrement inefficaces ou particulièrement mauvais élèves, je n’en sais rien. Toujours est-il que quelques questions nous ont occupés un certain temps.

Personne n’a contesté la nécessité du déplacement du poste de détente. Personne ne contestait l’opportunité de diviser par cinq la pression à l’intérieur des tubes, divisant d’autant les dégâts potentiels lors d’un accident, qu’on ne peut hélas pas écarter a priori.

Je suis trop concerné personnellement, je ne me prononcerai pas sur les jardins familiaux, sauf pour dire que tout s’est fait en concertation avec le fermier. Ça devrait suffire !

J’avoue ma grande perplexité quant à l’amendement à la conclusion 1, proposé par M<sup>me</sup> Germond au nom du groupe socialiste. Cette conclusion décide de prendre acte de l’état d’avancement du projet Métamorphose, ce que nous faisons. Ensuite, des études sont mentionnées, concernant le Plan directeur des jardins familiaux, la recherche de variantes d’implantation et les concertations intercommunales sur les infrastructures routières. Le texte mentionne à deux reprises le projet d’un tunnel court entre l’avenue de Rhodanie et l’avenue de l’Elysée. Bon, un tunnel c’est un tunnel ; il est court et il faut appeler un chat un chat. Je ne sais pas pourquoi nos collègues socialistes font une fixation sur ce tunnel ou peut-être est-ce un procès d’intention intenté à notre municipal des Travaux, qui serait un fan, un obsédé des tunnels, et désirerait en creuser partout.

Mais bon sang ! On demande une étude et une concertation. Personne ne niera que la situation actuelle du trafic entre la région de Lutry et l’entrée de l’autoroute au giratoire de la Maladière n’est pas satisfaisante. Qu’on habite sur les quais d’Ouchy ou à l’avenue de Cour, personne ne se satisfera de la situation actuelle, à moins de passer sa journée à la fenêtre à compter les voitures ! Puisqu’on vous propose une étude, je ne vois pas pourquoi diantre il faudrait biffer précisément cette étude par un amendement à cette conclusion. Je vous invite donc résolument à biffer ce biffage et à maintenir cette étude.

**Le président :** – Merci, Monsieur Chollet. Je vous rappelle que si vous désirez le proposer concrètement, il faut le faire sous forme d’amendement.

**M. Jean-Michel Dolivo (AGT) :** – Je constate que la commission a débattu, longuement nous dit-on, d’un point noir : la démarche participative, telle qu’elle est organisée, ne suscite que peu de participation, ne rassemble que peu de citoyens et citoyennes, habitant cette ville... Le rapport use du terme « rangs parsemés » pour parler des séances.

Cela revient à faire un constat : il est important que la Municipalité aborde la question du vote sur l’initiative pour le

maintien d'un stade à la Pontaise de manière positive. Même si elle y est opposée. Cette votation sera l'occasion d'un débat public très important pour les habitants et habitantes de la ville de Lausanne appelés à s'exprimer sur un des points centraux de Métamorphose. Chacun et chacune prendra ses positions par rapport à cette initiative, mais elle est une contribution à une démarche participative sur tous les aspects du projet. C'est bien une des questions que soulève cette démarche: il aurait fallu être ouvert dès le début sur la démarche, les propositions et les modifications de l'espace urbain pour montrer qu'aucun élément n'était pas discutable. Malheureusement, cela n'a pas été la méthode utilisée au départ par notre Exécutif.

Pour revenir sur les conclusions et répondre à M. Chollet: en effet, si j'ai bien compris, la majorité de la commission ne veut pas d'un tunnel. Elle l'a exprimé en refusant de prendre acte de l'avancement des études sur les infrastructures routières du sud de la ville. Elle considère que le développement éventuel d'un axe routier avec un tunnel attirerait encore plus de trafic dans cette région du sud de la ville et que ce n'est pas dans l'intérêt des habitants et habitantes de la ville de Lausanne.

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.):** – Pour répondre à M. Chollet, cet amendement n'a pas pour but d'interdire de faire l'étude. Il dit simplement que cette étude nous ayant été refusée en commission, nous ne souhaitons pas en prendre acte. Je m'étonne que M. Chollet prenne acte d'un document et d'une étude dont il n'a pas connaissance. Mais enfin, chacun fait ce qu'il veut.

J'ai également dit – Monsieur Chollet, vous le savez – que le rapport PALM, que j'ai distribué en commission, définit notamment ce qu'impliquerait ce tunnel: il coûterait Fr. 80 millions, il serait à la charge de la seule Ville de Lausanne, à ce stade du rapport le Canton et la Confédération n'entreraient pas en matière. Ce rapport dit aussi qu'il y a un risque non négligeable d'augmentation des charges totales de trafic, et que le rapport coût/efficacité de ce tunnel n'est pas prouvé. J'ai donné toutes ces informations en commission, je les ai remises par écrit à partir d'un document officiel du PALM.

Je ne dis pas qu'ici nous avons la solution et que ce soir nous pouvons savoir si oui ou non il faut construire un tunnel sous Ouchy. Mais je dis que si nous prenons acte ce soir sans rien dire, c'est une manière de nous engager en faveur de ce tunnel. Cet amendement signale que nous avons encore de grands doutes, que nous n'avons pas les connaissances techniques suffisantes. En l'état, vu le peu d'informations que nous avons, nous ne prenons pas acte. Mais si un jour il y a un préavis devant ce Conseil communal pour voter un investissement de Fr. 80 millions, et si la Municipalité souhaite que nous votions le crédit, j'imagine que des études conséquentes nous seront fournies. Je ne me fais pas de souci à ce propos.

Je vous invite donc à soutenir cet amendement, et la position de la commission.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC):** – Si nous ne votons pas le crédit d'étude maintenant, et si nous n'intégrons pas ce projet au PALM, assurément nous n'aurons pas un sou de la Confédération. Ça, c'est certain, Madame Germond! Je me rappelle que lorsque nous avons étudié et voté les Fr. 20 millions et quelques pour l'aménagement de la place de la Navigation, Pierre Payot avait fait une proposition qui était loin d'être farfelue, et qui avait été soutenue par la gauche: celle d'intégrer la première partie de ce futur tunnel dans le parking de la place de la Navigation. Ensuite, il aurait été prolongé. Il y a donc longtemps qu'on réfléchit à la traversée d'Ouchy, qu'on cherche à rendre à Ouchy sa vraie vocation touristique, conviviale et commerciale. C'est le moment de réaliser ces études. Faute de quoi nous nous tirerons une balle dans le pied en supprimant toute possibilité d'entrée de financement dans le cadre du PALM.

**M. Axel Marion (LE):** – J'ai suivi avec intérêt le débat. Un mot à l'intention de M<sup>me</sup> Germond. Je suis surpris de voir qu'avec cet amendement, on nous propose d'attendre, pour prendre une décision, d'avoir plus d'informations sur les conséquences de ce tunnel routier. Dans une précédente séance, pourtant, la majorité de ce Conseil a décidé, sur la base d'informations assez fragmentaires, de prendre une option pour la deuxième ligne d'axe fort en direction du nord de la ville. Il y a là deux poids deux mesures, et cela me dérange.

Ensuite, la participation. Je me fais un peu l'écho de ce qu'a relevé M. Dolivo. J'ai aussi remarqué le point noir concernant la démarche participative. Je suis aussi d'avis que la votation que nous aurons l'année prochaine sera un bon instrument pour échanger sur le projet Métamorphose. La commission a souhaité que la Municipalité redynamise la démarche participative. Mais elle a aussi souhaité que le groupe Ola! reste indépendant. La Municipalité peut-elle nous dire un mot sur ses intentions par rapport à la démarche participative?

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.):** – J'aimerais répondre à M. Chollet concernant le PALM. Toutes les informations qu'a données M<sup>me</sup> Germond sont dans un document disponible sur Internet. Le projet du tunnel a été intégré dans le PALM, mais il n'a pas été retenu parce qu'une analyse de cette infrastructure, réalisée par les services cantonaux, montre clairement que son rapport coût/efficacité est très moyen. Toutes ces informations font partie du dossier transmis à la Confédération.

D'autre part, sur le point que souligne M. Marion, la prise de position est basée aussi sur un rapport de 250 pages. Dans le cas qui nous occupe ce soir, nous n'avons eu aucune information, hormis par le PALM. Sur les études que mène maintenant la Commune, aucun document n'a été transmis à la commission. Nous sommes dans deux cas complètement différents et il est faux de vouloir les comparer.

**M. Ulrich Doepper (Les verts):** – Les explications concernant le financement de certains projets du Projet

d'agglomération Lausanne-Morges ont déjà été commentées par M<sup>me</sup> Zuercher. M<sup>me</sup> Germond a, je le confirme, donné d'excellentes explications. Peut-être que M. le municipal confirmera encore qu'il y a des projets à financement uniquement fédéral, d'autres exclusivement communal. Ils font partie d'un tout, et il ne s'agit pas de faire comme pour le tram, vite, pour avoir des sous fédéraux. C'est un objet dont on a estimé qu'il devait faire partie du PALM, mais avec un financement uniquement communal. Je pense que des négociations sont en cours. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas vu cette étude.

Evidemment elle déborde, elle implique l'ouverture de certaines entrées autoroutières à l'ouest, le prolongement d'une desserte autoroutière à l'est. Ce n'est pas anodin !

Mais peut-être la Municipalité – et là je soutiens pleinement l'amendement de M<sup>me</sup> Germond – dans un geste un peu désespéré, veut-elle remettre sur la table le projet de la Perraudettaz, une traversée du sud de la ville autant que possible en site propre automobile. C'est un peu l'idée du drain qui évacue les miasmes, et ensuite on se porte mieux. Mais nous sommes revenus de cette logique.

Je voudrais aussi confirmer l'interprétation par M. Dolivo de la situation : en effet, nous pouvons être inquiets, parce que le préavis parle d'une étude de 2006 qui a montré l'intérêt de construire une traversée souterraine. Elle figure en effet dans le Plan directeur communal. Mais affirmer qu'une étude est arrivée à une conclusion sans nous la montrer – ou alors je suis le seul dans cette assemblée qui a eu cet honneur – ni, en gage de bonne volonté, nous informer sur la suite, est insuffisant. Par conséquent, je vous recommande de soutenir l'amendement de M<sup>me</sup> Germond.

**M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE) :** – On parle du PALM, on parle de la liaison Lausanne-Morges. J'aimerais savoir qui fait partie de l'association intercommunale ? Compte-t-elle des conseillers communaux ou seulement des municipaux ?

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :**  
– Je suis sidéré d'entendre ce que j'entends, sur deux points.

D'abord à propos de la Pontaise, où on accuse la Municipalité de rétention des informations. Ce préavis a été adopté par la Municipalité le 25 juin 2008, mais le rapport sur le stade est sorti plus tard. En revanche, en commission, les réponses ont été données aux questions posées, et les documents demandés ont été fournis. Donc n'accusez pas la Municipalité de ne pas informer ! Quand les documents sont prêts, ils sont transmis. C'est une mauvaise accusation que fait plus particulièrement le parti POP et Gauche en mouvement, lorsqu'il dit qu'il n'a pas connaissance d'études et qu'il n'a pas pu avoir des documents. C'est le contraire, les documents ont été remis aux commissaires qui vous représentent au sein de la commission.

En ce qui concerne l'étude Sous-Gare, nous vous en donnons l'état. J'entends, ou peut-être que je n'ai pas bien compris – mais plusieurs intervenants l'ont répété – que cette étude vous a été refusée. Pour qu'une étude soit refusée, il faut qu'elle soit prête. Nous vous avons dit qu'elle n'était pas terminée. Un document de travail a été présenté spécifiquement au président de l'ATE Vaud, M. Doepper ici présent, en précisant bien que cette étude n'est pas terminée, parce qu'elle doit faire l'objet de concertations avec l'Est lausannois. C'est dit clairement dans différents documents transmis ici ou là et notamment à vos commissaires.

Pully, Prilly et Lutry ont des projets conséquents susceptibles d'avoir des effets sur Lausanne. Et Paudex aussi, excusez-moi, j'ai oublié la Commune de Paudex.... Ne pas prendre acte que cette étude se poursuit, en concertation avec ces Communes, c'est refuser le dialogue avec le Schéma directeur de l'Est, et ne pas tendre à un développement harmonieux sur les axes de circulation qui entrent dans Lausanne.

Par ailleurs, vous faites un procès d'intention à la Municipalité, qui vous a écoutés, et à qui vous avez demandé, lors du dernier préavis de Métamorphose, de vous donner l'état de la situation. Nous vous avons dit qu'une étude est là, qu'elle est présentement en *stand-by*, qu'elle attend l'avancement du projet.

Cette étude est gelée parce que le Schéma directeur de l'Est s'est organisé et a embauché du personnel. Cet automne, il a choisi ses mandataires pour accompagner le développement de cette étude sur le sud de la ville. Dire qu'il n'y a pas de financement est prématuré. Dans la fiche du PALM à laquelle M<sup>me</sup> Germond fait référence, aucune décision n'est mentionnée. Parmi les propos tenus, tous ne sont pas confirmés, ni par les uns ni par les autres. Plusieurs membres de la Municipalité étaient présents à la rencontre avec M. Leuenberger lors de la pose de la première pierre du m2 : il nous a alors promis le financement des mesures d'accompagnement de tout ce qui touchait la Perraudettaz en direction du carrefour de la Maladière, au titre de la participation fédérale au financement des routes nationales.

Est-ce que cela se traduira dans la réalité ? Je n'en sais rien. C'est la promesse faite par un conseiller fédéral en exercice, en présence d'une Municipalité en exercice. Cette promesse est encore exécutoire. Peut-être que les choses changeront demain, mais on ne peut pas dire aujourd'hui que ces projets d'aménagements routiers sur le bord du lac ne peuvent pas être financés par Berne. Une question formelle a été posée par les membres de l'Exécutif et par son syndic, ici présent. La réponse du conseiller fédéral en exercice, c'est oui. Celui-ci n'a pas le détail de cette étude, pour la bonne raison qu'il faut la finir. Donc n'affirmez pas des choses fausses.

Si vous ne prenez pas acte de tous les documents informatifs, voire définitifs, qui vous sont communiqués, pour les

prochains préavis, nous ne vous donnerons que le factuel et ce qui est en lien direct avec le titre du préavis. Nous ne vous donnerons plus l'état des études. Vous viendrez en commission et vous poserez les mêmes questions.

Alors ne pas prendre acte des explications énoncées dans le préavis, c'est un paradoxe de plus, auquel votre serviteur s'habituerait.

**M<sup>me</sup> Diane Gilliard (AGT):** – Je précise à M. Français ce que j'ai dit. En parlant d'études que nous n'avons pas lues, je me référais évidemment à l'étude sur le tunnel, dont il vient de nous dire qu'elle n'est pas terminée et qu'elle doit encore faire l'objet de concertations. Nous n'avons par conséquent pas pu la lire. C'est tout.

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.):** – Je ne me fais pas trop de soucis: si M. Français veut obtenir Fr. 80 millions, il devra fournir des études.

D'autre part, il a peut-être discuté au café avec M. Leuenberger sur le financement des tunnels de Lausanne, mais moi, là, j'ai la fiche officielle du PALM. On la trouve sur son site internet et, pour Lausanne, il est indiqué clairement: réseau routier Sous-Gare, tunnel sous Ouchy, trémie de la Maladière, etc. Coût: Fr. 80 millions. Financement: Commune. Rien sous Confédération, rien sous Etat de Vaud. On peut croire ce qu'on veut croire, au café, ou croire les documents officiels. Moi, je me réfère aux documents écrits officiels.

**M. Daniel Brélaz, syndic:** – Je comprends la nature du malentendu. Les deux réalités existent. Il existe une fiche du PALM, «Fonds d'infrastructure» – ce sont les fameux Fr. 6 milliards de la Confédération; et pour la partie routière, je ne sais plus combien, un peu moins. Simultanément, il y a la Perraudettaz, où la Confédération, lors de l'abandon du projet, a dit qu'elle était prête à financer un projet de rechange.

En l'occurrence, M. Français dit qu'un financement de ce genre a été fortement envisagé par le conseiller fédéral Leuenberger lors d'une rencontre officielle entre le Conseil d'Etat, la Municipalité et le conseiller fédéral, plus un certain nombre de hauts fonctionnaires. Elle a duré une heure avant le départ d'Epalinges pour l'inauguration du m2. A ce moment, vu l'époque, cela se ferait sur le Fonds d'infrastructures autoroutier.

Madame Germond, vous avez tout à fait raison, ce financement n'est pas pris sur le Fonds d'infrastructures PALM. Cependant certains éléments du PALM et de la région seront financés par ZEB, d'autres par les projets fédéraux ferroviaires, d'autres encore, si ça concerne les autoroutes de liaison, par le Fonds d'infrastructures autoroutier. Enfin, le gros paquet sera financé par le Fonds d'infrastructures.

Je peux donc comprendre les deux points de vue, mais il vaut mieux s'entendre sur les faits.

**M. Jean-Yves Pidoux, municipal, directeur des Services industriels:** – Quatre points, pour répondre à certaines interventions. Les deux premiers concernent spécifiquement l'activité des Services industriels.

L'emplacement de ce poste de détente et de comptage, que nous abrégeons PDC en l'honneur de M. Mettraux (... rires...), a été minutieusement étudié et, sauf erreur, les différentes possibilités de le relocaliser ont été présentées à la commission. Une synthèse de l'analyse des sites potentiels montre que la place retenue est la seule qui correspond, pour l'ensemble des critères, aux exigences de l'Ordonnance fédérale de protection contre les accidents majeurs. Le seul caractère négatif du site retenu est qu'il est dans une zone protégée. C'est pourquoi, comme l'a dit M. Hubler, nous avons soigneusement travaillé cet aspect en nous adressant aux associations de protection de la nature et de la faune. Nous avons trouvé une solution qui permet justement une amélioration de la biodiversité dans cette zone, précisément parce qu'elle n'est pas accessible au public.

Ensuite, il y a le tracé de la conduite qui montera vers Malley. Une conduite à 5 bars ne diminue pas seulement le risque d'accident – heureusement, il n'y en a pas eu jusqu'à maintenant et nous espérons qu'il n'y en aura jamais avec la conduite à 25 bars – mais surtout, étant donné les contraintes de plus en plus strictes liées à la protection contre les accidents majeurs, cette baisse de la pression permet de diminuer l'étendue de la zone de sécurité. C'est très important pour la valorisation du territoire urbain entre le nouveau poste de détente et Malley. Cela suppose évidemment des négociations avec les propriétaires qui sont sur le tracé. A l'arrivée à Malley, cela suppose des réflexions en matière d'aménagement du territoire, de valorisation foncière et de concertation entre les Communes propriétaires et les Communes territoriales.

La sphère est propriété de la Ville de Lausanne, par les Services industriels, sur un terrain qui n'est pas sur le territoire communal lausannois. Cette sphère, que certains trouvent aussi belle qu'ils trouvent hideuse la gare de racleurs – la perception des équipements industriels évolue – n'est pour l'instant pas hors service; les Services industriels ont encore la responsabilité de son fonctionnement et de sa sécurité. C'est dans le cadre des discussions avec les partenaires du Schéma directeur de l'Ouest lausannois que l'affectation et le maintien éventuels de cette sphère seront discutés.

Enfin, quelques mots sur la participation, puisque j'ai été nommé président du Groupe consultatif d'accompagnement et de suivi de la démarche Métamorphose. Ce groupe consultatif a un peu occupé ce Conseil communal au printemps, j'ai consulté les présidents de groupe, et nous sommes arrivés à un accord sur sa composition. Nous écrirons très prochainement à l'ensemble du Conseil communal pour lui faire part de cet accord entre la Municipalité et les présidents des groupes politiques.

**M. Alain Hubler (AGT) :** – Ce que j’ai compris, en fait, des explications croisées de MM. Brélaz et Français, avec ces deux réalités qui coexistent, c’est que la Municipalité nous demande de prendre acte de l’état d’avancement d’études qui ne nous avancent pas, puisque nous ne les avons pas vues.

Concernant la promesse qui aurait été faite par M. Leuenberger lors de l’inauguration du m2, j’ai un peu de peine à comprendre – je n’ai pas dit à croire – comment un conseiller fédéral peut s’engager sur un projet à Fr. 80 millions lors d’une journée d’inauguration, entre les petits fours et le vin de Lavaux. Ça me paraît un peu léger.

Puisqu’on parle d’études, je profite de ce que j’ai pris la parole pour rappeler que M. le syndic nous a promis les résultats de l’étude Transitec – encore une étude que nous n’avons pas vue – sur les reports de circulation induits par les deux variantes entre le Flon et la Blécherette. On parle beaucoup d’études et nous n’en voyons pas beaucoup ! Je préférerais qu’on en parle moins, et qu’on les voie.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – De nombreuses séances ont eu lieu avec des représentants du Conseil fédéral. En l’occurrence, la rencontre avec M. Leuenberger ne date pas de l’inauguration du 18 septembre, mais de la pose de la première pierre, en 2004.

La référence à ce financement est une réalité, c’est la suite d’une promesse du conseiller fédéral Schlumpf. Le réseau a été abandonné par les Autorités municipales, il fallait trouver des solutions. Dans le cadre du m2, c’est ce que vous appelez des mesures d’accompagnement ; par exemple l’arrivée de l’autoroute à la Maladière, ou à la Perraudettaz, qui n’a pas été réalisée. Il faut faire des « finitions » pour ces arrivées d’autoroute. De même, le tunnel projeté par la Commune de Lutry jusqu’à un point précis de son territoire bénéficierait de ce financement, garanti par le projet des routes nationales à la fin des années 1950.

C’est à cela que nous faisons référence. S’il y a quelques confusions dans le document que vous avez reçu, nous pouvons vous donner des explications et répondre à vos questions. Vous les avez posées en commission, ce qui m’a fait penser, honnêtement, que tous les participants avaient entendu nos réponses. Ce n’est d’ailleurs pas la première fois que nous les donnons publiquement, ici au Conseil communal et dans les diverses séances organisées autour du projet Métamorphose.

A propos de ces études, vous faites un procès d’intention, ce que je trouve peu délicat vis-à-vis de la Municipalité. En l’occurrence, lorsque le bureau chargé de l’étude dont vous parlez a présenté celle-ci, dans son état du moment, des conseillers communaux étaient présents et il me semble que vous étiez dans cette salle lorsqu’on a parlé des axes forts. Mais personne ne connaît l’étude terminée ; le document final, qui fait l’objet de concertations avec les diverses Autorités à un niveau supérieur, sera transmis à la

Municipalité. L’étude a été définitivement validée la semaine passée. Les documents, considérés comme publics, ont été amendés, pas sur le fond, uniquement dans la forme. Personnellement, je ne l’ai pas encore complètement lue, vu son ampleur, la Municipalité en prendra connaissance la semaine prochaine, je pense.

Cela dit, les échanges que nous essayons d’avoir avec votre Conseil sont un peu difficiles. Nous vous tenons au courant de l’évolution des documents, nous vous disons qu’ils ne sont pas formalisés, nous répondons à vos légitimes questions. En effet, nous sommes embarrassés pour vous transmettre le document définitif avant qu’il soit terminé. Entre le lancement d’une étude, qui nécessite peut-être des compléments, et sa publication, il peut se passer du temps. Entre-temps, nous publions des préavis. Votre désir d’être informés est légitime, mais notre retenue à vous transmettre des dossiers pas complètement avalisés l’est aussi, et cela peut susciter quelques quiproquos, comme par exemple ce soir. Sachez cependant que ce n’est pas le signe que nous voulons vous désinformer, bien au contraire.

La même chose pourrait se passer bientôt, puisque la Municipalité publiera tout prochainement le troisième préavis, qui traite de la votation à venir. Nous devons vous faire des propositions que vous débattrez en plenum et auxquelles vous pourrez apporter des correctifs. Ce préavis portera principalement sur l’initiative populaire, mais nous répondrons aussi aux questions que vous vous posez sur l’avancement des différents projets en cours. Je pense notamment au plan partiel d’affectation pour le P+R, à Vidy, ainsi qu’à l’évolution des Plans d’affectation pour tous les jardins familiaux de Lausanne, qui toucheront une grande partie du territoire. C’est une procédure qui dure dix-huit à vingt-quatre mois en moyenne, et vous devrez accepter de prendre acte des études en cours pour lesquelles les documents finaux ne peuvent être transmis.

Si vous décidez de ne pas prendre acte que des documents de travail sont en cours, c’est votre droit. Cependant, à l’avenir, nous renoncerons à vous transmettre cette information dans des documents officiels imprimés à votre intention. Nous avons cru – en tout cas c’est ce que j’avais cru – que c’était ce que vous aviez demandé lors du dernier préavis.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – En effet, c’est lors de la séance précédente avec le conseiller fédéral Leuenberger que ces propos ont été tenus. Nous avons abordé beaucoup d’autres sujets importants dans l’heure que vous évoquez, mais pas celui-là. C’était lors de la séance précédente.

Vous vous plaignez de n’avoir pas reçu l’étude en question. Nous disons que nous vous demandons simplement de prendre acte du fait que cette étude n’est pas terminée. C’est cela que vous voulez biffer. C’est un choix possible. Mais cela signifie que nous n’aurions pas dû vous dire que l’étude était en cours. On en fait tout un plat depuis trois quarts d’heure, mais c’est la signification exacte du vote !

Sur le fond, je vous rends attentifs à une chose. Lors du débat sur le premier volet de Métamorphose, une discussion a eu lieu sur le tunnel du sud. Elle a abouti à une position de compromis : on va voir la suite. Le principal danger pour Lausanne serait qu'en fonction de la promesse politique faite à l'époque par M. le conseiller fédéral Schlumpf, on se retrouve dans la situation où l'on pousse la Perraudettaz sur Lutry en disant à chacun de se débrouiller avec ce qui arrivera en bas. Nous tenons absolument à éviter ce problème. Si la Confédération, contrairement à la promesse de M. Schlumpf, renonce à tout, cela posera des problèmes de sortie à Corsy, mais à Lausanne, ça n'aura pas les mêmes effets.

Le PALM, solidairement, soutient le tout, puisqu'il prend en considération les demandes de toutes les Communes. Mais si Lausanne dit qu'elle ne veut pas de ce tunnel, quoi qu'il arrive, même s'il est considéré comme un tout avec la bretelle de la Perraudettaz – c'en est une conséquence, pour éviter une catastrophe sur le plan du trafic – la Confédération pourrait ne voter que l'arrivée de la Perraudettaz à Lutry, les Communes devant se débrouiller pour trouver une solution. Qui, alors, sera à 100% à leur charge.

Ce que nous essayons de faire, c'est de lier les choses. L'étude avec le secteur Est cherche à faire un projet qui – sans jeu de mot – tienne globalement la route si cette terminaison de la Perraudettaz se réalise, tout en s'assurant que les conséquences ne soient pas catastrophiques pour les communes traversées. Je vous rends attentifs aux risques de faire disparaître trop tôt un tunnel Sous-Gare du processus. Nous pourrions nous retrouver dans une situation où la Perraudettaz se ferait quand même dans la variante Lutry, mais où les Communes devraient se débrouiller pour gérer la suite. Ce risque est loin d'être nul. C'est pourquoi nous cherchons vraiment à lier les choses avec le secteur Est, pour que la Confédération vote soit le tout, soit rien du tout, mais surtout pas la moitié.

**M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE) :** – J'ai posé une question tout à l'heure et j'attends une réponse. J'ai demandé qui sont les membres de l'Association intercommunale. Est-ce que ce ne sont que des municipaux ou y a-t-il des conseillers communaux? Est-ce que notre Conseil communal est représenté au sein de l'Association intercommunale?

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – Votre Conseil a nommé une commission permanente, qui traite des affaires extérieures à Lausanne. Elle est composée de conseillers communaux.

Il existe un deuxième type de séances, au niveau des Exécutifs de la région lausannoise : nous sommes représentés dans les Schémas directeurs de l'Est, du Nord et de l'Ouest par votre serviteur et par des fonctionnaires du Service des routes et de la mobilité, ainsi que par l'adjoint au chef du Service d'urbanisme. A Lausanne Région, tous les municipaux sont représentés dans les secteurs qui concernent leurs

dicastères. Pour le PALM, le syndic et moi nous représentons la Municipalité. Dans certains dossiers, c'est le suppléant du directeur des Travaux, à savoir M. Tosato, qui représente la Municipalité. Dans tous les cas, un chef de service accompagne M. le syndic. C'est le chef du SEGRE, en l'occurrence, qui représente les intérêts de la Ville à l'extérieur. Nous avons énormément de séances qui concernent les liens entre la région lausannoise et la Ville de Lausanne.

Le projet du PALM ne s'arrête pas aux frontières de Lausanne Région. A l'est, cela déborde sur le bassin versant d'Echallens, et le bassin versant de Morges a rejoint ce lieu d'échange et de dialogue. La Ville est propriétaire d'actions – c'est le cas du LEB, ou de la CGN – dans des secteurs d'activités nettement plus éloignés de Lausanne. Le directeur des Services industriels est très impliqué dans tous les domaines liés à l'énergie, et donc dans toute la Suisse romande. Cela vaut aussi pour le tunnel du Grand-St-Bernard.

Tout cela sort vraiment de Lausanne, mais nous n'avons pas d'association spécifique.

**M. Nicolas Gillard (LE) :** – On a beaucoup parlé d'intentions, de procès d'intention, de préavis d'intention. M. le syndic a donné une bonne interprétation et, à mon avis, une mauvaise interprétation de cet amendement.

Sa mauvaise interprétation, ingénue et gentille – celle que je préférerais – est qu'il s'agit seulement de dire qu'on ne veut pas prendre acte d'une étude qu'on ne connaît pas. Moi, j'ai entendu autre chose. J'ai entendu qu'on reprochait des intentions à la Municipalité, alors qu'en réalité, c'est l'amendement lui-même qui est bourré d'intentions. Si vous me permettez cette image : on veut enterrer un tunnel.

C'est la deuxième fois, comme l'a dit M. Marion, que dans ce Conseil certains veulent enterrer des projets ou tirer une ligne politique du côté de la gauche. Je ne dirai pas avant de connaître quoi que ce soit, ce ne serait pas vrai, car des rapports ont été déposés, mais avant d'avoir mené à terme un processus d'étude et l'avoir confronté à une Municipalité. Celle-ci, je le rappelle, a une majorité de gauche, et me semble pragmatique dans les deux dossiers. Aussi bien dans celui que nous avons discuté il y a deux semaines que dans celui dont nous débattons aujourd'hui. Encore une fois, je m'étonne de ce procédé, qui vise à placer le Conseil communal devant des choix ou l'amener à prendre des décisions avant que le processus d'enquête ou d'étude soit achevé.

Deuxième remarque : de nouveau, on parle beaucoup de démarche participative. Je ne voudrais pas qu'on confonde initiative populaire avec démarche participative. En effet, j'ai entendu certains soutenir que l'initiative pourrait être une étape dans la démarche participative, alors que la discussion ne se déroule vraiment pas au même niveau. Je n'aimerais pas qu'on dise n'importe quoi dans ce Conseil à ce propos.

D'autre part, une fois que ces études seront réalisées – si la Municipalité parvient à les terminer – j'aimerais bien savoir, à propos d'une ou deux variantes pour la circulation au sud de la ville, quel serait l'avis participatif des citoyens concernés sur la décharge que pourrait représenter ce tunnel. Mais là, je laisse la responsabilité à la gauche de se priver de cet avis.

**M. Roland Rapaz (Soc.) :** – On parle beaucoup de prendre acte qu'une étude est en cours sur ce tunnel. Je le fais bien volontiers, mais ce n'est pas ce que dit la conclusion 1. Celle-ci demande de prendre acte de « l'état d'avancement des études », dont celle, précisément, qui concerne le tunnel. Or je n'ai rien trouvé sur l'état d'avancement dans le préavis. Donc si ça vous paraît utile que je prenne acte qu'une étude est en cours, je suis prêt à le faire ! Mais je ne suis pas prêt à prendre acte de l'état d'avancement d'une étude dont je n'ai pas vu le moindre élément.

**M<sup>me</sup> Myriam Tétaz (AGT) :** – Je m'étonne d'entendre de nouveau parler de la Perraudettaz. Je croyais qu'on avait voté contre. Je ne sais plus de quand ça date, mais est-ce qu'il y a prescription sur les votes du peuple ?

**M. Yves Ferrari (Les Verts) :** – Je rebondis sur les propos de M. Gillard. Je suis surpris de la façon dont il termine son intervention. En effet, il soutient qu'un tunnel pourrait diminuer le trafic et donc réduire la gêne que ressent actuellement la population du sud de la ville. C'est probablement vrai que si on entreprend une consultation pour savoir si les habitants au sud de la gare sont favorables à enterrer les voitures pour qu'elles puissent accéder plus facilement au lac, ils le seront sans doute. Mais qui n'approuverait pas une tentative de cacher le trafic, de l'enterrer pour qu'il pose moins de problèmes qu'aujourd'hui ? C'est une fausse question ! La bonne question c'est comment diminuer le trafic au centre ville et non de savoir comment le cacher. Si on organise des forums participatifs autour de cette question, les réponses seront probablement plus évanescentes.

Selon notre syndic, l'une des conclusions du premier préavis d'intention sur Métamorphose a été le résultat d'une sorte de *modus vivendi*. En effet, cela va dans ce sens : on ne prend pas directement position, on attend de voir la suite pour se déterminer. Mais si, aujourd'hui, refuser de reconnaître un état d'avancement c'est *de facto* estimer qu'on ne veut pas de tunnel, c'est aller à l'encontre de ce que le Conseil communal a voté lors du premier préavis. Il disait : on attend, on regarde ce qu'il en est. Si aujourd'hui nous n'attendons plus, parce qu'attendre signifie refuser, cela ne respecte pas le vote de notre Conseil.

M. Olivier Français disait assez justement, ce que je comprends, que les temporalités sont différentes entre les préavis publiés et les études commandées à des bureaux d'ingénieurs. Un préavis sort, une étude se termine entre le premier préavis et le deuxième, puis un autre préavis est publié. Ça peut durer un moment, avec des décalages. Je suis conscient de ce genre de problèmes, mais il n'est pas

nécessaire de dire à chaque préavis que cette étude avance, même si nous ne la voyons pas, et que nous devons en prendre acte. Dans ce cas, il faudrait aussi indiquer dans ce préavis que le troisième arrive, comme vous venez de le dire. J'imagine que des réflexions ont déjà été lancées, même si ce n'est pas directement indiqué. De même, il n'est pas nécessaire d'annoncer que diverses choses avancent ni que la Municipalité travaille à ce projet, même si nous ne le voyons pas ! Nous lui faisons confiance. Nous voyons dans les préavis, ou dans les commentaires, que cela va dans le bon sens.

Donc dire que nous ne prenons pas acte d'une étude que nous n'avons pas vue n'a rien à avoir avec l'acceptation ou le refus d'un tunnel au sud de la ville. C'est seulement une manière de dire que nous aimerions avoir cette étude. Nous interprétons le fait de prendre acte d'une certaine manière : nous voulons nous rendre compte s'il y a une avancée ou non. Ça s'arrête là. On peut évidemment avoir une autre vision du fait de prendre acte, fondée sur la confiance. Ça ne me pose pas de problème. Je fais très fréquemment confiance à la Municipalité sans avoir besoin d'en prendre acte formellement en votant la conclusion d'un préavis. Je vous encourage donc à accepter les conclusions comme les a votées votre commission.

**M. Alain Hubler (AGT) :** – Je suis un peu dépassé par les événements, là. M. Gillard nous a expliqué que ne pas prendre acte qu'une étude a commencé équivaldrait à enterrer un tunnel. C'est un peu exagéré. Et, surtout, j'ai l'impression que nous avons complètement dévié de ce préavis, dont je crois savoir qu'il porte sur le projet Métamorphose. Or, dans ce texte, je n'ai pas vu très souvent l'acronyme PALM, ni le mot Perraudettaz. Or, tout à coup, on ne parle plus que de cela.

Ce mélange des genres est sans doute le fait du hasard, ou alors il est de notre responsabilité. Mais je n'en suis pas absolument convaincu.

Je n'ai pas de conseils à donner à la Municipalité, mais peut-être serait-il raisonnable de présenter des préavis qui sérieraient un peu les questions. Quand un préavis porte sur le PALM, on parle du PALM, quand il traite de Métamorphose, on parle de Métamorphose. Et quand il s'agit des interactions entre les deux, on parle de ces interactions. Là, j'ai l'impression qu'on nous a discrètement glissé un tunnel dans la conclusion 1, à la dernière ligne de la page. Je ne vois pas du tout le rapport entre ce point de la conclusion et le reste du préavis.

Donc dans ces conditions, je préfère m'abstenir. Et dans le cas présent, s'abstenir, c'est voter l'amendement de M<sup>me</sup> Germond.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – Monsieur Rapaz, si vous lisez les pages 19 et 20 du préavis [p. 531], vous trouverez la réponse à votre question. Notamment, dans le dernier paragraphe du point 4.7 : Le



Schéma directeur de l'Est ... «devra en particulier se prononcer sur l'intégration des différentes mesures prévues dans le PALM pour l'Est, à savoir l'avenir de la liaison autoroutière inachevée de Corsy, l'implantation du réseau des axes forts de transports publics et l'implantation de nouveaux parkings d'échange. Les résultats de cette étude seront connus en mars 2009». Vous prenez acte de ce renseignement qui vous est donné.

L'étude demandée aux professionnels doit répondre à la question suivante : il y a un problème de trafic individuel, particulièrement Sous-Gare. Quelle est la solution ? Nous n'avons pas dit : nous voulons un tunnel ! La problématique est celle du trafic est-ouest.

Pully, Paudex, Lutry, Lausanne, toutes ces Communes ont des objectifs spécifiques. Le Plan directeur communal mentionne qu'il faudrait une zone de détente à Ouchy. D'ailleurs, une partie des Verts, par exemple M. Rossi, propose d'aménager une plage. Si, c'est une plage ! Vous demandez plus de convivialité et moins de bagnoles vers la Navigation. C'est la traduction de ce qui s'est passé en 1995, et c'est ce qu'on retrouve encore au Conseil communal en 2008. Nous avons transmis ces souhaits à des spécialistes.

Un autre problème, c'est la saturation de l'avenue de Cour. Nous avons pris des mesures préventives, avec déjà des restrictions à la circulation. Vous avez voté deux préavis à ce sujet, l'aménagement de l'avenue de Cour et les mesures d'accompagnement dans le cadre du m2. Monsieur Ferrari, mathématiquement, près des rives du lac, à Lausanne, il y a trois rues. Une à Rumine, et deux qui arrivent Sous-Gare. La proposition du mandataire, c'est de supprimer un tuyau. Vous avez tous étudié un peu d'hydraulique à l'école. Vous étiez bons, ou pas très bons, mais vous savez que si le volume de deux tuyaux arrive dans un seul, il n'y a pas de miracle, cela provoque automatiquement une diminution du trafic. Ça ne s'explique pas en deux minutes, au Conseil communal. Il faut que le rapport vous soit présenté. Nous vous avons informé en commission que nous avançons dans ce projet réalisé en particulier en concertation avec les Communes de Pully, Paudex et Lutry.

Pour le planning, si vous dites que vous n'avez pas pris connaissance de son évolution au cours des trois séances de commission, cela signifie que vos commissaires ont mal fait leur travail. Nous avons expliqué les modifications du planning intervenues pour ce projet. C'est précisément ce qui rend nécessaire le troisième préavis, que vous allez avoir, compte tenu de la proposition des initiants.

Il faut se souvenir de tout cela. Les procès d'intention réguliers que vous intentez, en particulier sur les informations que nous vous donnons, sont très nets. M. Hubler en donne un exemple : il dit que tout ce qui touche le PALM doit faire l'objet d'un préavis PALM. Et pour tout ce qui touche uniquement Métamorphose, on ne parle que de Métamorphose. Cependant au tout premier préavis, vous nous avez reproché de ne pas mentionner les mesures d'intégration que

nous devons prendre dans le cadre de cet immense projet. En effet, Métamorphose a des incidences sur le Nord, sur les projets autoroutiers et de transports publics dans cette partie du territoire, tout comme au sud, ce qui nécessite une concertation avec les Communes de Renens, Ecublens, Chavannes et Saint-Sulpice.

Nous faisons ce que vous voulez. Il n'y a pas de problème ! Prenez votre décision ce soir. A l'avenir, nous répondrons à vos questions, mais ne nous demandez pas chaque fois d'aller d'un côté et après de l'autre.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Je commence par un événement historique, qui nous rajeunira tous d'à peu près 25 ans : c'est la votation du peuple vaudois sur la double initiative demandant d'une part la suppression du tronçon autoroutier entre Yverdon et Morat, refusée par le peuple à 53 %, et d'autre part la suppression de la bretelle de Perraudettaz, acceptée par le même peuple vaudois à 53 %. Suite à cette démarche, le Conseil d'Etat vaudois et les élus aux Chambres fédérales, dont j'étais – c'était la fois précédente –, ont décidé de tenir compte de l'avis du peuple et que même ceux qui étaient opposés à la N1 devaient prendre acte de cet avis et défendre ce projet à Berne. De même, ceux qui étaient pour la réalisation de la Perraudettaz devaient prendre acte que le peuple avait dit non et qu'il fallait défendre la suppression de l'arrêté qui fixait le réseau autoroutier suisse. Ils n'étaient pas obligés, ils auraient pu faire le forcing en disant qu'ils n'avaient rien compris, etc., mais heureusement ce n'était pas leur style. Cela a provoqué diverses discussions ; le Conseil fédéral ainsi que M. Léon Schlumpf étaient un peu mal à l'aise, parce que le tracé arrivait déjà sur les hauts de Lutry, avec une terminaison digne des histoires de ponts qui s'interrompent au milieu de l'océan. M. Schlumpf a déclaré que si les Autorités vaudoises revenaient avec un projet accepté par la population, ou du moins pas combattu par référendum, il s'engageait à ce que la Confédération en trouve le financement, à condition qu'il ne soit pas plus cher que le projet initial. C'est en gros ce qui a été dit il y a à peu près 25 ans.

Lors de la pose de la première pierre du m2, ces éléments ont été rappelés à M. Leuenberger. Il les connaissait, parce que c'était consigné dans le Bulletin de l'Assemblée fédérale. C'est à partir de là que se fait la discussion sur la nouvelle terminaison de la bretelle de la Perraudettaz, qui descend sur Lutry avant de pousser en direction de Lausanne et de Pully. En effet, Pully et Paudex sont aussi très concernés. Lutry se soulage de la moitié de ses difficultés, mais les trois autres auront des problèmes si c'est réalisé sans mesures d'accompagnement. Ils se sont mis d'accord sur le fait qu'il fallait s'assurer de ce qui se passerait si la proposition de Lutry de descendre jusqu'au lac en évitant quelques quartiers était retenue. M. le conseiller fédéral Leuenberger était d'accord sur le principe. Cependant, le Conseil fédéral n'a pas encore accordé de financement, on ne sait pas si ce sera acquis dans deux ans ou dans dix ans, et ainsi de suite. J'explique cela uniquement pour qu'on sache de quoi on parle.

Donc la possibilité existe, en conformité avec les promesses historiques du Conseil fédéral. Cela ne veut pas dire que le Conseil fédéral de 2010 se sentira lié par ces promesses de l'époque, néanmoins elles existent.

Enfin, pour mettre fin à une discussion qui devient complexe, je prends acte, après les déclarations de M. Rapaz, de M. Ferrari et dans une moindre mesure de M. Hubler, que si l'amendement de la commission passe, contrairement à ce qu'un certain nombre de gens ont dit, cela ne préjuge nullement en faveur ou en défaveur du projet de tunnel. Cela sanctionne seulement le fait que vous n'avez pas lu le rapport. Sauf si ce Conseil, par un amendement, fait une interprétation différente, telle sera l'interprétation officielle de la Municipalité en cas de succès de la version de la commission.

**M. Jean-Michel Dolivo (AGT):** – Prise d'acte, prise de tête, prise de bec : les habitants et habitantes de Lausanne y perdent probablement leur latin. Et il me paraît que les conclusions amendées de la commission sont simples et limpides et je vous invite à les suivre. C'est-à-dire à accepter l'amendement fait par la commission, qui soutient qu'on ne peut prendre acte d'une étude qu'on n'a pas vue et dont on ne sait même pas à quel point elle est avancée, sinon par une simple phrase au détour d'un préavis. Donc je vous propose de passer au vote. Cela m'apparaît le plus raisonnable et nous verrons au moment où nous disposerons de cette étude ce qu'elle énonce comme conclusion.

A Gauche Toute !, lors du premier débat, s'était déjà opposé à ce tunnel. En effet, contrairement à la démonstration un peu étrange de M. Français, il nous paraît signifier un goulot d'étranglement supplémentaire pour la circulation routière au sud de la ville. Monsieur Français, dans les années qui viennent, il est probable que la nécessité s'impose de réduire drastiquement la voiture et la traversée de la ville en automobile. Ce sera une nécessité écologique et sociale, indispensable. Et, de ce point de vue, ce tunnel sera probablement obsolète, quels que soient les résultats de cette étude.

**M<sup>me</sup> Myriam Tétaz (AGT):** – Je retiens avec peine mon indignation lorsque j'entends que si le peuple vote non, on peut décider de passer outre, à lui de lancer un référendum pour s'opposer à la décision ! Je ne comprends pas bien ce principe démocratique.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Soit je me suis très mal expliqué, soit vous ne m'avez pas compris, Madame Tétaz. Le projet de l'époque allait jusqu'à à la Perraudettaz, la limite entre Pully et Lausanne, à deux kilomètres de Saint-François. L'éventuel projet actuel, qui a toutes sortes de qualités et de défauts – mais ce n'est pas le débat de ce soir – se terminerai au bord du lac, à hauteur de Lutry. Ce n'est pas le même projet.

**Le président :** – Merci, Monsieur le Syndic. La discussion se poursuit. Elle n'est plus demandée, elle est close. Nous

avons un amendement proposé par M. Jean-Luc Chollet, demandant de revenir à la conclusion de la Municipalité. Je vous fais voter cet amendement. Ceux qui l'acceptent votent oui, et par conséquent soutiennent la conclusion 1 de la Municipalité. Ensuite, vous voterez les conclusions de la commission, s'il y a lieu.

*(Le vote est ouvert, puis clos.)*

Par 31 oui, 48 non, et 1 abstention, vous avez refusé l'amendement de M. Chollet.

Nous nous en tiendrons donc aux propositions de la commission.

Monsieur le rapporteur, quelle est la première détermination de la commission, qui correspond à une nouvelle conclusion 1 ?

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur :** – La commission a amendé la première conclusion de la manière suivante :

*1. de prendre acte de l'état d'avancement du projet Métamorphose et de l'état d'avancement des études concernant le Plan directeur des jardins familiaux, la recherche de variantes d'implantation pour le stade d'athlétisme, la valeur et l'état du stade de la Pontaise et la concertation intercommunale demandée par le Conseil lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19;*

**Le président :** – Merci, Monsieur le rapporteur. Nous voterons à main levée, si cela vous convient. *(Approbation de la salle. Rumeurs.)* La majorité sera probablement assez claire. Celles et ceux qui soutiennent la conclusion de la commission le manifestent en levant la main. Je vous remercie. Avis contraires ? Abstentions ? Avec bien des abstentions, quelques avis contraires, vous avez accepté la conclusion 1 de la commission.

Les autres conclusions, Monsieur le rapporteur ?

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur :** – La conclusion 2 a été acceptée par 16 oui et 1 abstention.

**Le président :** – Merci. Celles et ceux qui soutiennent l'avis de la commission le manifestent en levant la main. Merci. Avis contraires ? Abstentions ? Avec un avis contraire, une dizaine d'abstentions, vous avez accepté la conclusion 2 de ce préavis.

La conclusion suivante, Monsieur le rapporteur ?

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur :** – Cette conclusion 3 est acceptée à l'unanimité de la commission.

**Le président :** – Merci. Celles et ceux qui soutiennent la commission le manifestent en levant la main. Je vous

remercie. Avis contraires? Abstentions? Vous avez aussi soutenu la commission à l'unanimité. Mais je n'ai pas vu quelques abstentions... Deux abstentions, pardon. Ce sont les écrans, qui masquent vos mains levées.

La conclusion suivante, Monsieur le rapporteur?

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur:** – La conclusion 4 est également acceptée à l'unanimité de la commission.

**Le président:** – Celles et ceux qui soutiennent la commission le manifestent en levant la main. Merci. Avis contraires? Deux avis contraires. Abstentions? Deux ou trois abstentions. Je vous remercie. La conclusion est adoptée.

Les conclusions 5 et 6 ont été votées ensemble. Monsieur le rapporteur?

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC), rapporteur:** – Oui, Monsieur le Président. Les conclusions 5 et 6 sont acceptées également à l'unanimité des membres de la commission.

**Le président:** – Je vous remercie. Celles et ceux qui soutiennent la commission le manifestent en levant la main. Merci. Avis contraires? Abstentions? Avec deux abstentions, sans avis contraire, vous avez accepté ces conclusions 5 et 6 du préavis.

Je vous fais voter, pour la forme, l'ensemble du préavis, comme ça nous avons aussi un vote indicatif. Celles et ceux qui soutiennent le préavis le manifestent en levant la main. Merci. Avis contraires? Abstentions? Avec une dizaine d'abstentions, vous avez accepté ce préavis. Cet objet est ainsi liquidé. Merci, Monsieur le rapporteur.

#### **Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu le rapport-préavis N° 2008/29 de la Municipalité, du 25 juin 2008;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide:*

1. de prendre acte de l'état d'avancement du projet Métamorphose et de l'état d'avancement des études concernant le Plan directeur des jardins familiaux, la recherche de variantes d'implantation pour le stade d'athlétisme, la valeur et l'état du stade de la Pontaise, la concertation intercommunale demandée par le Conseil lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19;
2. de prendre acte de l'aboutissement de l'étude concernant les divergences entre Métamorphose et la réglementation ainsi que de l'évaluation environnementale stratégique, demandées par le Conseil lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2007/19;

3. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de M. Jacques Knoepfli et consorts «pour le maintien des jardins familiaux de Vidy, Lausanne»;

4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 9'560'000.– pour le déplacement du poste de détente et de comptage du gaz de Vidy au Bourget, la réalisation d'un gazoduc 5 bars entre le Bourget et Malley et le remplacement du poste de détente et de comptage de Malley;

5. d'autoriser la Municipalité à calculer et à enregistrer en fonction des dépenses réelles les charges d'intérêts et d'amortissements ainsi que les prestations de personnel internes relatives à ces investissements;

6. de balancer par imputation sur le crédit mentionné au point 4 ci-dessus le montant de Fr. 121'000.– prélevé sur le compte ouvert par le rapport-préavis N° 2007/19 pour la réalisation des études préliminaires nécessaires dans le cadre du projet Métamorphose.

**Le président:** – Nous prendrons encore un rapport, avant les droits des conseillers. Trouverons-nous ici la solution pour le trafic est-ouest? Je n'en sais rien, toujours est-il que nous traitons la motion de M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf et consorts «Pour un projet pilote de péage urbain à Lausanne». J'appelle à la tribune M<sup>me</sup> Magali Zuercher.

#### **Motion de M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf et consorts: «Pour un projet pilote de péage urbain à Lausanne»<sup>1</sup>**

##### *Rapport*

Membres de la commission: M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.), rapportrice, M. Jean-Luc Chollet (UDC), M<sup>me</sup> Monique Cosandey (Soc.), M. Roger Cosandey (Soc.), M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttmann (LE), M. Alain Hubler (AGT), M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf (Les Verts), M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE), M<sup>me</sup> Sophie Michaud Gigon (Les Verts).

Municipalité: M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux.

**Rapport photocopié de M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.), rapportrice:** – La commission s'est réunie le 15 juillet 2008 à la Direction des travaux. Elle était composée de M<sup>mes</sup> Monique Cosandey (remplaçant Jean-Charles Bettens), Martine Fiora-Guttmann, Natacha Litzistorf, Françoise Longchamp, Sophie Michaud Gigon et Magali Zuercher (rapportrice), ainsi que de MM. Jean-Luc Chollet (remplaçant Claude-Alain Voiblet), Roger Cosandey, Alain Hubler, Serge Segura (excusé).

<sup>1</sup>BCC 2007-2008, T. II (N° 11), p. 460; *idem*, T. II (N° 15/I), p. 911.

La Municipalité était représentée par M. Olivier Français, directeur des Travaux. Il était accompagné de MM. José Angel Gonzalez, adjoint au chef du Service des routes et de la mobilité, et François Mukundi, adjoint administratif, Routes et mobilité, qui a pris les notes de séance. Nous l'en remercions chaleureusement.

En préambule, le directeur des Travaux présente les représentants de l'Administration qui l'accompagnent, puis la motionnaire donne quelques compléments à son texte :

- sa motion est liée à la problématique des transports individuels motorisés et aux problèmes d'embouteillage, de pollution (bruit et air), abordés depuis de longues années à Lausanne. Il s'agit pour elle d'agir pour protéger la santé des habitants ainsi que le patrimoine bâti, qui subissent les contrecoups de la circulation automobile. Les coûts de traitement des embouteillages sont estimés à Fr. 1,5 milliard en Suisse et en Europe, 1,2% du PIB y est consacré ;
- une étude suisse relative à l'impact des transports sur le territoire place Lausanne au 5<sup>e</sup> rang sur neuf villes et au 7<sup>e</sup> en ce qui concerne le classement selon le niveau de bruit ;
- le Parlement suisse a rejeté le projet de loi qui aurait permis l'instauration des péages urbains en Suisse. Ne pouvant présager de la réaction du Conseil fédéral, il faudra voir si ce dernier reviendra à la charge pour permettre une avancée dans ce domaine.

Pour la motionnaire, le péage urbain est une des solutions possibles aux multiples problèmes posés par la circulation automobile, mais pas la seule. Elle se dit en effet disposée à réfléchir sur d'autres instruments. Elle reste consciente de la nécessité de la mobilité pour faire vivre une ville. Cela ne l'empêche pas pour autant d'appeler à amorcer la réflexion, y compris au niveau de l'agglomération lausannoise (renvoi à la motion Hubler restée sans suite) sur cette problématique.

Le débat qui a suivi a porté sur :

#### *Le statut légal du péage urbain*

Plusieurs commissaires désapprouvent ce projet, car ils le jugent anticonstitutionnel (contraire à l'article 82<sup>3</sup> de la Constitution fédérale).

La motionnaire précise qu'un projet pilote n'est pas anticonstitutionnel mais qu'il faudrait une base légale. C'est cette dernière que le Parlement suisse a refusée. Cette loi aurait permis de faire des projets pilotes (il n'est pas encore question de réalisation de péage urbain à grande échelle, qui effectivement nécessiterait un changement de Constitution). Sa demande d'un projet pilote ne signifie pas la réalisation d'un péage urbain. Il s'agit de mener une étude sur la faisabilité de l'introduction d'une telle mesure à Lausanne, à moyen ou à long terme. Elle explique que le choix du terme «projet pilote» a été dicté par le souci d'obtenir

éventuellement une subvention de la Confédération. Sur ce point, le directeur des Travaux rappelle qu'à ce jour, la Confédération n'accorde aucune subvention au type de projet proposé par la motionnaire.

#### *L'impact sur les ménages*

Certains commissaires annoncent qu'ils s'opposeront à cette motion, car le péage urbain porterait atteinte aux couches sociales défavorisées. En effet, 85% de Suisses possèdent une voiture et la mesure proposée risque de frapper lourdement les ménages modestes. A cet argument, la motionnaire répond qu'il existe des correctifs auxquels on peut recourir, comme ceux qui ont été mis en place en matière de gestion des déchets, ou comme cela a été fait dans d'autres villes en agissant sur le prix du stationnement. Est également évoquée une sorte de «bourse d'entrée».

Le débat sur ce thème se prolonge sur la difficile question des catégories de personnes astreintes à la taxe et a contrario celles exemptes : les familles modestes, les familles avec enfants, les touristes, les clients des magasins, les livreurs, les réparateurs et autres artisans... Dès lors, pour un commissaire, une telle mesure ne pourra pas être rentable. La motionnaire précise que ce sont justement les questions auxquelles devrait répondre un projet pilote.

#### *Le devenir de la motion de M. Hubler sur la gratuité des transports publics à Lausanne*

Lors de la séance, il a été demandé où en était la réponse à la motion de M. Hubler. Le directeur des Travaux a pris note de la demande. Il précise que cette réponse est de la compétence de la Direction de l'administration générale et des finances. Par ailleurs, il émet des doutes sur la volonté de la Municipalité d'entrer en matière sur cette nouvelle demande.

#### *Le statut du texte : motion ou postulat*

Un commissaire relève le caractère contraignant d'une motion. Certains commissaires demandent que la motion soit transformée en un postulat qui demanderait, non pas la mise en place d'un projet pilote de péage urbain, mais une étude sur la faisabilité d'une telle mesure à Lausanne.

La motionnaire accepte de transformer sa motion en postulat avec modification du titre (et souligne que projet pilote dans le jargon de la Confédération veut bien dire que l'on apprécie la faisabilité du projet ; la conclusion peut aboutir à la réalisation ou non du projet) et ajoute qu'elle fait confiance à la Municipalité quant à la mise en place d'une telle étude. Pour elle, l'essentiel est que le dossier avance et elle espère que la Confédération évoluera dans le sens souhaité.

Plusieurs commissaires annoncent que, compte tenu de ces changements, ils voteront en faveur du renvoi à la Municipalité. Pour d'autres, la transformation de la motion en postulat ne change rien puisqu'on demande une étude qui

devrait aboutir à la faisabilité du projet pilote de péage urbain qu'ils combattent.

*L'efficacité de la mesure proposée*

Aux dires de certains commissaires, l'exemple de Londres montre bien les limites du système, avec des dépenses plus importantes que les recettes, qui s'effondrent avec le temps. Le péage urbain a pour objectif de prélever de l'argent en faveur des transports publics et l'expérience des villes qui ont introduit cette mesure démontre que les recettes escomptées diminuent au fil du temps et n'atteignent donc pas l'objectif poursuivi.

*Les autres mesures évoquées par la motionnaire*

Lors de la séance, la motionnaire a rappelé qu'il était utile d'engager une réflexion, pas seulement sur la mesure proposée, mais aussi sur des mesures alternatives.

Elle propose par exemple de réfléchir sur le macaron vignette ou « vignette verte » (qui permet à certains véhicules de se parquer à un endroit déterminé), et de manière plus large, sur la politique de stationnement, sans créer forcément une taxe supplémentaire.

De fait, elle souhaite que l'on se donne les moyens de réfléchir au problème, dans une perspective d'action visible dans quatre ou cinq ans, sans automatiquement suivre les conclusions du parlement.

Sur ce thème, elle évoque le rapport de la Commission européenne visant la réduction des transports individuels motorisés en milieu urbain et l'Initiative des Alpes de l'Union européenne, primée par l'Office fédéral de l'économie et elle estime que l'on pourrait s'en inspirer pour l'adapter au contexte et aux enjeux lausannois.

Plusieurs commissaires, ainsi que le directeur des Travaux, rappellent plusieurs mesures déjà prises à Lausanne en vue de limiter le trafic individuel : couloirs bus, restrictions du stationnement, construction du m2... Un de ces commissaires ne voit donc pas la nécessité de s'engager dans la voie proposée.

En conclusion, la commission a voté sur un postulat demandant une étude de faisabilité portant sur la mise en place d'un péage urbain à Lausanne. Le renvoi à la Municipalité de ce postulat a été approuvé par 5 voix pour, 3 voix contre et 1 abstention.

**Le président :** – Merci, Madame Zuercher. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport ?

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.), rapportrice :** – Je désire seulement attirer l'attention des conseillères et des conseillers communaux sur le fait que la commission a transformé cette motion en postulat et en a reformulé le titre. Il est utile, en préambule, de le rappeler. La commission a donc

voté sur un postulat demandant une étude de faisabilité portant sur la mise en place d'un péage urbain à Lausanne.

**Le président :** – Merci. J'ouvre la discussion.

*Discussion*

**M. Gilles Meystre (LE) :** – Une décision a été prise à Genève, sur le même sujet, et l'Exécutif genevois a décidé de renoncer à instaurer un péage urbain dans sa ville. Le maire de Genève, maire socialiste d'ailleurs, a dit – je cite : « La configuration urbaine de Genève est difficilement adaptable au péage urbain. C'est une ville à forte densité d'habitation sur un territoire restreint, ce qui n'est pas le cas de Berlin par exemple. » On apprend également que la Ville a fait le même constat par rapport à Stockholm.

On voit dès lors mal comment une Ville suisse plus petite, Lausanne, qui compte 55'000 habitants de moins que Genève, bâtie sur un terrain nettement plus accidenté que cette dernière, pourrait décider en toute connaissance de cause de mettre en place un péage urbain sur le modèle de Stockholm. Sauf, bien sûr – et cette tendance existe à Lausanne – si on se considère plus intelligent que les autres et si on revendique un statut d'exception. Ce que certains n'hésitent pas à faire dans d'autres dossiers – suivez mon regard...

Je vous invite donc à dire oui au développement des transports publics, oui au développement du covoiturage, oui à une réduction de la pollution, mais non à du grattage de nombril dont on connaît déjà le résultat, et non à des mesures contraires au statut de notre ville. Une ville ouverte, un centre économique accueillant chaque jour des milliers de visiteurs et de travailleurs de l'extérieur. Pour toutes ces raisons, je vous invite à refuser ce postulat.

**M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE) :** – L'auteur de cette motion, transformée en postulat pour obtenir le soutien de certains conseillers, demande une étude de faisabilité de la mise en place d'un péage urbain à Lausanne. Or, il y a quelques mois et à une large majorité, le Conseil national, à l'instar du Conseil des Etats, s'est opposé aux velléités que le Conseil fédéral avait exprimées dans son programme de législation de tester les péages urbains en Suisse.

Quels sont les arguments des personnes opposées aux péages urbains ? Je vous en citerai ici quelques uns. Ainsi, cette mesure est anticonstitutionnelle, trop chère, peu efficace et antisociale.

Anticonstitutionnelle : en effet, l'art. 82 de la Constitution fédérale sur la circulation routière, précise à l'al. 3 que – je cite – « l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes ». Le Parlement peut autoriser des exceptions, mais il ne l'a fait qu'une seule fois jusqu'ici pour le tunnel du Grand-Saint-Bernard. La vignette autoroutière et la redevance poids lourd reposent quant à elles sur des dispositions constitutionnelles spécifiques. Relevons ici, et pour faire un

parallèle avec l'essai demandé, que la vignette autoroutière devait être une mesure provisoire, comme l'impôt fédéral direct d'ailleurs, et que ces deux mesures sont devenues définitives !

Trop chère : la taille des agglomérations suisses ne justifie pas une telle mesure, même à titre d'essai, et Lausanne n'est pas comparable avec des mégapoles où cette mesure a été introduite. Les agglomérations de Berne ou de Lausanne comptent environ 300'000 habitants, alors que pour Londres il y en a 7,5 millions. Mais regardons les coûts occasionnés par l'introduction du péage urbain à Londres et les recettes ainsi engendrées. Je rappelle que l'introduction d'une telle mesure avait pour but de récolter de l'argent pour améliorer les transports publics. En 2003, première année de son introduction : 150 millions de livres ont été dépensés avec des rentrées estimées à 130 millions. En 2004, les recettes ont plafonné à 68 millions. L'espoir est de stabiliser à terme les rentrées à 80 millions. A Stockholm, la mise en place du système a coûté plus de Fr. 600 millions pour des recettes annuelles de Fr. 70 millions.

Peu efficace : le trafic se situe moins dans les centres des villes ou sur les axes transversaux qui y conduisent que sur les axes périphériques de contournement de ces mêmes villes. En bouclant l'accès aux centres des villes par des péages, on accroîtrait certainement les difficultés aux abords de la zone payante. D'autre part, on reporterait le trafic et les bouchons sur l'agglomération. En revanche, le péage urbain met en péril la survie économique de nombreuses entreprises et, partant, de nombreux emplois, comme le confirment abondamment les nombreuses enquêtes menées à l'étranger. Il diminue la diversité de l'offre. Le commerce de détail établi en ville, qui dépend aussi de la clientèle motorisée, souffrirait. Les clients se tourneraient vers les centres commerciaux de la périphérie. L'impact d'un péage urbain pourrait conduire des PME à une baisse de leur chiffre d'affaires, voire à leur disparition.

La Communauté d'intérêt pour le trafic des centres villes, qui regroupe des associations économiques, artisanales et du commerce de détail, s'est exprimée contre les péages urbains et s'est récemment déclarée prête à lancer un référendum si cette mesure devait être envisagée.

Antisociale : la voiture est un outil social. Quarante pourcent du trafic est un trafic de loisir. Plus de 80% des ménages suisses possèdent au moins une voiture. Si l'on restreint le trafic en jouant sur les prix, on atteint d'abord la mobilité des personnes à revenus modestes. On réserve ainsi la ville à une classe aisée qui a les moyens de se payer un trafic facilité. A Londres, le prix à payer pour accéder au centre ville est de Fr. 20.– par jour, et même à ce prix-là, on ne rentabilise pas le système.

De nombreuses mesures ont déjà été prises par la Municipalité pour réduire le trafic : couloirs de bus, restrictions du stationnement, construction du m2, etc. Ces mesures ont déjà porté leurs fruits puisque selon le Service cantonal de

recherches et d'informations statistiques (SCRIS), entre 1985 et 2006 la circulation s'est modifiée de la manière suivante. Le trafic routier a diminué en ville de Lausanne de 19% sur l'axe Chauderon–avenue de Morges, de 22% sur l'axe Grand-Pont, de 25% sur l'axe rue Centrale, de 8% sur l'axe César-Roux–Tunnel, de 0,2% à l'avenue du Léman. En revanche, on a relevé une augmentation du trafic quotidien de 2% sur l'axe de l'avenue des Figuiers en direction de l'autoroute, et de 90% sur l'autoroute de contournement de Lausanne.

Je ne répète pas ce que M. Gilles Meystre a dit à propos de Genève. Le titre du postulat, même modifié par son auteur, concerne bel et bien la faisabilité d'un projet pilote de péage urbain. Or, en commission, la postulante a clairement dit qu'elle était disposée à réfléchir à d'autres instruments. Cela devrait donc faire l'objet d'un autre postulat.

Je vous invite donc à refuser la prise en considération de ce postulat, tout en invitant la postulante à déposer une autre initiative si elle le juge utile.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Mon voisin me dit que c'est parce que j'ai sommeil, mais je n'y comprends plus rien ! Nous venons de discuter autour d'une étude pendant une heure et demie. La gauche a expliqué pendant une heure qu'elle n'en voulait pas. Ses représentants ont gagné. Et pour le sujet suivant, on vient nous demander une étude pour un péage urbain. Là, l'étude est nécessaire. Soit ! Cette étude se fera, parce qu'on voit bien qui commande ici.

Mais réfléchissons : à qui demanderons-nous de s'acquitter d'un péage urbain ? Aux touristes qui viennent dans notre ville avec leur voiture ? L'image de notre accueil serait assez désastreuse. Aux familles avec enfants ? On nous a déjà dit en commission que des exemptions pour les familles avec enfants, pas très riches par définition, étaient déjà à l'étude. Au chaland ? Au moment où nous essayons de revitaliser le commerce en ville et de contrebalancer les commerces en périphérie, ce serait le comble que de taxer ceux qui viennent faire des achats dans notre ville.

Taxerons-nous les habitants ? Ils paient déjà leur macaron, ce qui ne leur assure d'ailleurs pas forcément une place en face de chez eux. Les pendulaires ? Je me demande s'il y en aura encore, ils seront tous dans les parkings en périphérie, pour autant que ceux-ci se fassent, et ils se feront.

Alors qui allons-nous taxer ? Les livreurs ? Les réparateurs ? Le personnel des soins à domicile ? Les représentants de commerce ? Je ne vois plus guère que les députés au Grand Conseil le mardi, jour de séance. Eux seront susceptibles d'être taxés.

Bref, vous l'aurez compris, le groupe UDC n'est pas favorable à cette étude et vous demande de ne pas l'accepter.

**M. Jean-Michel Dolivo (AGT) :** – A entendre M<sup>me</sup> Longchamp ou M. Chollet, on a l'impression qu'ils connaissent

déjà les conclusions de l'étude demandée. Ce sont les leurs. Mais admettons, et vous devez l'admettre avec moi, que si l'étude est confiée à un bureau sérieux, elle examinera l'ensemble des effets d'un péage urbain, ses avantages, ses inconvénients. Le résultat de l'étude pourra être discuté par une commission, par le Conseil communal et pourra peut-être être soumis à l'ensemble de la population de la ville de Lausanne, ce que je souhaite.

Il s'agit donc bien d'un processus démocratique pour un projet présenté dans le cadre d'une motion, qui devient un postulat. C'est un projet important, dont on peut discuter divers aspects. En tout cas, il mérite ce débat sur la manière de diminuer radicalement les flots de véhicules en ville, pour que la voiture ne soit pas, comme le dit M<sup>me</sup> Longchamp, un outil social, peut-être même écologique, indispensable. Il ne m'apparaît pas qu'en ville la voiture remplit ce rôle.

Nous demandons une étude que nous entendons discuter dans ses conclusions, et peut-être pourrions-nous la soumettre au vote du Conseil communal, et peut-être au vote des habitants de la ville, des décisions qui s'imposent dans ce domaine.

Monsieur Chollet, nous venons de refuser de parler d'une étude que nous n'avons pas vue et dont nous n'avons même pas vu les conclusions. Lausanne Ensemble préfère nous présenter des conclusions avant même d'avoir mené l'étude. C'est une autre méthode que nous vous proposons en soutenant ce postulat.

**M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttmann (LE):** – Comme le disait La Fontaine, la grenouille qui veut se montrer aussi grosse que le bœuf ne peut qu'exploser...

Dans notre infinie modestie, d'aucuns estiment que Lausanne peut s'apparenter à des métropoles comme Londres, Paris, New York, etc. Est-il nécessaire de rappeler qu'au niveau européen nous pouvons assimiler notre ville à une grosse bourgade, voire, si on y ajoute les habitants de la ceinture lausannoise, à un quartier de Lyon? Il est particulièrement remarquable de voir avec quelle énergie une partie des membres de ce Conseil sont motivés pour que notre capitale essuie les plâtres pour les autres. Les coûts et les désillusions pour nous; l'expérience pour d'autres Villes similaires de notre pays...

L'économie semble être honnie par certains et demeure la source de tous les tracasseries de la terre. Que faudra-t-il encore tenter pour que les derniers commerces du centre ville quittent Lausanne pour se rendre en périphérie, déplaçant ainsi le bal des véhicules vers nos voisins de Crissier, de Bussigny, de Renens? Faudra-t-il demander aux visiteurs de Lausanne de laisser leur véhicule à Vennes et de prendre le m2 avec valises et enfants pour se rendre dans nos établissements hôteliers? Ne choisiront-ils pas alors le Novotel ou l'Ibis situés hors des murs de notre cité? Combien d'exceptions faudra-t-il envisager pour des

personnes handicapées, pour les réparateurs et leurs fourgons, pour les livreurs de tout acabit? Chaque artisan a déjà un budget amende s'il souhaite travailler à Lausanne. Faut-il en sus lui prélever des taxes complémentaires pour simplement avoir le droit de travailler?

Cette action est de plus totalement antisociale, pénalisant les personnes au revenu modeste et risquant de rendre le trafic attractif pour celui qui aura les moyens, sans péjorer son revenu, de se déplacer avec son véhicule au centre ville.

Je ne tente même pas ici d'évoquer les coûts d'étude et de réalisation d'un tel système et la complexité des lois et des règlements d'application. Voudrait-on occuper notre Conseil à des tâches improductives que le thème ne pouvait être mieux choisi.

En conclusion je vous prie, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de ne pas entrer en matière sur cette motion et de la renvoyer à ses auteurs pour archivage vertical.

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC):** – Le débat de ce soir est simple, c'est le financement d'une étude. Ce qui représente évidemment des dépenses pour la Ville. Sont-elles justifiées? Avec un peu de bon sens, nous avons déjà la réponse. Il suffit en effet de lire la position du Conseil administratif de Genève, qui, après avoir commandé une étude de faisabilité pour un tel dispositif, a renoncé. C'est sur la base d'une étude que Genève a renoncé et pas simplement sur une position politique.

D'autre part, une telle infrastructure a un coût important et on sait que le retour sur investissement n'est pas garanti. Nous aurons donc probablement besoin du soutien de la Confédération. Le Conseil national, par 100 voix environ contre 80, a décidé de ne pas entrer en matière sur une modification de la Constitution permettant une telle étude. Par conséquent, nous n'aurons aucun financement de la Confédération.

De plus, la personne qui a déposé cette motion transformée en postulat, vu sa provenance partisane politique, propose un péage urbain dans le but de diminuer la pollution en ville et la congestion automobile. Or le rapport établi à Genève pour abandonner ce projet mentionne que d'autres mesures existent, moins gourmandes en investissements, permettant de parvenir aux objectifs que j'ai cités tout à l'heure.

Je vous propose de ne pas dépenser de l'argent pour une étude dont on connaît déjà les tendances, sur un projet dont on sait qu'il n'obtiendra pas le soutien de la Confédération et que la Constitution fédérale ne nous permettra pas de mettre en œuvre.

Sur la base de tous ces éléments, expliquez-moi pourquoi il faudrait se lancer dans une étude.

**M. Alain Hubler (AGT):** – Il ne faut pas s'énerver comme ça sur cette affaire de péage urbain! Nous sommes déjà en

train de discuter des conséquences, nous faisons l'étude ici, nous autres, cent conseillers qui n'y connaissent rien...

Il faut renvoyer ce postulat à la Municipalité. De toute façon, il y a déjà le postulat Knecht et Hubler. Il avait l'avantage sur celui-ci d'être une double bonne idée... (*.. rires...*) ... puisqu'il couplait transports publics gratuits et péage urbain. L'étude attend.

Message ou information de service au syndic : vous avez le temps, compte tenu de la situation politique sur les péages urbains au niveau suisse. Il ne faut pas vous presser de fournir une réponse peu satisfaisante, sous prétexte que les Chambres fédérales ont rogné les ailes du Conseil fédéral. Il n'est pas nécessaire de se lancer dans de grandes envolées lyriques sur les conséquences, les avantages et les inconvénients du péage urbain. Un postulat dans ce sens attend dans les tiroirs de la Municipalité. Donc il faut accepter la proposition de M<sup>me</sup> Litzistorf pour la bonne et simple raison qu'elle vient compléter judicieusement la nôtre.

A propos des taxes antisociales, je sais que la gauche n'a pas le monopole du cœur et du social. La droite en a aussi, elle le prouve tous les jours. Je rappelle cependant, à propos de taxes, que c'est bien M. Voiblet, UDC, qui vient chasser sur les terres vertes en voulant imposer une taxe poubelle, la plus antisociale possible, si possible. Et c'est bien une partie lausannensembliste de ce Conseil, et une personne en particulier, qui promeut une taxe que les commerçants adorent, la taxe du City Management. A chacun ses taxes et les cochons seront bien gardés !

**M<sup>me</sup> Solange Peters (Soc.) :** – La majorité du groupe socialiste prendra en considération ce postulat. Il n'est cependant pas unanime sur la question, et notamment sur la solution proposée dans la motion devenue postulat.

Après tout ce qui a été dit, je me contente de souligner deux points.

Ce qui me frappe dans le débat que nous venons d'avoir, c'est qu'on se réfère à des situations d'ailleurs, dans d'autres villes. On va de Stockholm à Londres en passant par Genève. Cette étude devra fournir une analyse du péage urbain, mais aussi de la situation urbanistique et du trafic dans notre cité, par rapport à ce qui a déjà été fait et ce qui pourrait l'être.

Deuxièmement, et contrairement à ce qu'a dit M<sup>me</sup> Longchamp, la transformation de cette motion en postulat, en tout cas pour les commissaires, mais aussi je crois pour la motionnaire, ne visait pas à grappiller quelques voix par-ci par-là, mais à ouvrir plus largement les solutions et les alternatives possibles à ce péage urbain qui ne plaît pas à tout le monde. Cela aussi pour parvenir à des améliorations du trafic qui ne soient pas nuisibles économiquement, ni pour la vie des Lausannois, mais au contraire à terme en améliorer la qualité.

La spécificité de Lausanne et l'ouverture dont a fait preuve la motionnaire pour proposer des alternatives afin d'améliorer la qualité de notre vie convainquent la majorité du groupe socialiste que ce postulat en vaut la peine.

**M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE) :** – Madame Peters, deux membres de la commission ont demandé à la motionnaire de transformer sa motion en postulat, faute de quoi ils ne pourraient pas voter la prise en considération de son initiative. C'était clair et nettement dit.

Quant aux propos de M. Dolivo, ils font injure à la majorité des membres des deux Chambres fédérales qui ont refusé les essais proposés par le Conseil fédéral. Ils font aussi injure aux experts qui ont établi le rapport commandé à Genève sur la faisabilité d'un tel dispositif.

Cessons de vouloir être plus intelligents que les autres et pensons aussi à prendre en considération les études qui se font ailleurs.

**M. Serge Segura (LE) :** – Notre collègue Dolivo a reproché à la droite du Conseil de ne pas vouloir d'étude alors qu'il faut en faire une pour parvenir à un résultat. Or il y a quelques semaines, dans le cadre d'un autre débat, celui sur les axes forts, par la Borde ou par Beaulieu, on nous a expliqué qu'il ne valait pas la peine d'attendre que les études soient terminées pour prendre une position politique forte. Nous, nous disions qu'il fallait attendre, le temps que les études soient réalisées. La seule différence, c'est que nous, nous savions, au moins, que la variante par Beaulieu n'est pas inconstitutionnelle.

**M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf (Les Verts) :** – M. Voiblet demande encore certaines explications. Nous les avons déjà abordées en commission, mais nous pouvons bien réexpliquer. Maintenant, les termes utilisés dans le titre de cette motion transformée en postulat sont clairs. Il s'agit de faire une étude de faisabilité. Cela ne signifie pas, Madame Longchamp, qu'il y aura un essai de péage urbain. Cela afin de préciser pour la dixième fois ce qu'il faut comprendre par étude de faisabilité.

Dans la motion, si on la lit bien, il y a l'idée d'introduire d'autres instruments économiques, en liant le développement territorial et la mobilité. D'autres instruments, apparus dans d'autres motions et postulats, sont intéressants, sur lesquels on pourrait imaginer travailler et réfléchir pour Lausanne, comme les macarons, la différenciation entre les catégories de véhicules, le prix des places de stationnement, les actions sur le stationnement, etc. On pourrait en citer encore beaucoup.

M. Gillard a manifesté une grande sagesse, tout à l'heure, en disant que nous avons un peu trop la propension à décider avant que des études soient menées et terminées. J'encourage donc la partie droite de l'hémicycle à suivre cette voie, qui montre bien que c'est toujours un peu ennuyeux de prendre des décisions avant d'avoir pleine connaissance des causes et surtout des effets qu'elles peuvent avoir.



On a beaucoup parlé d'anticonstitutionnalité. En effet, si les péages urbains doivent se réaliser et se généraliser en Suisse, un changement dans la Constitution sera nécessaire. En revanche, cessons de dire des choses fausses: pour réaliser des projets pilote – ce qui avait été demandé – il faut une base légale, certes, mais cela ne signifie pas qu'il faille changer la Constitution pour faire ces péages urbains, soit qu'ils seront réalisés avant un changement de Constitution.

Concernant les divers aspects de l'étude de faisabilité, à chacun de jouer son rôle. Il y a celui du politique, il y a celui des experts. Nous pouvons déjà poser quelques questions, c'est le but d'une étude de faisabilité que de répondre à toutes les questions entendues ce soir, notamment comment tenir compte des aspects sociaux, environnementaux, économiques. Comparaison n'est pas raison, M<sup>me</sup> Peters l'a très bien dit, et si nous souhaitons une étude de faisabilité, c'est bien pour qu'elle soit adaptée au contexte lausannois. Il ne faut pas commencer par nous comparer à une grande sœur, qui serait la ville de Genève – c'est la première fois que je l'entends, c'est intéressant! – nous pouvons nous donner les moyens de réaliser une étude pour nous.

Encore deux ou trois mots. Ne nous lançons pas dans une guerre des chiffres ou des études. Nous avons beaucoup entendu M<sup>me</sup> Longchamp, qui a bien travaillé le dossier et nous a cité de nombreux chiffres. Sur le caractère peu efficace du péage urbain, d'autres chiffres et d'autres études, émanant en bonne partie des études de la Confédération, montrent qu'un péage urbain peut réduire les bouchons de 25 à 50%, les particules fines en ville de 15%, et peut influencer sur le report modal de 6 à 30% en faveur des transports publics. Bien entendu, il ne faut pas non plus se voiler la face, beaucoup d'argent peut être mis en jeu. Il y a une forte augmentation des fonds destinés aux transports publics.

Sans trop s'attarder sur des chiffres, mais par rapport à la taille de la ville de Lausanne, nous entendons dire que nous ne sommes pas Londres, ni Stockholm. Or des villes de beaucoup plus petite taille, avec beaucoup moins d'habitants, comme la ville de Namsos en Norvège, avec 12'000 habitants, ont instauré un péage urbain. Donc c'est tout à fait possible.

Encore une fois, on met la charrue avant les bœufs. Cette motion transformée en postulat demande bien une étude de faisabilité. Celle-ci, ensuite, nous dira si oui ou non un péage urbain pourrait voir le jour à Lausanne. Moyennant des bases légales, qui devraient voir le jour au niveau de la Confédération pour réaliser ce projet pilote.

Le Parlement a refusé le péage urbain dans le cadre d'un programme de législation. On connaît la nature du programme de législation, et, en effet, le Conseil fédéral ne serait peut-être pas avisé d'aller à l'encontre du Parlement. Mais il faut aussi savoir – je le dis pour une partie du Législatif de la Ville de Lausanne – que le Secrétariat d'état à l'économie (seco) et les chefs de département, qui

représentent aussi la droite de cet hémicycle, ont bien vu l'intérêt d'aller de l'avant sur des études de faisabilité d'un péage urbain.

Je vous invite à suivre la commission et à transmettre cette motion devenue postulat à la Municipalité.

**M. Jacques Pernet (LE):** – En tant que professionnel du tourisme, je suis opposé à ce genre de péage, qui a des relents moyenâgeux, auxquels je n'arrive pas à m'identifier. Si, par un pur hasard, ce plenum décidait de renvoyer ce postulat pour étude et rapport à la Municipalité, j'aimerais qu'on tienne compte du poids touristique de cette ville. Lausanne totalise environ un million de nuitées par année, ce qui fait entre 400'000 et 500'000 visiteurs. Certains d'entre eux viennent par les transports publics, mais beaucoup en automobile. A cela s'ajoute le tourisme d'un jour, très important pour la ville de Lausanne. Je tiens à ce que cette étude, si elle a lieu, en tienne compte.

J'ajoute aussi que les touristes que nous recevons paient une taxe de séjour. Celle-ci rapporte grosso modo entre Fr. 2 millions et 3 millions à la Ville de Lausanne, gratuité des transports publics incluse. Je tiens à ce que cette étude tienne compte de tous ces paramètres si ce postulat passait la rampe, ce que je ne souhaite pas. M. Chollet a bien décrit les difficultés liées à un péage urbain qui aurait plus d'exceptions que de normes. Je vous recommande donc de ne pas le transmettre.

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC):** – Je commence par une remarque, vu que M. Hubler parle d'autre chose que des sujets que nous devons traiter: pour la taxe au sac, nous aurons l'occasion de nous expliquer devant ce Conseil et d'essayer de comprendre pourquoi les partis de gauche, depuis vingt ans, ne mettent pas en place une taxe dite anti-sociale. Elle a cependant une résultante: à Lausanne, un petit nombre de contribuables paient l'évacuation des déchets de tous les autres habitants de la ville. Il faudra expliquer ça, Monsieur Hubler.

Cela dit, un élément me paraît évident: une telle étude ne peut pas concerner uniquement la ville de Lausanne. Il faudrait aussi poser la question à l'agglomération, c'est-à-dire que nous devrions au moins discuter dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et voir ce qu'en pensent les autres Communes. Nous ne sommes pas seuls, d'autres Communes autour de Lausanne doivent pouvoir donner leur avis. C'est un autre débat, il faudra aussi l'avoir.

D'autre part, on parle d'étude de faisabilité. Pour moi, une telle étude a pour but de déterminer si un projet est réalisable. Mais la réponse, nous l'avons déjà: la Constitution fédérale et les Chambres fédérales ne nous le permettent pas. Si vous voulez entreprendre une telle démarche, commencez de manière holistique, par le haut, intervenez au niveau fédéral et faites changer les décisions prises par l'Assemblée fédérale. C'est par là qu'il vous faut commencer!

M. Hubler, tout à l'heure, rigolait de la situation que nous vivons. Mais moi, je ne ris pas, parce que derrière une étude, il y a des finances. Et derrière les finances, il y a de l'argent dégagé par la Ville. De l'argent qui vient des contribuables. Je ne pense pas qu'on peut rire de l'argent qui nous est offert par les contribuables pour gérer cette ville. Dans ce sens, je ne peux pas accepter les propos de M. Hubler.

**M. Nicolas Gillard (LE) :** – Je rebondis sur ce que vient de dire M. Voiblet. La Municipalité a-t-elle songé un instant au coût de cette étude, pour un projet dont on sait aujourd'hui qu'il est anticonstitutionnel, irréalisable et qu'il ne sera pas réalisé ?

**M. Cédric Fracheboud (UDC) :** – Je m'étonne qu'on parle de rançonner les gens pour entrer dans la ville. Ne vaudrait-il pas mieux promouvoir les véhicules à émission polluante faible, voire nulle, plutôt que de se servir une fois de plus sur l'automobiliste lambda qui dépense son argent, qui fait fonctionner l'économie et de faire des dépenses sur des projets impossibles à réaliser ?

**M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf (Les Verts) :** – Monsieur Voiblet, il n'y a aucune intention de se moquer de l'allocation des deniers publics, au contraire. Dans les discussions en commission, d'autres études ont été évoquées, par exemple celles en rapport avec Métamorphose dont nous parlions tout à l'heure, soit par rapport aux axes forts, dont nous traitons il y a deux semaines, sur lesquelles la partie sur le péage urbain pourrait se greffer.

Avec les autres Communes, un des points à discuter est le périmètre sur lequel on pourrait disposer un péage urbain. C'est un aspect que nous avons déjà évoqué.

Pour ce qui est du prix de l'étude, excusez-moi, il y a deux poids deux mesures. C'est la première fois que j'entends qu'on demande le prix d'une étude avant de la faire. On pourrait peut-être procéder comme jusqu'à maintenant, demander l'étude sans connaître le prix et sans avoir demandé une offre à des mandataires potentiels.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Je précise un point à l'intention de M. Hubler. Le préavis contenant la réponse à de nombreuses motions sur les transports, dont la sienne, arrive en Municipalité dans cinq à six jours. Il est quasiment fini.

Cette initiative demandait principalement d'étudier, sur la base d'expériences étrangères, la possibilité de financer la gratuité grâce au péage urbain, à condition d'en faire un. Manifestement, pour une ville de la taille de Lausanne, avec un foisonnement de routes et non comme certaines villes norvégiennes, avec seulement une ou deux routes d'accès en ville – en effet, la Norvège a des caractéristiques géographiques assez particulières, rarement évoquées ici – si on veut installer des postes de péage efficaces, il est certain que la perception du péage ne peut pas être rentable. Comme ce sera déficitaire – cela ne signifie pas qu'il faut

renoncer, il peut y avoir de bonnes raisons de le faire, a priori – on ne pourra rien financer avec. Cela ne veut pas dire que pour des raisons de trafic, de sécurité la question ne puisse pas être ouverte. Mais du point de vue financier, on va dans le mur avec une ville de la taille de Lausanne. Pour arriver seulement à l'équilibre, il faudrait demander des prix qui créeraient des problèmes majeurs, c'est le moins qu'on puisse dire.

J'en viens au projet dont nous débattons. D'un point de vue légal, pour le moment la Constitution et la législation fédérale l'interdisent. Si j'ai bien compris l'intention de la postulante, elle demande d'avoir une conception de projet susceptible d'être activée si la législation change. Evidemment, c'est faisable. Il suffit alors que la législation change, et tant qu'elle ne change pas le projet reste, il suffit de le réactualiser de temps en temps.

Cela a un coût, à déterminer, cela dépend de jusqu'où on veut aller. Si on en reste à des principes généraux, ce peut être acceptable. Si on veut aller dans le détail, cela peut devenir rapidement inacceptable, mais je ne crois pas que c'est ce qui est demandé.

Ce dossier a beaucoup bougé depuis quatre ans. Sur le plan légal, mais pas seulement. Il existe plusieurs endroits en Suisse, et même à l'étranger, où la question a été posée : quelles sont les mesures les plus efficaces comportant des effets identiques ou meilleurs à ceux d'un péage urbain, tout en n'étant pas des péages urbains ? Sous cet angle, cela pourrait présenter un intérêt. Sous l'angle strict du péage, j'ai déjà plus de doutes. Mais vous ferez ce que vous voudrez...

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – Une question a été posée sur le coût de l'étude. Aujourd'hui, pour compléter ce qu'a dit M. le syndic, il faudrait, à partir d'une réflexion économique, déterminer quels coûts cela engendrerait. La simple étude sur les axes forts, à laquelle vous avez fait référence tout à l'heure, a coûté quelque Fr. 150'000.–. Elle inclut une enquête d'origine-destination, des calculs techniques et de présentation, etc. Là on peut supposer que le coût de l'étude préalable se situerait entre Fr. 100'000.– et 150'000.–.

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC) :** – Avant qu'on passe au vote, je demande qu'il soit nominal.

**Le président :** – Votre proposition est-elle soutenue par cinq personnes ? Apparemment.

**M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttman (LE) :** – J'ai quand même un petit souci. Je m'en suis déjà ouverte en commission. Aujourd'hui, nous devons voter sur ce qui n'est plus une motion, mais un postulat, dont le titre est clair : « Pour un projet pilote de péage urbain à Lausanne ». Or M<sup>me</sup> Litzistorf – nous avons eu le même problème en commission – demande maintenant une étude. Pouvons-nous voter en notre âme et conscience pour un projet pilote de péage urbain à

Lausanne alors que ce que la postulante demande, c'est une étude? Ça me pose un problème si on prend sa motion stricto sensu, et si on part de ce qui est indiqué en gras, «le groupe des Verts demande à la Municipalité de présenter la candidature de Lausanne dès que possible pour un projet pilote de péage urbain»! Nous avons constamment parlé de faire une étude. M. le municipal Français a répondu: on peut la faire par étapes. Il faut savoir ce qu'on se veut! A l'ordre du jour du point 2, je lis: «Pour un projet pilote de péage urbain à Lausanne»!

J'aimerais qu'on m'explique comment on fait pour voter ce titre en sachant qu'on se ment à soi-même et qu'on va voter une étude!

**Le président:** – Je crois que M<sup>me</sup> Zuercher nous apportera l'explication.

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.), rapportrice:** – Dans mon rapport, j'ai indiqué en gras ce sur quoi la commission avait voté et ce sur quoi notre Conseil va voter. Monsieur Bonnard, est-ce que je rappelle les conclusions maintenant?

**Le président:** – Il n'y a plus de demande de parole, nous pouvons espérer en avoir terminé avec le débat.

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.), rapportrice:** – En commission, on nous a dit que nous pouvions changer le titre. Nous avons voté sur un titre changé, nous avons transformé la motion en postulat. Dans le texte que j'ai rédigé, j'ai clairement écrit ce que nous avons discuté en commission. En conclusion, nous avons dit: «La commission a voté sur un postulat demandant une étude de faisabilité, portant sur la mise en place d'un péage urbain à Lausanne. Le renvoi à la Municipalité de ce postulat a été approuvé par 5 voix pour, 3 voix contre et 1 abstention.»

**Le président:** – Merci de la précision. Comme ça, nous sommes au courant de ce sur quoi nous allons voter, mais la discussion se poursuit.

Elle n'est plus demandée, elle est close. Nous votons sous forme électronique et à l'appel nominal. Celles et ceux qui acceptent le renvoi de ce postulat à la Municipalité votent oui. Ceux qui le refusent votent non.

*(Le scrutin est ouvert, puis clos.)*

#### Vote nominal

**Oui:** Biéler Benoît, Chautems Jean-Marie, Chessex Luc, Cosandey Monique, Doepper Ulrich, Dolivo Jean-Michel, Egli Andrea, Ferrari Yves, Freymond Sylvie, Germond Florence, Gilliard Diane, Graber Nicole, Grin Claude, Guidetti Laurent, Hubler Alain, Knecht Evelyne, Litzistorf Natacha, Mach André, Matthey Isabelle, Mayor Isabelle, Michaud Gigon Sophie, Michel Stéphane, Mivelaz Philippe, Müller Elisabeth, Nsengimana Nkiko, Ostermann Roland, Payot David, Peters Solange, Philippoz Roland,

Rastorfer Jacques-Etienne, Rossi Vincent, Ruiz Vazquez Francisco, Salzman Yvan, Santschi Pierre, Tétaz Myriam, Thambipillai Namasivayam, Trezzini Giampiero, Voutat Marlène, Zuercher Magali.

**Non:** Abbet Raphaël, Ansermet Eddy, Bérard Marlène, Cachin Jean-François, Cavin Yves-André, Chollet Jean-Luc Da Silva Adozinda, Fiora-Guttmann Martine, Fracheboud Cédric, Gaudard Guy-Pascal, Gillard Nicolas, Graf Albert, Grin Nicole, de Haller Xavier, Hildbrand Pierre-Antoine, Jacquat Philippe, Longchamp Françoise, Marion Axel, Martin Olivier, Meylan Gisèle-Claire, Meylan Jean, Meystre Gilles, Pache Denis, Pache Stéphanie, Pernet Jacques, Picard Bertrand, Pittet Francis, Ruiz Rebecca, Saugeon Esther, Schaller-Curiotto Graziella, Segura Serge, Truan Isabelle, Voiblet Claude-Alain, Wermelinger Elisabeth.

**Abstentions:** Bergmann Sylvianne, Bettens Jean-Charles, Huguenet François, Rapaz Roland, Schlachter Thomas.

Par 39 oui et 36 non, avec 5 abstentions, ce postulat a été renvoyé à la Municipalité. Je remercie la rapportrice.

#### Le Conseil communal de Lausanne,

- vu la motion de M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf et consorts pour un projet pilote de péage urbain à 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:*

1. de transformer cette motion en un postulat demandant une étude de faisabilité portant sur la mise en place d'un péage urbain à Lausanne;
2. de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

**Le président:** – Je vous propose, pour terminer la soirée, de prendre quelques initiatives. Nous passons au point INI33, le postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand, «Des livres accessibles à tous grâce aux bouquinistes». J'appelle M. Hildbrand à la tribune.

**Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand:**  
«Des livres accessibles à tous grâce aux bouquinistes»<sup>2</sup>

*Développement photocopié*

Depuis 1859, la Ville de Paris autorise légalement des bouquinistes à poser des boîtes à des endroits fixes sur les quais

<sup>2</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 260.

de la Seine, entérinant ainsi une activité remontant au XVI<sup>e</sup> siècle. Cette présence réjouit le promeneur piétonnier, le touriste et contribue à la diffusion de la lecture et au développement de l'esprit.

Sans aller jusqu'à affirmer que la vente d'ouvrages de seconde main est un pas vers la société à 2000 Watts, un tel élargissement de l'offre des actuels libraires et bouquinistes lausannois présenterait les mêmes avantages qu'à Paris. La pose de boîtes en bois de 8,2 mètres, réalisables par les AMV, éventuellement financées par le Fonds pour le développement durable, sur le modèle parisien, ne déparerait pas le mobilier urbain et l'agencement général des lieux publics. La modicité des prix encourage la lecture et présente aussi un bénéfice en termes scolaire et de formation.

Par ce postulat, le soussigné demande à la Municipalité de Lausanne de bien vouloir étudier et d'augmenter, en collaboration avec les gens du métier, les possibilités d'installations saisonnières ou annuelles de telles boîtes, par exemple aux extrémités des ponts, sur les places ou d'autres lieux achalandés qu'elle jugera adéquats, le cas échéant de modifier les règlements topiques et de diminuer les taxes afin de favoriser cette activité économique mais aussi culturelle.

#### *Discussion préalable*

**M. Pierre-Antoine Hildbrand (LE):** – C'est ma première intervention devant vous et je vous prie d'excuser mon embarras ainsi que mes éventuelles quintes de toux. Je serai bref, vu la longueur de l'ordre du jour et les nombreux sujets préalablement abordés. Ce sujet sera plus léger.

Il s'agit de demander à la Municipalité d'étudier l'installation de boîtes en bois pour la vente de livres de seconde main, en bref, de permettre à des bouquinistes d'occuper de façon saisonnière ou annuelle des trottoirs, des places ou des extrémités de ponts sous contrôle de la Municipalité.

Avant d'être des biens commerciaux, les livres sont des créations de l'esprit humain. Comme disait Arlette Laguiller, «La lecture permet de s'enrichir sans qu'en contrepartie quelqu'un s'appauvrisse.» Je ne partage pas cette logique économique, mais je souhaite néanmoins le développement des bouquinistes à Lausanne.

Certains se seront peut-être étonnés des précisions sur la taille des boîtes en bois, 8,2 mètres. Il s'agit des dimensions parisiennes du projet. Si Lausanne veut voir plus grand, respectivement plus petit, c'est évidemment possible. Je m'en remets à la sagesse des conseillers municipaux et je vous demande de soutenir ce postulat.

**M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttmann (LE):** – J'aimerais m'excuser auprès de mon collègue de parti. Il est 22 h 55, nous n'avons que des doubles séances jusqu'à la fin de l'année, je dépose une motion d'ordre pour suspendre ici nos travaux.

**Le président:** – Je mets en discussion cette motion d'ordre.

**M. Yves Ferrari (Les Verts):** – Je suis assez surpris. Assez régulièrement, lorsque nous arrivons aux droits des conseillers communaux, nous nous faisons hara-kiri. Nous reportons les thèmes que nous avons envie de développer. Je l'ai vécu il n'y a pas très longtemps. Hier, en raison de ce report systématique, nous avons traité une motion que j'avais déposée au mois de juin. C'est vrai, nous avons des doubles séances. Mais à un moment donné, il faudra choisir. Soit nous estimons que la Municipalité peut faire passer ses projets, ses préavis, etc., et que nous devons attendre! Mais cela tient à nous, avant tout. La Municipalité fait son travail. Mais ce Conseil communal doit se prendre en main, accepter que malgré l'heure, il consacre quelques minutes encore à des développements de façon à ce que nous puissions aller de l'avant. Sans quoi, nous arrivons toujours au même résultat, des interpellations urgentes sont déposées, parce que ça permet d'être à peu près certain que ce sera traité dans la séance même. Je vous encourage à ne pas soutenir cette motion d'ordre et à discuter de l'intéressant postulat que venait de développer notre collègue.

**Le président:** – Je continue sur la motion d'ordre, en faisant remarquer que nous avons peut-être passé le temps de trois initiatives dessus. Qui demande encore la parole?

**M. Jean-Luc Chollet (UDC):** – Maintenant, nous pouvons lancer une discussion d'une demi-heure sur la motion d'ordre! Mais avec un peu de discipline, en dix minutes, nous liquidons une demi-douzaine d'initiatives. Au boulot!

**Le président:** – Encore des avis sur la motion d'ordre? Il n'y en a pas d'autres. Nous passons au vote. Celles et ceux qui soutiennent la motion d'ordre Fiora-Guttmann et désirent renoncer aux droits démocratiques le manifestent en levant la main.

*(Exclamations. Brouhaha.)*

**M. Nicolas Gillard (LE):** – Je vous révèle le secret d'un débat démocratique, Monsieur le Président. Il y a une semaine – si vous permettez, je trahis le secret d'un groupe – je me suis plaint vertement que depuis le début de votre présidence – je m'excuse, je le dis – nous n'avons plus que des séances doubles. Je m'en plains à nouveau aujourd'hui, parce que je suis convaincu que si nous avions une séance simple, nous n'aurions pas passé une heure à parler de chacun des préavis précédents. A mon avis, je vous le dis clairement, le Bureau et le président en portent la responsabilité. J'ai le droit de vous le dire, mais vous n'avez pas le droit de dire, aujourd'hui, que nous avons essayé de brimer les droits démocratiques. Cette attitude n'est pas acceptable. Nous n'avons pas tenté de le faire, nous avons essayé de simplifier le travail de votre Conseil. Je vous demande de retirer ce propos.

**Le président:** – Je retire volontiers ce propos. Je constate néanmoins que nous avons des droits démocratiques

et qu'il s'agit de les traiter au cours de cette séance de Conseil.

Je propose que nous interrompions la discussion à ce sujet et que nous votions sur cette motion d'ordre. Celles et ceux qui désirent rentrer chez eux et remettre le traitement des initiatives à plus tard le manifestent en levant la main. Avis contraires? Nous continuons donc la séance. Je vous remercie. La discussion se poursuit sur le postulat de M. Hildbrand.

**M<sup>me</sup> Elisabeth Wermelinger (Soc.)** : – Je demande que ce postulat soit renvoyé en commission. En effet, j'ai moi-même exercé la profession de bouquiniste pendant dix-sept ans. Je salue absolument cette initiative, que je trouve très généreuse, voire un peu romantique, de la part de M. Hildbrand. Il nous parle de la ville de Paris. Il oublie peut-être que les bouquinistes existent à Lausanne depuis fort longtemps. Pour pouvoir discuter de cette proposition, je vous propose de la renvoyer à une commission.

**Le président** : – Votre demande est-elle soutenue par cinq membres? C'est manifestement le cas, elle sera transmise à une commission.

**Le président** : – Point suivant, INI34, postulat de M. Claude-Alain Voiblet et consorts: «Puits de carbone, notre Ville a-t-elle un potentiel à exploiter?» J'appelle à la tribune M. Voiblet, à moins qu'il ne désire rester à sa place.

**Postulat de M. Claude-Alain Voiblet et consorts :**  
«Puits de carbone, notre Ville a-t-elle un potentiel à exploiter?»<sup>3</sup>

*Développement polycopié*

Nous demandons à la Municipalité d'évaluer le potentiel de compensation d'émissions de CO<sub>2</sub> disponible dans les forêts propriétés de notre Ville et d'étudier le dépôt d'une demande de «crédits carbone» que la Ville de Lausanne pourrait percevoir.

*Développement*

Le protocole de Kyoto permet aux pays signataires d'exploiter des «crédits carbone». Les forêts absorbant beaucoup de CO<sub>2</sub> sont considérées comme des puits de carbone pouvant donner droit à des «crédits carbone». Seules les forêts entretenues et en bon état, ce qui est le cas pour notre ville, peuvent prétendre à ce soutien. Le vieux bois rejette en effet autant de CO<sub>2</sub> qu'il n'en absorbe. Dans ce contexte, notre

Ville pourrait soutenir concrètement l'industrie forestière, en profitant de ces «crédits carbone» et en utilisant encore davantage notre principale matière première, qu'est le bois de nos forêts, pour sa qualité d'énergie renouvelable.

Ces puits de carbone (forêts dans notre cas) permettent de limiter les émissions de CO<sub>2</sub> de 2,1 millions de tonnes en Suisse. Tout cela se fait souvent sans que les acteurs concernés profitent d'une rétribution financière bienvenue qui permettrait, par exemple, de réduire les coûts de l'entretien de nos forêts. Les industries de notre région, voire à l'avenir certains services de la Ville, pourraient par exemple acheter ces crédits pour compenser leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

Le Pays-d'Enhaut a entrepris une démarche pour mettre environ 8000 hectares de forêts en crédits carbone. Les fonds ainsi obtenus permettront probablement à l'avenir de soutenir des projets locaux (petite centrale électrique, soutien aux services forestiers, etc.). A notre connaissance, dans les années à venir la Confédération soutiendra activement ce genre de démarche.

Avec ses 1800 hectares de forêts, sachant qu'un hectare de bois absorbe près de 2 tonnes de CO<sub>2</sub>, la Commune de Lausanne, riche en bois, n'a-t-elle pas aussi un potentiel qui mérite d'être exploité? Pourquoi les Lausannois ne pourraient-ils pas en profiter?

*Discussion préalable*

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC)** : – Je n'ai pas de commentaires à faire. Vous avez reçu ce postulat intitulé «Puits de carbone: notre Ville a-t-elle un potentiel à exploiter?» Je souhaite qu'il aille à la Municipalité, mais s'il va en commission, cela me convient aussi.

**Le président** : – Je vous remercie. La discussion est ouverte.

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.)** : – Je ne suis pas sûre que la solution proposée par M. Voiblet soit idéale pour tirer le meilleur profit de nos forêts. Je demande donc que ce texte soit discuté en commission.

**Le président** : – Merci, Madame Germond. Votre avis est-il soutenu par cinq personnes? C'est le cas. Donc ce postulat partira en commission.

**Le président** : – Point suivant, INI35 : postulat de M. Roland Rapaz et consorts: «Vivre ensemble à Lausanne, dans nos quartiers: contribution à la construction d'un lien social fort». Monsieur Rapaz.

<sup>3</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 260.

**Postulat de M. Roland Rapaz et consorts :  
« Vivre ensemble à Lausanne, dans nos quartiers :  
contribution à la construction d'un lien social fort »<sup>4</sup>**

*Développement polycopié*

On ne peut plus ignorer que la sécurité publique, les sentiments de sécurité comme d'insécurité résultent pour beaucoup des mutations sociales et économiques, voire technologiques qui peuvent générer : inquiétude, précarité, exclusion, solitude, perte de repères, incivilités, violence parfois.

De nombreuses mesures matérielles et sociales directes et indirectes ont été mises en place par la Commune et le Canton pour lutter contre ces fléaux et leurs conséquences.

Néanmoins, il nous paraît nécessaire d'étoffer ces mesures par des initiatives qui contribueraient à développer le sentiment d'appartenance, d'intégration au lieu (ville, quartier) de nos concitoyens, des initiatives susceptibles de développer des liens sociaux forts. Toutes choses qui contribuent de manière importante à la paix civile et au sentiment de bien-être collectif et sur lesquels nous pouvons agir de façon pertinente et bénéfique.

Pour ce faire, nous souhaitons que la Municipalité développe des actions sur plusieurs axes complémentaires :

- **Mener des campagnes, des actions régulières autour du concept « vivre ensemble », des valeurs de solidarité, autour de la citoyenneté, de l'altérité, du respect...**

Il y a bientôt cinq ans, la Municipalité avec l'accord du Conseil communal a développé une campagne intitulée : « L'éducation, c'est l'affaire de tous ». L'évaluation de cette campagne a montré sa contribution, pour un temps au moins, au renforcement du lien social, surtout à travers le monde associatif. Cette évaluation montre qu'il y a d'autres lieux que l'école et la famille pour vitaliser les valeurs fondamentales. Nous pensons que de telles actions, même de moindre importance, menées régulièrement sur un long terme, porteraient leurs fruits. La réflexion autour de ces actions et leurs constructions pourraient être confiées à un organisme pérenne représentatif de notre population. Par exemple : le futur conseil d'établissement dont la composition sera très représentative de concitoyens, l'organe faîtière des comités des maisons de quartier, des associations de quartiers ou d'habitants...

- **Développer avec les associations ou clubs lausannois enseignant et organisant des activités sportives, culturelles ou artistiques un partenariat qui aurait pour but de faciliter l'accès de ces activités aux jeunes, en particulier aux jeunes en difficulté.**

De nombreux jeunes n'ont pas accès, pour des raisons de coûts et/ou d'obstacles sociaux ou culturels, à l'apprentis-

sage et à la pratique de certaines activités sportives, musicales ou artistiques.

Nombre de ces activités, pratiquées avec maîtrise, engendrent des effets formateurs, éducatifs, voire préventifs et thérapeutiques bénéfiques et renforcent par la pratique avec les autres les sentiments d'intégration, d'appartenance.

- **Construire dans les quartiers de nouveaux terrains multijeux et des rampes pour les adolescent-e-s.**

Avoir une activité physique collective et la vivre dans son quartier permet aux jeunes non seulement d'occuper leur temps libre de façon saine – nous savons que la gestion du temps libre des adolescent-e-s est un facteur éducatif important –, mais également de trouver du plaisir dans leur quartier, ce qui constitue un facteur d'appartenance.

- **Aménager et animer des espaces de rencontre au centre ville pour les 14-18 ans pour les fins d'après-midi, les mercredis et les samedis notamment.**

Les adolescent-e-s se retrouvent fréquemment au centre ville aux alentours des commerces. Ils occupent le terrain, déambulant entre et dans les centres commerciaux, sans autre but précis que celui d'être ensemble. Autant l'offre d'animations socioculturelles est riche dans certains quartiers, autant elle pourrait être développée au centre ville. Offrir au centre ville aux adolescent-e-s la possibilité de se rencontrer, de se retrouver en groupes, voire de participer à une activité, dans un cadre type socioculturel « hors murs » comblerait un vide. Ces espaces de rencontre permettraient également de transmettre des messages destinés à cette population, d'aller à leur rencontre, de les faire participer activement à des projets à développer pour cette tranche d'âge spécifique.

- **Renforcer la présence de professionnel-le-s de l'animation et du travail social de rue au centre ville et dans les autres lieux potentiellement à risques.**

Une présence accrue de ces professionnel-le-s en soirée et le week-end dans les rues les plus « chaudes » contribuerait à l'encadrement des plus jeunes. Ces professionnel-le-s pourraient également, comme leurs collègues, contribuer à l'application et au bon fonctionnement des propositions précédentes.

*Discussion préalable*

**M. Roland Rapaz (Soc.) :** – Notre postulat se veut une contribution au développement du sentiment d'appartenance et d'intégration à la ville et au quartier. Il présente un certain nombre de pistes et nous pensons qu'il y en a certainement d'autres très intéressantes. C'est pour cela que je demande un passage en commission.

**Le président :** – Je vous remercie. Il sera fait selon votre désir, ce postulat ira en commission.

<sup>4</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 260.

**Le président :** – Je passe au postulat suivant, INI36, celui de M<sup>me</sup> Florence Germond, «Pour renforcer la prévention de la violence et celle liée à la consommation excessive d'alcool à Lausanne». Vous avez la parole.

**Postulat de M<sup>me</sup> Florence Germond :**  
«Pour renforcer la prévention de la violence et celle liée à la consommation excessive d'alcool à Lausanne»<sup>5</sup>

*Développement polycopié*

Pour le bien-être général et la qualité de vie de la population, Lausanne doit rester une ville globalement sûre. On sait, en effet, que le nombre annuel de délits enregistrés par la Police municipale est stable depuis cinq ans<sup>6</sup>. Lorsqu'on examine les statistiques lausannoises de la criminalité, on s'aperçoit, par ailleurs, que les délits recensés suivent l'évolution de la criminalité suisse<sup>7</sup>: on y décèle, notamment, une augmentation des délits avec violence. Ces différentes données constituent des indications de la criminalité objective.

Cependant, lorsqu'on parle d'insécurité, il est nécessaire de distinguer les éléments d'insécurité objective du sentiment d'insécurité ressenti par des catégories ciblées de la population. Le sentiment d'insécurité résulte notamment de craintes qui ne sont pas directement liées à la criminalité, mais plutôt à des facteurs sociaux et/ou économiques tels que la précarité du monde de l'emploi, la pénurie de logements, ou encore les coûts de la santé.

Dans ce cadre de réflexion, le groupe socialiste souhaite qu'une série de mesures soit étudiée et, dans la mesure du possible, mise en œuvre.

**A) Renforcement de la prévention des incivilités et des actes de violence**

1. Développer un concept de «grand-e-s frères ou sœurs» pour renforcer les liens avec les groupes de jeunes en les liant aux centres socioculturels, aux partenaires du quartier ainsi qu'aux équipes de travailleuses et travailleurs sociaux hors murs;
2. mettre sur pied, sur une base volontaire, des groupes de soutien pour les parents d'enfants délinquants, pilotés par des professionnels;
3. augmenter la présence d'adultes sur le chemin de l'école sur le modèle des patrouilleurs scolaires;
4. étendre la collaboration entre les gérants de discothèques et la police en augmentant le nombre de signataires

<sup>5</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 260.

<sup>6</sup>Il se situe autour de 12'000 cas. Source: Statistiques de la criminalité de la Police municipale lausannoise.

<sup>7</sup>S. Haymoz, N. Markwalder, S. Lucia et M. Killias, «Hausse, baisse ou stabilité de la criminalité en Suisse? Les tendances selon tous les indicateurs disponibles depuis vingt ans», in *Crimiscope*, N°s 37 et 38, 2008.

de la Charte de collaboration entre les établissements nocturnes et la Ville;

5. poser de nouvelles demandes dans la Charte comme par exemple celle d'imposer la présence de portiers aux établissements.

**B) Renforcement de la prévention des problèmes liés à l'alcool, auprès des jeunes notamment**

Les problèmes de violence générés par une consommation excessive d'alcool ne concernent pas que les plus jeunes, mais certains phénomènes nouveaux de type «botellón» ou «binge drinking» constituent un risque plus important pour les jeunes. On sait, en effet, que les victimes et les auteurs de brigandages et de voies de fait sont plus particulièrement des jeunes hommes et des noctambules, sous l'effet de quantités excessives d'alcool. Les nuits de week-end ainsi que l'intense animation que connaît Lausanne durant ces jours et ces heures sont des terrains à risque pour ce type d'agissements délictueux. Face à cette situation, le PS demande que soient étudiées les mesures suivantes:

1. augmenter le nombre de contrôles de la vente d'alcool aux mineurs;
2. augmenter la prévention face aux problèmes d'alcool au sein des discothèques par le biais de la Charte;
3. renforcer les patrouilles nocturnes de la Brigade de la jeunesse;
4. développer un support d'information sur la prévention des abus qui sera adressé à tous les organisateurs d'événements festifs par la Police du commerce communale avec le courrier autorisant la manifestation;
5. modifier l'heure d'ouverture du matin des établissements de jour lors du week-end par le biais d'une modification du Règlement municipal sur les établissements (RME). Cette mesure concernerait uniquement les établissements avec une licence de vente d'alcool.

Un report de 5 h 00 (heure d'ouverture actuelle) à 6 h 00 ou à 7 h 00 du matin empêcherait les noctambules de consommer de l'alcool de façon ininterrompue en passant des établissements de nuit (qui peuvent fermer à 5 h 00) aux établissements possédant une licence leur permettant de vendre de l'alcool et qui ouvrent à cette même heure.

*Discussion préalable*

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.) :** – Ce sujet va susciter des discussions et tous les groupes politiques sont intéressés à la question. Je demande que ce postulat aille directement en commission.

**Le président :** – Je vous remercie. Il sera forcément fait comme ça, comme vous avez un groupe derrière vous, c'est de bien entendu.

**Le président** : – INI37, aussi un postulat de M<sup>me</sup> Florence Germond, « Pour des achats publics équitables ».

**Motion de M<sup>me</sup> Florence Germond et consorts :**  
« Pour des achats publics équitables »<sup>8</sup>

*Développement polycopié*

L'achat de produits bon marché à l'étranger a souvent une face cachée. La plupart d'entre eux ont été fabriqués dans des conditions inhumaines : salaire de misère, semaine de 70 heures, graves dangers pour la santé, travail des enfants.

Des produits équitables ne seront offerts en abondance sur le marché que lorsqu'une demande pour de tels produits existera. Comme acheteurs importants, les collectivités publiques – parmi elles les Communes – ont une responsabilité particulière. Elles peuvent exiger des fabricants la preuve que les biens et services fournis ont été produits dans des conditions équitables.

Un tel contrôle est possible : pour beaucoup de produits, il existe des labels et des certifications fiables. Les multinationales peuvent aussi mener leurs propres contrôles et les faire vérifier par des organisations indépendantes.

Le respect de ces droits fondamentaux devrait être une évidence dans le monde entier. Il n'est pas concevable que nos impôts fassent prospérer des fabricants qui bafouent les droits humains et exploitent leurs employé-e-s. Les collectivités publiques peuvent contribuer à un monde plus juste, s'ils prennent garde à acquérir des produits issus du commerce équitable.

L'Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO) mène actuellement une campagne sur ce thème appelée « L'achat public équitable – Non à l'exploitation grâce à nos impôts ».

Voici quelques-uns des arguments mis en avant par l'OSEO dans sa campagne :

- Les producteurs et productrices doivent recevoir un salaire équitable. Cela contribue à diminuer la pauvreté.
- La concurrence doit porter sur la qualité, l'efficacité et les prestations, et non sur le dumping social et la violation des droits humains.
- Les entreprises suisses doivent respecter certaines obligations en matière de droit du travail, même si cela renchérit leurs produits. Les pouvoirs publics ne doivent pas acquérir des produits meilleur marché à l'étranger, dans des pays où se produiraient des violations des droits humains et des normes du travail.

- Les collectivités et pouvoirs publics dépensent chaque année 36 milliards de francs en commandes de toutes sortes. Ils disposent ainsi d'une position forte sur le marché, qu'ils peuvent utiliser pour encourager des achats équitables.
- Il y a beaucoup à faire aux niveaux cantonal et communal. Sur le montant total des marchés publics, 19% du volume est généré par la Confédération, 38% par les Cantons et 43% par les Communes.
- Une politique d'achats équitables n'est pas trop onéreuse. S'agissant de la plupart des produits, la différence de prix se monte à quelques pour cent. De plus, il est inconcevable que nous acceptions, pour des questions de prix, des conditions de travail inhumaines.
- Le marché des produits équitables connaît en Europe une croissance annuelle de 20%. De plus en plus de personnes veulent que les biens qu'elles achètent soient produits dans des conditions équitables et sont prêtes à payer un prix plus élevé.
- Dans son rapport sur la « Stratégie 2002 pour le développement durable », le Conseil fédéral dit clairement que les biens et les services doivent satisfaire des critères économiques, environnementaux et sociaux élevés. Ces belles paroles doivent être traduites dans les faits.
- Les pouvoirs publics peuvent sensibiliser l'opinion aux relations Nord-Sud, s'ils font savoir qu'une part croissante de leurs achats se feront selon des critères de durabilité sociale et écologique.
- Le monde sera plus sûr, si la mondialisation se fait de manière sociale et si ses ressources limitées sont utilisées de manière durable et équitable. L'Etat peut et doit y contribuer.

Par cette motion, nous demandons que la Commune s'engage :

1. A régler contractuellement avec les entreprises, fournisseurs et prestataires de services à respecter les dispositions des conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT). Le fait d'être un acheteur important implique une attitude responsable. L'obligation de respecter les conventions de l'OIT est compatible avec les règles de l'OMC et n'a rien à voir avec un quelconque protectionnisme.
2. A sensibiliser et à informer l'ensemble de l'Administration publique, et en particulier les secteurs actifs dans les marchés publics, sur les possibilités existantes de faire des acquisitions qui soient durablement sociales, écologiques et économiques, et à informer la population sur les mesures décidées et mises en œuvre.
3. A favoriser les achats de produits issus du commerce équitable. Pour Lausanne, les domaines sont multiples : produits alimentaires, matériel de voirie, textiles, matériel de sports, etc.

<sup>8</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 260.



4. A intensifier le développement de réseaux avec d'autres collectivités publiques dans le cadre de la «Communauté d'intérêt écologie et marchés suisses» (CIEM) ou au-delà par le biais du «Conseil international pour les initiatives écologiques locales» (ICLEI).

*Discussion préalable*

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.)** : – Au nom de M. Ghelfi et de moi-même, cosignataires de cette motion, nous demandons également la discussion en commission.

**Le président** : – Merci. Nous considérons aussi que vous êtes soutenue par au moins cinq membres de votre parti pour le renvoi en commission.

**Le président** : – Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand, «Sauvez Lavaux en buvant du Lavaux!» (*Exclamations, brouhaha.*)

Excusez-moi, j'ai oublié M. Rapaz. Pardon. M. Rapaz, INI38 : «Un centre d'escalade en salle (mur de grimpe)...»

**Motion de MM. Roland Rapaz et consorts :**  
«Un centre d'escalade en salle (mur de grimpe) à Lausanne»<sup>9</sup>

*Développement polycopié*

L'escalade est une variante de l'alpinisme. Né à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle près de Genève dans les «varappes», c'est-à-dire les couloirs rocheux du Salève, ce sport s'émancipe à partir des années 60 et se popularise rapidement : les premières structures artificielles en salle permettent aux adeptes de s'adonner à leur sport en toute saison et par tous les temps. Dès la fin des années 80, l'escalade en salle connaît un développement exponentiel. Toutes les grandes villes de Suisse (mais aussi de plus petites comme Schaffhouse, Thoune, Soleure, Fribourg), à l'exception de Lausanne, possèdent aujourd'hui une halle d'escalade.

La grimpe en salle présente un certain nombre de particularités qui sont autant d'avantages. Les voies d'escalade sont adaptées au niveau de chaque grimpeur, permettant aux débutants comme aux grimpeurs expérimentés, aux jeunes comme aux aînés, d'évoluer et de se perfectionner. L'escalade est aussi une activité thérapeutique particulièrement adaptée aux personnes présentant des difficultés de dépendance, physiques ou psychiques. Une halle d'escalade, à la différence d'un simple mur extérieur d'accès libre, est à la fois un centre sportif bénéficiant d'un encadrement, un lieu de vie convivial, un lieu d'intégration et un outil de prévention.

A Lausanne, le nombre d'utilisateurs potentiels d'une telle halle peut être évalué à plus de 2000 personnes, sans compter les classes des écoles publiques et privées ni les institutions pour qui l'escalade en salle présente un intérêt thérapeutique. Notre estimation est basée sur la fréquentation des centres de grimpe des agglomérations similaires et sur les effectifs du Club alpin lausannois (3700 membres).

L'association sans but lucratif «Sport-Escalade» gère avec succès depuis 1994 la salle d'escalade de Saint-Légier. De leur côté, fin 2003, des Lausannois proches du Club alpin créent l'association «GRAL-Grimper à Lausanne» pour promouvoir la construction d'une halle d'escalade dans notre cité. Les deux associations ont décidé, le 25 février 2008, d'unir leurs forces dans une seule association «Sport-Escalade-Grimper à Lausanne (SE-GRAL)» actuellement forte de 1000 membres, pour promouvoir l'escalade pour tous en tant que projet sportif et socio-éducatif et pour construire une structure d'escalade à Lausanne. L'association SE-GRAL est prête à mettre ses compétences au service d'un projet de construction et d'équipement d'une halle d'escalade et de son exploitation sportive et socio-éducative.

Estimant que le moment est particulièrement favorable pour un tel projet, les soussignés demandent à la Municipalité de réaliser un projet de halle d'escalade digne de ce nom, ou de soutenir financièrement un projet associatif répondant aux besoins susmentionnés.

*Discussion préalable*

**M. Roland Rapaz (Soc.)** : – Cette motion est cosignée par M. Vincent Rossi. Je ne vais pas allonger – M. Rossi ajoutera peut-être quelque chose – mais le titre est suffisamment clair pour indiquer ce qu'il demande. Si certains veulent vraiment des explications complémentaires, ils demanderont une commission. Pour le reste, je le défendrai lorsque arrivera le préavis.

**M. Marc Vuilleumier, municipal, directeur de la Sécurité publique et des Sports** : – Oui, merci. J'avais demandé la parole il y a déjà quatre points, mais je la prends maintenant. Je demande que cette proposition soit renvoyée en commission.

**Le président** : – Merci. Il sera donc fait selon la volonté de la Municipalité.

**Le président** : – Si cela ne vous fait rien, nous continuons avec les initiatives. Nous en venons au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand, INI39, «Sauvez Lavaux en buvant du Lavaux!» Je vous donne la parole.

<sup>9</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 260.

**Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand :**  
«Sauvez Lavaux en buvant du Lavaux!»<sup>10</sup>

*Développement polycopié*

Cette injonction de Franz Weber trouve un écho à l'article 41 de la Loi vaudoise sur les auberges et débits de boissons du 26 mars 2002 (LADB, RS 935.31). Celui-ci dispose à son alinéa 2 que l'octroi d'une licence d'établissement ou d'une autorisation simple avec alcool comporte l'obligation d'offrir, en vente, du vin vaudois. Sur un tout autre sujet, le Conseil communal de Lausanne avait accepté une motion de M. Fabrice Ghelfi pour des contrats de location respectueux de l'environnement visant à des engagements écologiques conjoints des différentes parties. Ces deux éléments sont plus liés qu'il n'y paraît de prime abord. La Ville de Lausanne est en effet propriétaire de plusieurs bâtiments abritant des établissements publics. Les contrats qui la lient aux différents cafetiers et restaurateurs pourraient concrétiser réellement la volonté du législateur cantonal. Ils pourraient prévoir lors du renouvellement du bail une clause incitant ces derniers à mettre quelque peu en valeur la production des différentes régions viticoles vaudoises parmi Lavaux, La Côte, Le Chablais, Les Côtes de l'Orbe, Le Vully et Bonvillars).

Une telle démarche soutiendrait le travail des vigneron et encaveurs du canton soumis à des cadres légaux et économiques plus contraignants que leurs concurrents d'ailleurs. Elle favoriserait aussi les efforts de promotion entrepris autour de Lavaux, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. La préservation durable de ce paysage exceptionnel dû à la main de l'homme exige une exploitation économique viable. La qualité et la variété actuelle des vins vaudois ne sont plus à démontrer, mais nous ne pouvons compter que sur nous-mêmes pour en faire la promotion. La Ville de Lausanne comme centre économique, culturel et touristique a tout à gagner à ce qu'un accent soit mis sur la production régionale qui peut d'ailleurs satisfaire quasiment tous les goûts.

Par ce postulat, le soussigné demande à la Municipalité de Lausanne de bien vouloir étudier, en collaboration avec les gens du métier, les possibilités contractuelles d'une mise en valeur des vins vaudois dans les établissements publics occupant des propriétés de la Ville, subsidiairement encourager la participation des tenanciers à des cours donnés par les organisations professionnelles visant les mêmes buts.

*Discussion préalable*

**M. Pierre-Antoine Hildbrand (LE) :** – Il s'agit de demander à la Municipalité, comme cela a été fait pour la motion Fabrice Ghelfi, de faire en sorte que dans les contrats de bail commerciaux, les établissements publics possédés par la Ville de Lausanne veillent à mettre en valeur les vins vaudois.

<sup>10</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 5/I), p. 336.

**M<sup>me</sup> Solange Peters (Soc.) :** – Contrairement à la motion Ghelfi, qui avançait des arguments plutôt environnementaux, ceux-ci sont plutôt économiques. Devant la complexité légale et de faisabilité par rapport aux gérants d'établissement, je souhaite que ce postulat soit renvoyé en commission.

**Le président :** – Y a-t-il cinq membres qui désirent le renvoi en commission? Oui, c'est le cas. Je vous remercie. Nous allons nous arrêter là, si je tiens à ma peau.

**Le président :** – Pardon, pardon, pardon! J'en ai manqué une, excusez-moi: la motion de M. Jean-Michel Dolivo, «Lausanne pour une ville sans publicité commerciale...» Non, pardon! Voyez, je suis aussi fatigué. M. François Huguenet, INI40, «Pour la production d'électricité à partir du bois des forêts lausannoises».

**Postulat de M. François Huguenet :**  
«Pour la production d'électricité à partir du bois des forêts lausannoises»<sup>11</sup>

*Développement polycopié*

La Ville de Lausanne possède 19 km<sup>2</sup> de forêts. Or le bois constitue une source d'énergie renouvelable intéressante, en particulier du point de vue de la lutte contre l'effet de serre. Pour rappel, le bilan énergétique de la production d'énergie à base de bois est neutre, car la quantité de CO<sub>2</sub> dégagée lors de sa combustion correspond au CO<sub>2</sub> que le bois a absorbé tout au long de sa vie.

Différentes techniques développées ces dernières années permettent désormais de transformer le bois et notamment les déchets de bois en électricité avec un rendement tout à fait intéressant, généralement de manière conjointe avec de la production de chaleur.

Dans le canton de Nidwald, par exemple, la plus grande installation gazogène de Suisse pour la transformation de déchets de bois en électricité a été mise en service à fin 2007, avec une capacité de 10 GWh/an. Plus récemment encore, le 7 novembre 2008, la société Enerbois SA, à Rueyres, a posé la première pierre de la plus grande centrale biomasse de Suisse romande qui devrait permettre de produire dès 2010 de l'électricité pour 7000 ménages, ainsi que de la chaleur et des pellets.

A Lausanne, aucune installation de ce type pouvant produire de l'électricité n'est actuellement en fonction ou projetée, bien que le premier préavis «Agenda 21» publié en l'an 2000 ait clairement posé comme objectifs une

<sup>11</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 5/I), p. 336.

réhabilitation du bois des forêts lausannoises et une politique énergétique conforme aux principes du développement durable.

En l'occurrence, la production sur sol lausannois d'électricité à partir de bois des forêts lausannoises permettrait premièrement d'envisager une nouvelle possibilité de valorisation des rares ressources naturelles présentes sur le territoire communal, tout en laissant espérer simultanément une amélioration du résultat d'exploitation des forêts communales. Deuxièmement, elle fournirait aux Services industriels et à ses clients une nouvelle source d'énergie propre et renouvelable, de manière complémentaire aux installations hydroélectriques, éoliennes et solaires déjà exploitées par la Ville.

Compte tenu de ces différents éléments, ce postulat souhaite que la Municipalité étudie l'opportunité de créer à Lausanne une centrale permettant la production d'électricité à partir de bois ou de déchets de bois des forêts lausannoises. Une piste à explorer pourrait être de coupler cette centrale à l'installation de biométhanisation prévue dans l'Ouest lausannois, afin de rassembler sur un seul site plusieurs manières de valoriser les déchets, dont les résidus ligneux.

*Discussion préalable*

**M. François Huguenet (Les Verts):** – J'aurais été très vexé si j'avais passé entre les gouttes !

Je suis parti d'un constat très simple : nous possédons beaucoup de forêts à Lausanne, et aujourd'hui de nouvelles technologies permettent de faire de l'électricité à partir du bois. C'est assez récent. Mon postulat est modeste, je demande simplement d'étudier l'opportunité de créer à Lausanne une centrale permettant la production d'électricité à partir du bois. Je ne pourrais pas vous en dire beaucoup plus en commission et donc je propose que vous renvoyiez ce postulat directement à la Municipalité.

**Le président:** – Merci. La discussion continue. Elle n'est pas demandée. Il sera fait selon votre désir, Monsieur Huguenet.

**Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu le postulat de M. François Huguenet pour la production d'électricité à partir du bois des forêts lausannoises ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

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

**Le président:** – Je vous souhaite à tous une bonne soirée et vous remercie de votre patience. A bientôt.

La séance est levée à 23 h 05.

*La rédactrice*  
Diane Gilliard  
Lausanne

*Composition*  
Entreprise d'arts graphiques  
Jean Genoud SA  
1052 Le Mont-sur-Lausanne  
Tél. 021 652 99 65

*On s'abonne au*  
Bureau des huissiers  
Place de la Palud  
Case postale  
1002 Lausanne  
Tél. 021 315 22 16

