

Bulletin du

**Conseil communal**

Lausanne

N<sup>o</sup> 6/II

Séance du mardi 24 novembre 2009, seconde partie

Présidence de M. Yves-André Cavin (LE), président

**Sommaire**

Ordre du jour (voir bulletin N <sup>o</sup> 6/I, p. 491)	
Ouverture de la séance . . . . .	586

**Interpellations :**

1.	«Tunnel sous Saint-François, métro m3 : prochain arrêt, Conseil communal, SVP!» (M <sup>me</sup> Isabelle Mayor et consorts). <i>Réponse photocopiée</i> de la Municipalité . . . . .	590
	<i>Discussion</i> . . . . .	595
2.	«Nouvelle loi sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics – quelles sont les actions que la Municipalité a entreprises?» (M. Fabrice Ghelfi et consorts). <i>Développement photocopié</i> . . . . .	605
	<i>Réponse de la Municipalité</i> (M. Marc Vuilleumier) . . . . .	606
	<i>Discussion</i> . . . . .	607
3.	«Métamorphose: quelle procédure pour la réalisation d'un écoquartier aux Plaines-du-Loup?» (M <sup>me</sup> Sylvie Favre Truffer et consorts). <i>Développement photocopié</i> . . . . .	608
	<i>Réponse de la Municipalité</i> (M. Olivier Français) . . . . .	609
	<i>Discussion</i> . . . . .	611
4.	«Engagement de dix policiers à Celtus et après?» (M <sup>me</sup> Evelyne Knecht et consorts) <i>Développement photocopié</i> . . . . .	612
	<i>Réponse de la Municipalité</i> (M. Marc Vuilleumier) . . . . .	613
	<i>Discussion</i> . . . . .	615

**Motion :**

«Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et l'avenue de la Borde» (M. Giampiero Trezzini et consorts). «Pour un axe de transport Nord-Ouest lausannois cohérent et fonctionnel» (M <sup>me</sup> Isabelle Truan) <i>Rapport photocopié</i> de M. Serge Segura (LE), rapporteur . . . . .	586
<i>Discussion</i> . . . . .	587

# Séance

du mardi 24 novembre 2009

**Membres absents excusés :** M<sup>me</sup> Susana Carreira, M<sup>me</sup> Marie Deveaud, M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttmann, M<sup>me</sup> Sophie Michaud Gigon, M. Jacques Pernet, M<sup>me</sup> Solange Peters, M. Serge Segura, M. Claude-Alain Voiblet, M<sup>me</sup> Anna Zürcher.

**Membres absents non excusés :** M<sup>me</sup> Marie-Ange Brélaz-Buchs, M<sup>me</sup> Muriel Chenux Mesnier, M. Jean-Michel Dolivo, M. Gilles Meystre, M. Francis Pittet, M<sup>me</sup> Sandrine Schlienger.

Membres présents	85
Membres absents excusés	9
Membres absents non excusés	6
Effectif actuel	100

A 21 h 00, à l'Hôtel de Ville.

**Le président :** – Mesdames et Messieurs les Conseillers, veuillez reprendre place. Nous poursuivons nos débats avec le point R30. J'appelle à cette tribune M. Claude Mettraux en remplacement de M. Serge Segura, excusé et malade, à qui nous souhaitons un prompt rétablissement.

**Motion de M. Giampiero Trezzini et consorts :**  
« Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et l'avenue de la Borde »<sup>1</sup>

**Motion de M<sup>me</sup> Isabelle Truan :**  
« Pour un axe de transport Nord-Ouest lausannois cohérent et fonctionnel »<sup>2</sup>

## Rapport

Membres de la commission: M. Serge Segura (LE), rapporteur, M. Ulrich Doepper (Les Verts), M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.), M. Alain Hubler (AGT), M. Claude Mettraux (LE), M<sup>me</sup> Solange Peters (Soc.), M. Giampiero Trezzini (Les Verts), M<sup>me</sup> Isabelle Truan (LE), M. Claude-Alain Voiblet (UDC), Magali Zuercher (Soc.).

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

**Rapport polycopié de M. Serge Segura (LE), rapporteur :** – La commission s'est réunie le 9 avril 2009, elle

<sup>1</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 6/I), p. 437; *idem* T. II (N° 10), pp. 94-95.

<sup>2</sup>BCC 2008-2009 T. I (N° 7/I), p. 580; *idem* T. II (N° 10), pp. 96-97.

était composée de M<sup>mes</sup> Florence Germond, Solange Peters, Isabelle Truan et Magali Zuercher et de MM. Ulrich Doepper, Alain Hubler, Claude Mettraux, Giampiero Trezzini, Claude-Alain Voiblet et du rapporteur soussigné.

La Municipalité était représentée par M. Olivier Français, directeur des Travaux, qui était accompagné de MM. José-Angel Gonzalez, chef de division, route et mobilité, Laurent Dutheil, chef de projet, route et mobilité, et Patrick Jacomino, adjoint au chef du Service des routes et de la mobilité, qui a pris les notes de séance. Ce dernier est remercié pour la qualité de celles-ci.

Les deux motions en cause traitent du tracé d'une future ligne de tramway en direction de la Blécherette. Lors de la commission, il a été précisé que la compétence de décision en la matière appartenait aux Autorités cantonales et non au Conseil communal. Toutefois, les motionnaires veulent par le biais de leurs interventions que les Autorités lausannoises se prononcent sur le tracé désiré.

A ce titre, les deux motions font suite au débat important qui avait eu lieu devant le Conseil communal en novembre 2008.

La motion Truan propose un tracé qui passerait par le sud du palais de Beaulieu, les Bergières et remonterait par l'avenue du Grey avant de contourner le stade de la Pontaise. La motionnaire considère que ce tracé permettrait de favoriser les déplacements du lieu de travail ou du lieu d'habitation et de relier les lieux de consommation ou d'équipement et les lieux d'habitation. En ce sens, le tracé proposé serait plus cohérent avec les pôles de développement urbain de la ville, en particulier celui des Bergières. La motion Trezzini et consorts envisage un tracé par la rue Centrale, la place du Tunnel et l'avenue de la Borde. Ce dernier tracé rendrait les transports publics plus visibles et efficaces, notamment dans le centre. Il permettrait une meilleure requalification de l'espace public et notamment de certains quartiers populaires, tels que la place du Tunnel et la Borde.

Les variantes par Beaulieu et par la Borde font actuellement l'objet d'une étude sur laquelle se fondera la Municipalité pour se déterminer. Les conclusions devraient en être connus à la fin 2009.

## Motion Truan

La motionnaire a précisé qu'elle désirait principalement que le tracé proposé soit intégré dans les études et réflexions faites par le Conseil d'Etat.

Une partie des commissaires relèvent que le tracé proposé a déjà été examiné lors des différentes études préliminaires. Il avait alors été rejeté. En effet, les contraintes liées à la pente étaient trop importantes. Par ailleurs, le réseau de bus est déjà relativement dense du côté sud de Beaulieu (lignes 2 et 21 notamment).

Concernant de manière générale la variante Beaulieu, certains commissaires considèrent qu'il y aurait une forme de redondance entre les lignes de transport existantes et la constitution d'un tram. Par ailleurs, les changements de lignes seraient trop nombreux, la ligne de tram prévue ne partant pas de la gare mais de la place de l'Europe.

Certains commissaires soulignent néanmoins qu'une certaine insatisfaction existe quant aux performances de la ligne 3 et que la variante Beaulieu permettrait d'y remédier en partie. De plus, la ligne de tram permettrait de tenir compte de l'impact économique de Beaulieu et des besoins importants en accès que le centre de congrès nécessite.

#### *Motion Trezzini et consorts*

Les signataires de cette dernière motion considèrent que le tracé proposé permettrait une requalification de l'espace urbain dans des quartiers plutôt difficiles. Ainsi, le tracé du tram serait non seulement efficace, dans le sens d'un accès facilité aux transports publics pour les populations des quartiers traversés, mais aussi symbolique. Cette requalification permettrait de redessiner les espaces publics bordant la ligne, notamment à la rue Centrale, à la place du Tunnel et à la rue de la Borde. Les motionnaires relèvent que cet aspect, important pour la qualité de vie des habitants des quartiers concernés est de compétence communale et ne doit pas être négligé.

Le tracé proposé permettrait par ailleurs de limiter le trafic en ville, tant en nombre qu'en vitesse, tout en fournissant un axe de transport public lourd très attractif. Une commissaire estime par ailleurs que les commerçants de la rue Centrale devraient pouvoir bénéficier de l'arrivée d'un tram et donc d'un flux de voyageurs.

Au final, la commission a voté :

- la transmission à la Municipalité de la motion Trezzini et consorts par 6 oui, 4 non ;
- le classement de la motion Truan par 2 oui, 7 non et 1 abstention.

**Le président :** – Monsieur Mettraux, vous avez la parole, pour nous communiquer d'éventuels compléments à votre rapport.

**M. Claude Mettraux (LE), rapporteur remplaçant :** – Je n'ai pas de compléments à apporter.

**Le président :** – La discussion est ouverte.

#### *Discussion*

**M<sup>me</sup> Isabelle Truan (LE) :** – Pour mémoire, la commission, à majorité rose-rouge-verte, chargée de l'examen des motions et variantes pour l'axe de transport Nord-Ouest lausannois, a décidé de classer ma motion, malgré qu'elle soit devenue entre-temps postulat.

Elle est ainsi écartée d'une étude plus approfondie, alors qu'elle préconisait un tracé souterrain sous forme de métro, qui devrait relier la gare du Flon, Beaulieu, les Bergières, le Grey, la Pontaise, l'écoquartier, pour finir à la Blécherette. Dans un deuxième temps, la Municipalité a renoncé à la variante Flon-Beaulieu en surface. Pour des questions de déclivité ? Dans un troisième temps, cette même Municipalité nous propose, par voie d'étude préalable, une nouvelle variante, cette fois souterraine, dont le caractère enterré et une partie de son tracé reprennent ma proposition.

Il est légitime de se poser quelques questions sur ce va-et-vient, sur les rapports et les enjeux politiques actuels et à venir de ce Conseil, sur le rapport du Projet d'agglomération Lausanne-Morges sur les axes forts (PALM).

La première : pourquoi la variante Flon-Beaulieu-Bergières-Grey-Pontaise – variante N6 selon le PALM – a-t-elle été écartée ? Selon ce qui ressort du rapport de la commission, cela relève plutôt de raisons politiques.

Deuxième question : s'agit-il de raisons politiques partisans ou de raisons techniques ? Les arguments exposés dans ce rapport relèvent plus d'arguments politiques partisans que d'arguments techniques.

Troisième question : pourquoi les raisons techniques doivent-elles prédominer sur le reste ? Sans un support rationnel du politique, on ne peut pas faire un bon choix, celui qui fait primer l'intérêt public sur l'intérêt partisan.

Revenons sur le rapport du PALM, dont sept variantes sont étudiées : les variantes N1 (celle de la Borde) à N4 sont des variantes de transport en surface. Les variantes N5 (première variante municipale) à N7, sont des axes de transport souterrains. Le tracé que je propose correspond à la variante N6 modifiée, car tout en tunnel.

Je me permets de relever encore brièvement quelques éléments. Certains arguments sont développés dans le PALM, au sujet de la variante N6. Cette variante, dont je propose la poursuite de l'étude plus en détail, est celle qui recueille le soutien de nombreux habitants des quartiers du Nord. Selon le PALM, « ... elle apparaît comme la variante qui concerne le plus grand nombre d'habitants, qui touche le plus grand nombre d'emplois, qui dessert au mieux les autres quartiers générateurs de trafic (gymnase, poste, Palais de Beaulieu, quartier dense, etc.) ».

Ensuite, en analysant les quelques données chiffrées résultant de la fiche technique, dont le rapport entre la longueur

des tracés et la déclivité, il ressort que la variante municipale, la plus courte, a la déclivité la plus forte: 3,75%. La variante la plus longue, 4 km, présente en revanche la déclivité la plus faible. Ma variante est longue de 3,8 km pour une déclivité de 3,16%.

La variante municipale est critiquable par la déclivité de Beaulieu à la Pontaise, par le bassin de population desservi, mais favorable par son tracé court. La variante de la gauche est critiquable par son tracé long et surtout en surface, empiétant sur l'espace public, par le bassin de population desservi, mais elle est favorable par son coût. La variante N6 modifiée, la mienne, serait critiquable par son coût, mais très favorable par le bassin de population desservi, actuel et futur. Elle n'empiète pas sur l'espace public. Les trois variantes ont en commun de desservir le plateau de la Blécherette et donc l'écoquartier. Dans ce sens, on ne peut utiliser en faveur de l'un ou de l'autre des tracés l'argument qui compte sur la future population de l'écoquartier. En revanche, la variante N6 ne nécessite pas de densification par la création de nouveaux logements, elle dessert des quartiers déjà existants et très peuplés.

Mon premier message s'adresse à la gauche de ce Conseil et à ses sensibilités sociales. A votre avis, de toutes ces variantes, laquelle représente le meilleur coût social, en rapportant chaque franc investi à la population touchée? Mon deuxième message va aux Verts. Comme l'indique le rapport du PALM, la variante N6 est celle qui dessert au mieux les autres quartiers générateurs de trafic.

Alors laquelle de ces variantes pourrait susciter un véritable changement dans l'esprit de la population en matière de transports? Mieux encore, laquelle pourrait être une réelle émulation en faveur du transport collectif? La population de la Borde ne serait-elle pas plus sensible à une appropriation de l'espace public par l'insertion d'un cordon boisé, reprenant par exemple le tracé historique de la Vuachère, qu'à la barrière supplémentaire que peut constituer une ligne de tram? Je vous laisse le soin de réfléchir et de ne pas fermer la porte aujourd'hui à une variante de transport dans laquelle tout le monde peut se retrouver pour l'intérêt collectif. A l'instar de la Municipalité, qui a fait le premier pas il y a quelques semaines en proposant sa nouvelle variante – qui répond en même temps au problème du m2, celui de la deuxième voie entre la Gare CFF et le Flon.

En conclusion, je vous propose que les trois variantes soient étudiées d'une manière plus approfondie par les techniciens, de sorte que le politique se prononce en connaissance de cause et au-delà de la notion de transport tout court, comme le fait le PALM. Je souhaite en outre que cette étude inclue les dimensions économique (coût de l'infrastructure, coût des travaux préparatoires, démolitions etc.), sociale (soit le rapport entre le coût et la population active ou non) et écologique (impact sur l'environnement construit actuel, sur la population motorisée, génératrice de trafic, ou non).

Bref, je souhaite un tableau d'évaluation où les avantages et les désavantages s'entrecroisent avec les dimensions économique, sociale et conceptuelle ou écologique.

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.):** – Le Parti socialiste soutient le renvoi à la Municipalité de la motion Trezzini et consorts. Elle va d'ailleurs dans le sens des décisions prises au sein du PALM, qui étudie aujourd'hui en détail la variante du tram par la Borde.

En revanche, le PS vous propose de classer purement et simplement la motion Truan. En effet, cette variante a été étudiée longuement et en détail par des ingénieurs qualifiés pour ces questions et elle a été jugée irrecevable techniquement, notamment pour des questions de pente, etc. Donc évitons les frais supplémentaires en études. Celles-ci ont déjà été menées, elles ont été validées par les comités de pilotage politiques du PALM. Il ne sert à rien d'entrer dans les détails des propositions de M<sup>me</sup> Truan, qui s'improvise ingénieure technicienne spécialiste urbaniste et vient nous donner tous ces conseils. Aujourd'hui, il faut s'appuyer sur les rapports existants et donc classer cette motion.

Par rapport au fond de la question et des différentes variantes, nous interviendrons plus tard, lors du débat sur l'interpellation urgente de M<sup>me</sup> Mayor. Mais pour l'instant, nous vous proposons simplement de classer cette motion et d'accepter la motion Trezzini.

**M. Alain Hubler (AGT):** – La position du groupe A Gauche Toute! est la même que celle du Parti socialiste développée par M<sup>me</sup> Germond.

Je me contenterai de relever une incongruité dans l'intervention de M<sup>me</sup> Truan. Elle critique notamment la variante dite de la gauche, parce qu'elle empiète sur l'espace public. Un transport public qui empiète sur l'espace public, quelle horreur! Selon moi, nous devrions plutôt réfléchir au fait que des transports privés empiètent sur l'espace public.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC):** – Pour les raisons évoquées par M<sup>me</sup> Florence Germond, je souhaite que mon groupe et la plus grande partie de ce Conseil se rallient à ces raisons et n'aillent pas perdre de l'argent, mais surtout du temps, à une étude qui me paraît sérieusement compromise. Ne serait-ce que pour des questions de pente. En effet, le temps est compté et si nous voulons, dans le cadre du trafic d'agglomération, pouvoir espérer une manne fédérale, nous ne pouvons pas nous égarer dans des études sinieuses.

Cependant je m'élève en faux contre une assertion de M<sup>me</sup> Germond, qui dit que M<sup>me</sup> Truan s'improvise ingénieure. Quand bien même cela serait, cela mérite le respect. Chacun, dans ce Conseil, a le droit de s'improviser une fois ou l'autre ingénieur, urbaniste, voire philosophe.

Nous proposerons aussi le classement de la motion Trezzini. Il ne nous apparaît pas opportun que la Ville de Lausanne verrouille le débat concernant un moyen de transport en

donnant dès le départ un signal fort en faveur d'un tracé en surface. Ce n'est pas absolument démocratique, même si les forces politiques en présence semblent peser pour cette forme de démocratie. Il ne faut pas être naïf: une des principales caractéristiques de ce choix serait de rendre le trafic privé motorisé presque impossible sur des axes importants de notre ville, avec les reports de trafic inévitables, voire l'impossibilité pour des gens de venir dans ces quartiers avec leur véhicule privé. Jusqu'à présent, ce n'est pas synonyme de faute grave.

C'est pourquoi nous vous proposons de ne pas entrer en matière et de refuser les deux objets proposés, encore une fois parce que le temps presse. Nous devons nous concentrer sur ce qui est possible et ce qui pourra être aidé puissamment par la Confédération et par l'Etat, sachant que de toute façon, par nous-mêmes, nous ne pourrions pas grand-chose.

**M. Philippe Jacquat (LE):** – Le groupe LausannEnsemble n'est pas très chaud pour prendre en considération la motion Trezzini. Comme l'a dit mon préopinant, c'est un mauvais signal, une manière de verrouiller l'avis du Conseil communal sur une seule possibilité.

M<sup>me</sup> Germond nous dit qu'il faut s'appuyer sur les rapports existants. Or ceux sur la variante de la Borde ont montré que ce transport n'est pas plus efficace que les transports par bus, mais exigent en revanche un investissement très important.

Pour ces différentes raisons et pour nous concentrer, comme l'a dit mon préopinant, sur le futur, je pense que la discussion sur l'interpellation Mayor indiquera d'autres pistes, et nous vous encourageons à ne pas entrer en matière sur cette motion.

**M. Giampiero Trezzini (Les Verts).** – Sans vouloir allonger – nous avons encore passablement de choses à traiter ce soir – le groupe des Verts soutiendra la transmission de la motion Trezzini et consorts à la Municipalité et soutiendra le classement de la motion Truan.

**Le président:** – La discussion se poursuit. Elle n'est plus demandée, elle est close. Je donne la parole à M. le rapporteur pour les déterminations de la commission.

**M. Claude Mettraux (LE), rapporteur remplaçant:** – La commission a voté la transmission à la Municipalité de la motion Trezzini et consorts par 6 oui et 4 non. D'autre part, elle a refusé la transmission à la Municipalité par 7 non, 2 oui et 1 abstention, et s'est donc déterminée pour le classement de la motion de M<sup>me</sup> Truan.

**Le président:** – Merci. Pour que la situation soit vraiment claire, nous voterons ces deux objets de manière électronique. Nous votons en deux temps, d'abord sur la motion Trezzini puis, dans un deuxième temps, sur la motion de M<sup>me</sup> Isabelle Truan.

Pour la motion Trezzini, votent oui ceux qui veulent la renvoyer à la Municipalité.

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

Cette motion a été renvoyée à la Municipalité par 55 oui, 24 non et 2 abstentions.

Nous passons au deuxième objet. Votent oui ceux qui sont pour le classement, votent non ceux qui sont pour la prise en considération de la motion Truan.

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

Par 57 oui, 20 non et 7 abstentions, vous avez décidé de classer cette motion.

Cet objet est clos. Je remercie M. le rapporteur.

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

- vu la motion de M. Giampiero Trezzini et consorts: «Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et l'avenue de la Borde»;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide:*

de prendre cette motion en considération et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

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

- vu la motion de M<sup>me</sup> Isabelle Truan: «Pour un axe de transport Nord-Ouest lausannois cohérent et fonctionnel»;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide:*

de refuser la prise en considération de cette motion.

**Le président:** – Nous passons au point INT9, la réponse municipale à l'interpellation urgente de M<sup>me</sup> Isabelle Mayor et consorts. Je prie M<sup>me</sup> Mayor de venir à cette tribune.

**Interpellation urgente de M<sup>me</sup> Isabelle Mayor et consorts : « Tunnel sous Saint-François, métro m3 : prochain arrêt, Conseil communal, SVP! »<sup>3</sup>**

*Réponse polycopiée de la Municipalité*

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

*Préambule*

Il apparaît utile de rappeler que le choix du tracé des axes forts entre le Flon et la Blécherette a suscité dès le départ des interrogations et des divergences quant à la pertinence technique entre les deux tracés N5 (tracé essentiellement souterrain par Beaulieu) et N1 (tracé essentiellement en surface par la Borde). C'est pour cette raison que le Conseil d'Etat a décidé de lancer des études d'avant-projet en complément des études de faisabilité.

Les réflexions en cours confirment les difficultés dans les deux tracés qui ont amené les services de la Direction des travaux à réfléchir à l'opportunité d'un troisième tracé qui permettrait de répondre aux nombreuses contraintes rencontrées. C'est dans ce contexte qu'une variante de métro souterrain entre la Gare et la Blécherette via Beaulieu a été élaborée afin d'être analysée en parallèle aux deux variantes officielles.

Quant à la place Saint-François, il est utile de mettre en exergue qu'aujourd'hui celle-ci est traversée par environ 40'000 véhicules par jour. Dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), l'étude d'accessibilité multimodale démontre que, malgré un report modal significatif de 44% sur les transports publics, il subsistera encore environ 20'000 véhicules journaliers qui transiteront sur cette place. La proposition d'un tunnel émane d'un processus de réflexion autour de la vitesse commerciale des axes forts de trolleybus dans l'hypercentre et de la volonté d'améliorer de manière significative la qualité de desserte en transports publics autant que la qualité de l'espace public. Pour mémoire, il est intéressant de mentionner que déjà dans les années 1970 un concours d'idées avait été organisé par la Municipalité dans le but de redonner la place aux piétons. Selon le rapport-préavis de l'époque, cet objectif remontait au début des années 1930. Le projet primé dans les années 1970 prévoyait, entre autres, un tunnel libérant ainsi la place. Cette idée n'est donc pas nouvelle!

La nouvelle proposition de tunnel permettrait de fermer les «4 tubes à ciel ouvert» que constituent les axes Chauderon–Grand-Pont, Grand-Chêne–Saint-François–Théâtre, rue de Genève depuis la rue de la Vigie et, enfin, la rue Centrale jusqu'au pont Bessières. Ces axes représentent un total d'environ 3000 mètres linéaires de routes, aujourd'hui ouvertes au trafic au cœur de l'agglomération, qui pourraient être, demain, rendues aux piétons et aux transports publics. Ces fermetures de trafic permettraient également d'assainir ces axes en termes de bruit et de pollution. A titre

<sup>3</sup>BCC 2008-2009, T. I (N° 4/I), p. 287.

d'illustration, la place Saint-François, libérée du trafic automobile, serait réservée aux transports publics ainsi qu'aux piétons et pourrait accueillir de manière plus efficace un bus toutes les vingt secondes, comme prévu dans la planification. Ce tunnel s'inscrit également comme mesure d'accompagnement à la fermeture de ces quatre axes pour éviter des reports de trafic sur la petite ceinture, en particulier sur l'axe Ruchonnet–Gare.

Il importe de préciser que la Municipalité n'a pas pris de décision formelle à propos des deux projets «m3» et «tunnel sous Saint-François», qui sont au stade des études. Ces nouvelles propositions sont actuellement développées dans le but d'établir une comparaison avec les variantes dites «officielles». *In fine*, les décisions à leur propos seront prises dans le cadre et selon les procédures du PALM, dans le respect du planning fixé par la Confédération.

Bien que cela puisse paraître bien tard pour remettre en question les études déjà réalisées, la Municipalité estime qu'un projet d'une telle ampleur justifie une réflexion supplémentaire avant d'engager la Ville sur le long terme.

Ceci étant précisé, la Municipalité répond de la manière suivante aux questions de l'interpellation :

*En général :*

**Question 1**

*Quel est le montant de ces études, et d'autres partenaires (autres Communes, communautés de Communes ou Canton) participent-ils à leur financement? Si non, le leur a-t-on d'ailleurs demandé?*

**Réponse**

A ce jour, pour le m3, les réflexions préliminaires ont été menées à l'interne par les services techniques de la Direction des travaux. Pour les études nécessaires d'avant-projet et les effets de bord sur les autres mesures du PALM, des offres complémentaires ont été demandées par la Ville de Lausanne aux mandataires actuels. S'agissant du coût des études complémentaires, il s'élève actuellement à environ Fr. 120'000.–. Ceci étant, les services communaux continueront à travailler de manière active sur cette évolution du projet «axes forts», en concertation avec les partenaires cantonaux et de l'agglomération lausannoise, dans le respect des délais fixés par la Confédération. Compte tenu des récents échanges avec le Canton, il apparaît que les plus-values liées à ces études complémentaires seront dans un premier temps à la charge de la Ville puis, en fonction des décisions de la délégation politique qui suit le projet des axes forts, portées à la charge du Canton.

**Question 2**

*La Municipalité a-t-elle pris position sur ces nouvelles propositions et, si oui, à quel moment par rapport aux séances d'information publique de mi-octobre?*

**Réponse**

La Municipalité a été informée de ces deux propositions avant les séances d'information de la mi-octobre. En ce qui concerne la variante m3, proposée par la Direction des travaux, la Municipalité a autorisé celle-ci à débiter les réflexions préliminaires sur le m3.

S'agissant du tunnel sous Saint-François, il convient de préciser que c'est suite à l'impulsion résultant du vote en faveur du projet Métamorphose, et plus particulièrement suite aux réactions recueillies lors de la séance d'information aux politiques du 8 octobre 2009 concernant les axes forts, que l'élaboration du projet de tunnel a démarré concrètement au sein de la Direction des travaux.

**Question 3**

*Pourquoi la Municipalité a-t-elle choisi de travailler de manière indépendante sur des alternatives aux projets officiels des axes forts, soutenus par la région et financés par le Canton ?*

**Réponse**

Il n'était pas dans la volonté de la Municipalité de travailler de manière indépendante, mais il était nécessaire de confirmer, à l'interne, l'intérêt d'une éventuelle alternative avant de la présenter aux partenaires, compte tenu de l'importance des enjeux et du calendrier strict fixé par la Confédération. A ce jour, toutes les propositions issues de la Direction des travaux ont été dûment présentées dans le cadre des structures décisionnelles du projet des axes forts (DEPOL).

**Question 4**

*La Municipalité considère-t-elle qu'à ce stade du processus de réflexion, et face à l'échéance de la fin de l'année fixée par la Confédération, de nouvelles variantes ont réellement une chance de pouvoir être prises en compte par les partenaires, et notamment le Canton ? Par ailleurs, cette échéance de fin 2009 si souvent évoquée, mais discutée, est-elle officielle concernant ce deuxième train de mesures au niveau fédéral ?*

**Réponse**

Il convient de rappeler ici que ce tronçon des axes forts fait partie de la deuxième tranche de financement (mesures B, échéance 2015–2018) et que la Confédération n'attend qu'une étude de faisabilité pour l'échéance fixée à la fin de cette année. Il n'en va pas de même des autres tronçons faisant partie des mesures A, (échéance 2011–2014) pour lesquelles la Confédération attend, pour la fin de cette année, un avant-projet chiffré et un échéancier. Dans cet esprit, il nous semble important, vis-à-vis de la Confédération, d'affiner et d'étendre nos réflexions afin d'avoir la certitude de dégager la meilleure variante de tracé. Le choix

de la variante nord sera faite dans le cadre des structures du PALM conformément au processus décisionnel défini dans le cadre des axes forts.

**Question 5**

*La Municipalité considère apparemment que les deux variantes retenues à ce stade présentent toutes deux des inconvénients majeurs, ce qui justifie l'étude de nouvelles variantes ou de compléments. Peut-elle préciser de quels inconvénients il s'agit, également vis-à-vis des exigences de la Confédération ?*

**Réponse**

En ce qui concerne la variante dite « en surface », à savoir la N1 via la rue Centrale et la Borde, l'avant-projet n'a pas pu apporter une réponse satisfaisante à ce jour quant à la mixité entre le tram et le trafic individuel. Les nombreuses activités de livraisons liées à l'activité commerciale prépondérante dans ce secteur ainsi que les accès aux parkings privés ne permettent pas d'obtenir une vitesse commerciale satisfaisante et une requalification significative de l'espace public. Par ailleurs, des points durs comme le franchissement du tunnel de la Barre ou du quartier du Vieux-Moulin n'ont pas trouvé de solutions techniques convaincantes. La longueur du tracé entre le bâtiment administratif de la Pontaise (BAP) et le Flon est de 2660 mètres. Avec une vitesse commerciale variant aujourd'hui au centre ville entre 12 km/h aux heures de pointe et 15 km/h aux heures creuses, le temps de trajet prévisible serait respectivement de l'ordre de 13,5 à 10,5 minutes. Les temps de parcours ne favorisent pas le transfert modal, aussi la Municipalité estime qu'il y a lieu d'améliorer cette variante.

Quant à la variante dite « souterraine », à savoir la N5 via Beaulieu, l'avant-projet a mis en exergue les difficultés liées à la géologie et à l'occupation du sol qui ont nécessité un approfondissement du tracé entraînant une augmentation du coût du projet. De plus, le franchissement de la place de l'Europe dans cette variante n'a pas trouvé de solution acceptable tant du point de vue technique que de celui de la qualité de l'espace public. Pour cette variante, la longueur du tracé entre les deux points évoqués ci-dessus (BAP–Flon) est de 1900 mètres pour un temps de trajet de 6,3 minutes (vitesse commerciale de 18 km/h).

**Question 6**

*Si aucune variante « centre-ville – Blécherette » ne devait être soumise à Berne d'ici à la fin de l'année, quelles en seraient les conséquences ?*

**Réponse**

L'objectif à ce jour reste de présenter le résultat de l'étude de faisabilité réclamée par la Confédération. Le choix du tracé ne mettra pas en péril les projets plus avancés faisant partie des mesures A.

### Question 7

*Quand la Municipalité compte-t-elle présenter à ses partenaires et au public le résultat de ces études complémentaires ?*

### Réponse

L'état des réflexions internes à la Direction des travaux est actuellement présenté aux partenaires et aux instances officielles dans le cadre de la structure définie pour les projets des axes forts et de la structure de l'agglomération Lausanne-Morges. En date du 5 novembre 2009, la Délégation politique (DEPOL) a pris acte de la variante m3 et décidé de développer cette proposition au même niveau d'étude que les deux variantes officielles. Le calendrier établi se présente comme suit: fin des études globales à la fin du mois de novembre 2009. S'agissant des études de la variante «m3» permettant de l'amener au même niveau de détail que les variantes «tramway», de l'avis de la DEPOL cette question sera tranchée au plus tard à mi-2012 lors de la révision prévue du Projet d'agglomération Lausanne-Morges. La Municipalité se fixe comme objectif de trancher cette question dans le courant de l'année 2010. Dans ce contexte, une présentation aux acteurs politiques lausannois et au public, comme cela a été fait au mois d'octobre dernier pour les variantes dites «officielles», est prévue dès le début de l'année prochaine.

*Sur le projet m3 :*

### Question 8

*Quels sont les points forts et les points faibles de la variante m3 selon la Municipalité ?*

### Réponse

A ce jour, les réflexions sont en cours et on ne saurait préjuger de l'évaluation finale de cette variante. Toutefois, les connaissances actuelles permettent de résumer les avantages et les inconvénients prévisibles de la manière suivante :

**Points forts :** Tracé plus direct grâce à une technologie de type m2 qui permet de gravir des pentes de l'ordre de 12%. Le tronçon du m3 entre la Gare et le Flon permettrait de désengorger cette partie déjà surchargée aujourd'hui aux heures de pointe et par là de faire l'économie d'une autre mesure du PALM, à savoir le Tripôle (liaison piétonne souterraine entre la Gare et le Flon et/ou la place Saint-François). Ce tracé et cette technologie permettraient par ailleurs d'apporter une réponse au futur développement du nombre de voyageurs CFF planifié par la régie fédérale à la gare de Lausanne. D'autre part, ce tracé permet de connecter Beau-lieu, centre de congrès et d'expositions fortement soutenu par le Canton, à la gare de Lausanne, sans rupture de charge. De fortes synergies sont également attendues avec le métro m2 en termes d'exploitation. De plus, le temps de parcours entre le Flon et le BAP serait de 5,1 minutes pour 1530 mètres (à une vitesse commerciale de 18 km/h), nettement meilleure que celui prévu pour les variantes «tram». Comme on peut

le constater, un facteur de plus de 2 sépare les temps de parcours entre le BAP et le Flon dans les variantes N1 et m3.

**Points faibles :** au titre des points faibles, on peut citer probablement le coût de construction lié au tracé entièrement enterré et qui devrait représenter a priori un surcoût d'environ 10 à 20%. Cependant, il faut relativiser cet aspect en tenant compte, d'une part, de la synergie avec d'autres mesures (Tripôle, franchissement de la place de l'Europe, augmentation du nombre de rames sur le m2), et, d'autre part, de la durabilité de l'ouvrage et de la différence des coûts d'exploitation. Par ailleurs, le surcoût sera probablement limité grâce à un tracé nettement plus direct (-1,13 km par rapport à la variante N1). Par rapport à une variante de tram en surface, l'accès aux stations enterrées du m3 est similaire à ce que l'on connaît sur certains tronçons du m2 (station Ours, par exemple).

### Question 9

*La construction d'une deuxième ligne de métro parallèle au m2 depuis la gare CFF jusqu'au Flon est-elle vraiment utile ? A cet égard, où en sont les autres projets de transport entre la gare et le centre ville (tunnel piéton, liaison bus) ?*

### Réponse

Il convient de rappeler, comme précisé ci-dessus, que ce tronçon du m3 donne une réponse pertinente aux problèmes rencontrés par le m2, aujourd'hui déjà pratiquement saturé aux heures de pointe sur ce tronçon. En effet, dans le cadre du PALM deux mesures étaient proposées pour connecter la gare CFF au Flon. Il s'agit du renforcement des cadences du m2 et du projet de tunnel piétonnier appelé «Tripôle» qui présente deux inconvénients liés à la présence des piétons en souterrain et au sentiment d'insécurité qu'elle suscite. La nouvelle proposition permet d'envisager l'abandon de ces deux mesures qui seraient remplacées par le m3, sous réserve de vérifications quant à l'atteinte globale des objectifs poursuivis. Enfin, pour répondre complètement à la question posée, il convient de préciser qu'aucune liaison bus supplémentaire n'a été envisagée dans le cadre du PALM entre la Gare et le Flon.

### Question 10

*Au premier semestre 2009, le Conseil communal a voté une résolution en faveur de la variante tram «Rue Centrale–Tunnel–Borde–Blécherette» notamment, car elle permettait une importante requalification des espaces urbains sur ce tronçon. Si la variante m3 devait être choisie par le Canton, que compte faire la Municipalité pour les espaces publics situés sur cet axe ?*

### Réponse

En ce qui concerne la rue Centrale et la rue Saint-Martin, ces axes ont été réaménagés très récemment dans le cadre du m2. A la place du Tunnel, la Municipalité a l'intention de maintenir sa réponse au postulat de M. Grégoire Junod



par l'organisation d'un concours d'architecture permettant une requalification importante de cet espace. Sur l'ensemble de ce secteur, des mesures d'accompagnement seront proposées. Par ailleurs, comme c'est le cas pour la variante N5, un axe fort trolleybus est prévu dans un premier temps sur tout l'axe de la Borde jusqu'à Bellevaux. Dans un deuxième temps, et dans l'hypothèse m3, il est envisageable de transformer cet axe fort de trolleybus en axes forts de tram en direction de Bellevaux. Vers l'est, deux variantes d'extension du tram depuis le Flon sont possibles soit en passant dans un tunnel partant de la place de l'Europe en direction de l'avenue de Rumine, soit en parcourant la rue Centrale pour s'enfoncer sous le parc de la Solitude en direction de l'avenue Mon-Repos. La Municipalité insiste sur le fait que dans la variante m3, la desserte de Bellevaux est possible dans un premier temps par un axe fort de trolleybus, puis éventuellement par la suite par un axe fort de tram.

#### Question 11

*Les densités prévues le long du parcours m3 justifient-elles le choix de la technologie métro ?*

#### Réponse

La densité n'est pas le seul aspect à considérer, bien que dans le cadre du projet Métamorphose, confirmé récemment par la population lausannoise, une densification importante est prévue sur le plateau de la Blécherette. La desserte de ce plateau par un métro connecté à la gare apporte une plus-value foncière qui permet un bon retour sur l'investissement. Il convient également de prendre en compte la topographie accidentée de la ville de Lausanne qui justifie le choix d'une technologie plus performante qui a démontré ses atouts pour franchir des pentes jusqu'à 12%.

#### Question 12

*Quel est le surcoût d'une solution en métro plutôt qu'en tramway et par qui serait-il pris en charge ?*

#### Réponse

Aujourd'hui, au-delà de l'estimation mentionnée dans la réponse à la question 8, il est prématuré d'articuler une réponse précise quant aux incidences sur le coût, compte tenu de l'état d'avancement des réflexions et de la nécessité de mettre en évidence les synergies avec les autres mesures. Les réflexions en cours devront traiter cet aspect.

#### Question 13

*Quelle participation de la Confédération pourrait-on attendre pour ce projet ?*

#### Réponse

L'objectif consiste à obtenir le même taux de financement que les autres mesures du PALM, à savoir une confirmation

du taux de subventionnement de la Confédération de l'ordre de 40%. Toutefois, la liaison avec le nord étant prévue en liste B, le taux de subventionnement finalement retenu pour le métro m3 doit être à nouveau analysé en fonction de son rapport coût – efficacité.

#### Question 14

*Le choix d'un métro en direction de Beaulieu et de la Blécherette remet-il en cause le reste du réseau des axes forts d'agglomération tel que validé par le Conseil d'Etat et en particulier l'arrivée du tramway Renens–Lausanne à la place de l'Europe ?*

#### Réponse

Le m3 ne remet pas en cause le projet de tram entre Renens et le centre ville de Lausanne, liaison déjà approuvée par le Canton et la Confédération dans les mesures A. La question de son prolongement doit encore être affirmée dans le cadre des réflexions à venir.

#### Question 15

*Notamment, la densité de population étant plus importante à Bellevaux qu'à la Blécherette, peut-on imaginer prolonger le tramway Renens–Flon en direction de ce quartier, le m3 desservant les Plaines-du-Loup ?*

#### Réponse

La variante m3 n'a pas d'incidence sur les possibilités d'améliorer la desserte de Bellevaux pour laquelle un axe fort trolleybus est d'ores et déjà prévu. Au contraire, elle ouvre de nouvelles opportunités qu'il s'agit d'étudier. La Municipalité insiste sur le fait que dans la variante m3, la desserte de Bellevaux est possible dans un premier temps par un axe fort de trolleybus, qui pourrait évoluer dans un deuxième temps, à l'horizon 2020, vers un axe fort de tramway. Quant à la question de la densification urbaine sur le plateau de la Blécherette, il faut être conscient que les densités projetées sont équivalentes à celles de Bellevaux et correspondent à une urbanisation de type «centre de quartier» en ville. C'est dans le cadre de la démarche participative en cours que les taux de densification seront confirmés. A ce titre, l'éventualité d'une desserte du quartier des Plaines-du-Loup par un métro ouvre de nouvelles perspectives intéressantes comme par exemple une plus-value foncière des parcelles concernées.

#### Question 16

*Où alors, avec un m3 tel qu'il est proposé, le tram en provenance de Renens ne va-t-il pas revenir sur le Grand-Pont, pour ensuite, à terme, être prolongé vers Pully ou Chailly ?*

#### Réponse

A ce stade des réflexions, et compte tenu du calendrier de la Confédération, il n'est pas prévu de modifier l'avant-projet

de tram qui arrive au Flon par la rue de Genève. C'est ce projet qui sera déposé à Berne à la fin de l'année.

Mais, avec la variante m3, la question de remonter le tram au niveau du Grand-Pont s'est posée. A ce stade, différents critères militent en faveur du maintien de l'axe fort tram au niveau de la rue de Genève. Les deux axes forts planifiés aujourd'hui sur l'avenue de Morges Terreaux–Saint-François ainsi que le tramway par la rue de Genève ont l'avantage de connecter, par deux niveaux différents, les deux pôles importants de l'agglomération. L'impact d'une ligne de tram sur les nombreuses lignes de bus qui circuleront sur le Grand-Pont inquiète aussi la Municipalité. L'objectif principal consiste à garder une vision de réseau au niveau de l'agglomération. Il va sans dire que la compatibilité du tracé, en première étape, avec des extensions vers l'est ou le nord, ne peut pas être ignorée.

*Sur le projet de tunnel sous le centre ville :*

#### Question 17

*Le projet de tunnel sous Saint-François est-il indépendant des deux variantes proposées par les études du PALM ou est-il lié à une variante particulière ?*

#### Réponse

Le tunnel sous Saint-François n'est pas une condition liée à l'une ou à l'autre des variantes de tracés des axes forts. Toutefois, les réflexions liées aux reports de trafic, aux vitesses commerciales prévisibles des TC dans l'hypercentre ainsi que les objectifs de requalification de la place Saint-François démontrent que cet ouvrage aurait des effets positifs sur l'espace urbain. A titre illustratif, cet ouvrage composé d'une voie dans chaque sens permet de redonner aux piétons et aux transports publics quatre axes de circulation au cœur du centre ville, soit une longueur de près de 3000 mètres linéaires de voirie. En cas de choix final de la variante N1 de tramway par la rue de la Borde, ce tunnel améliorerait sérieusement cette variante dans le secteur de la rue Centrale.

#### Question 18

*Quelles sont les positions des entrées du tunnel sous le centre ville, les dimensions imaginables de ces entrées et la longueur de ce tunnel ?*

#### Réponse

Le tracé envisagé de cet ouvrage prévoit, à l'ouest, un portail d'accès associé au débouché du parking de Montbenon sur l'avenue Jean-Jacques Mercier et, à l'Est, une trémie d'accès sur le bas de l'avenue du Théâtre. La longueur du tunnel est de l'ordre de 800 mètres.

#### Question 19

*Quels avantages apporterait un tunnel sous le centre ville et quels en seraient les inconvénients selon la Municipalité ?*

#### Réponse

##### Avantages :

Les études liées à l'évolution du concept d'accessibilité multimodale sont en cours et les effets positifs recherchés, qu'il s'agit encore de confirmer, sont :

- amélioration de la qualité de vie au centre ville par la fermeture à la circulation privée tout le secteur Chauderon–Grand-Pont, Grand-Chêne–Saint-François–Théâtre, ainsi que celle des rues de Genève, Centrale et Pépinet ;
- Requalification majeure de l'espace public sur ces 4 axes ;
- Augmentation de la vitesse commerciale des transports publics ;
- Diminution des nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air ;
- Extension des zones piétonnes et amélioration des déplacements de mobilité douce ;
- Réduction du trafic sur la partie sud de la petite ceinture lausannoise (axe Ruchonnet–Gare) ;
- Pas ou peu de report de trafic sur les axes Beaulieu et Vinet de la petite ceinture lausannoise.

##### Inconvénients :

- Coût de l'ouvrage et intégration architecturale d'une trémie en milieu urbain ;
- Augmentation sensible du trafic sur la partie est de la petite ceinture (axe Bellefontaine–Mon-Repos) ;
- Le risque d'augmentation du trafic de transit indésirable par le centre ville doit être contrôlé par des mesures volontaristes de régulation du trafic.

#### Question 20

*Quel est le coût estimatif de ce tunnel ? Qui le paiera ?*

#### Réponse

Aujourd'hui, il est prématuré d'articuler une réponse précise quant aux coûts, compte tenu de l'état d'avancement du projet. Des cofinancements sont envisageables dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges.

#### Question 21

*Le tunnel sous le centre ville étant prévu pour accueillir le trafic de la rue Centrale et de la place Saint-François, et pour délester les rues Vinet, Ruchonnet et de la Gare ainsi que celles situées sous gare d'éventuels reports de trafic, quelle quantité de voitures peut-on s'attendre à voir passer chaque jour dans le tunnel ?*

#### Réponse

A ce stade des réflexions, les données n'étant pas disponibles, des études de trafic sont en cours et permettront de

connaître plus précisément les charges de trafic futures dans le centre ville. En première estimation, l'ordre de grandeur devrait être de 20'000 à 25'000 véhicules par jour. Toutefois, il est certain que la somme des mouvements de trafic traversant aujourd'hui le centre ville sera fortement diminuée et reportée sur les transports publics. Le trafic subsistant et transféré dans le tunnel sera nettement inférieur aux charges actuelles, en particulier grâce aux mesures de régulation envisagées et à une vitesse commerciale des transports publics améliorée, facilitant ainsi le report modal sur les TC.

### Question 22

*Quel sera l'impact de ce trafic sur les rues situées dans l'axe est-ouest et dans le prolongement du tunnel, à travers toute l'agglomération ?*

### Réponse

L'impact sur le trafic devrait être limité au centre ville. L'évolution du trafic dans l'agglomération est essentiellement liée aux mesures prises dans le cadre des axes forts. Les bénéfices de cet ouvrage consisteront à améliorer la performance des TC et à permettre une extension des zones piétonnes au centre ville. Les carrefours complexes et déjà surchargés aujourd'hui aux heures de pointe dans le secteur de Georgette – Bellefontaine limiteront naturellement les flux de trafic. Comme indiqué plus haut, cette proposition devrait également permettre de soulager la place de la Gare, secteur où les enjeux futurs sont importants (Musée cantonal des beaux arts, développement de la gare CFF, etc.) et l'axe Ruchonnet (amélioration locale de la vitesse commerciale des bus).

### Question 23

*Pour les transports individuels motorisés, le projet d'agglomération Lausanne-Morges, validé par la Municipalité, a fixé une stratégie d'accessibilité par poches « sans transit d'agglomération » (p. 45). Par ailleurs, le PALM indique qu'un « transfert modal significatif est nécessaire de l'automobile vers les transports publics et les mobilités douces » (p. 37). De quelle manière le projet de tunnel sous le centre ville contribue-t-il à cette stratégie ?*

### Réponse

D'une manière générale, les objectifs fixés dans le cadre du PALM, qui consistent en un report massif sur les transports publics de plus de 44%, sont maintenus. Le tunnel étant situé dans l'hypercentre, la maîtrise d'accessibilité s'effectue à plusieurs niveaux en amont et se trouve renforcée par la fermeture de quatre axes qui aujourd'hui permettent la traversée du centre ville en surface.

### Question 24

*Même si la requalification urbaine de la place Saint-François peut paraître séduisante et mérite sans doute d'être*

*étudiée en tant que telle (avec différentes variantes), la Municipalité ne considère-t-elle pas que le trafic de transit est-ouest doit passer prioritairement par l'autoroute de contournement située au nord de la ville, plutôt que d'être encouragé en plein centre ville ?*

### Réponse

La fermeture des axes au centre ville et le report modal massif sur les IC impliquent d'autres mesures au niveau de l'agglomération, comme par exemple le développement du réseau RER notamment entre Renens et Lausanne, la création d'une troisième voie CFF Genève–Lausanne, la création de nouvelles jonctions autoroutières, le développement des infrastructures de mobilité douce, une politique coordonnée du stationnement et le développement des axes forts TC. Dans ce cadre, il est prévu une augmentation de l'ordre de 20'000 véhicules par jour (+25% à +30%) sur le contournement autoroutier. Comme déjà indiqué ci-dessus, le tunnel Saint-François ne devrait avoir que peu de conséquences au-delà de la « petite ceinture » lausannoise.

Adopté en séance de Municipalité du 18 novembre 2009.

**Le président :** – La réponse étant parvenue par écrit à l'ensemble des conseillers communaux, nous ne la lisons pas. J'ouvre la discussion.

### Discussion

**M<sup>me</sup> Isabelle Mayor (Les Verts) :** – Je remercie la Municipalité pour ses réponses. Sur le fond, nous la suivons. Nous estimons qu'il faut aller de l'avant, étudier tout ce qui peut l'être pour dégager les solutions les plus adéquates possible.

Je désire cependant revenir sur la forme, qui a été très mauvaise. Les informations ont été diffusées de manière un peu cavalière, sans avertir ni le Conseil communal, ni les partenaires, ni le public. L'impression qui se dégage est celle d'un énorme cafouillage. Je suis allée voir aujourd'hui sur le site internet de la Ville ; sous « axes forts », il y a toujours la communication du 9 octobre et le PowerPoint du 8 octobre. Les informations ne sont pas mises à jour et cela ne donne pas une grande impression d'actualité.

Cela dit, sur le fond, nous sommes tout à fait d'accord pour suivre la Municipalité. Mais comme elle répond à plusieurs questions de manière vague, par exemple qu'« il est prématuré d'articuler une réponse précise », ou encore : qu'« à ce stade de la réflexion, les données ne sont pas à disposition », nous avons choisi de vous soumettre une résolution. Elle n'aborde pas les variantes, ne donne pas de solutions toutes faites pour celles-ci, mais tient compte du stade où nous sommes actuellement. C'est-à-dire à l'étude de variantes, qui doivent encore être réalisées.

Sans vouloir nous substituer aux experts, mettre l'accent sur certains critères qui seront étudiés nous semble essentiel. Ces critères doivent être transversaux à toutes les

variantes, parce qu'il faut pouvoir comparer ce qui est comparable. Je vous soumetts le projet de résolution, cela évitera peut-être des discussions en cadrant le débat.

Il y a deux résolutions, je vous lis la première :

#### *Résolution 1*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité accorde un poids prépondérant aux critères suivants dans l'étude et la comparaison des variantes : mise en cohérence avec les objectifs du PALM, notamment au niveau du transfert modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et les mobilités douces (hors ceux déjà atteints par le m2), compatibilité avec les tracés vers l'est ou le nord, requalification des espaces publics, mesures volontaristes de régulation du trafic ainsi que de stationnement, rapport d'efficacité entre la densité (emplois et habitants desservis) et les coûts, énergie grise.*

La résolution 2 porte davantage sur la forme, notamment sur la communication.

#### *Résolution 2*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité mette tout en œuvre pour communiquer en concertation avec les instances dirigeantes du PALM.*

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.) :** – Je ne reviendrai pas sur le sens d'une séance d'information convoquée à la dernière minute qui, une semaine après, voit son contenu devenir caduc. M<sup>me</sup> Mayor en a parlé. Comme elle, je peux être très favorable à la démarche intellectuelle impliquant de remettre en cause deux variantes posant chacune des problèmes. Cette remise en cause peut être salutaire, les exemples sont légion où on a voulu continuer dans une démarche et puis tout le processus s'est arrêté parce que ce n'était pas pertinent. Toutefois, je regrette que dans cette démarche, le Conseil communal et toutes les instances de l'agglomération aient été informés par voie de presse, alors que ces instances ont mis sur pied des organes de communication. Si l'on souhaite agir au niveau de l'agglomération, pour qu'elle se concrétise, il faut travailler tous ensemble avec nos partenaires.

Concernant le choix du m3, je ne comprends pas la réponse disant qu'une troisième variante sera étudiée et ce qui a motivé le choix de cette dernière. Nous sommes en présence d'un tram qui arrive au Flon et doit rejoindre la Blécherette, comme cela a été défendu dans le cadre du vote sur Métamorphose. Nous avons deux variantes dont l'étude démontre pour chacune qu'elle n'est pas forcément la meilleure solution. Donc à la question posée – comment prolonger le tram de Bussigny vers la Blécherette – la Municipalité répond par le m3. Mais le m3 ne passe pas au Flon, si j'ai bien compris. Excusez-moi, nous ne disposons pas d'un plan, et les explications ne sont pas toujours claires... De plus, le m3 constitue une variante en souterrain. Or on sait qu'une majorité de ce Conseil communal, nous venons de le voter, n'est pas favorable à des variantes

en souterrain. En effet, elles sont coûteuses, elles ne permettent pas une requalification urbaine favorisant l'utilisation de l'espace pour les transports publics et non pas uniquement privés.

Concernant le souterrain sous Saint-François, il existe à Lausanne un exemple de ce qu'il pourrait être, c'est Chauderon. Cette trémie n'est pas un succès : depuis qu'elle existe, on n'a fait que panser cette plaie au milieu de la place. Pourquoi faudrait-il reproduire les mêmes erreurs ? La réponse de la Municipalité évoque une diminution des nuisances. Certes, on peut imaginer que le fait de passer en souterrain diminue les nuisances sonores. Mais j'ignore comment un tunnel pourrait supprimer les nuisances en termes de pollution de l'air. La réponse mentionne encore qu'il s'agira d'absorber 20'000 véhicules par jour qui aujourd'hui transitent par la place. Selon moi, si c'est du trafic de transit, il n'a rien à faire au centre ville. On va en ville pour y travailler, pour ses achats, pour ses loisirs ou parce qu'on y habite. Pour cela, on pose sa voiture dans un parking. Sinon, il existe une route de contournement, l'autoroute. M<sup>me</sup> Longchamp l'a rappelé tout à l'heure<sup>4</sup>, celle-ci a des réserves de capacités. Ce trafic de transit n'est pas intéressant pour Lausanne, car il pollue, il n'amène personne dans les commerces puisque les gens ne s'arrêtent pas, il encombre la chaussée et prend la place, aussi, de voitures qui pourraient s'arrêter en ville. Avec cette infrastructure, on facilitera le transit plutôt que de le réduire.

Si l'objectif est de soulager la place de la Gare, sachant qu'une part du trafic est directement lié à la gare elle-même, il me semblerait important, dans la poursuite des réflexions, de connaître la part effective de trafic qui transite sur cette place.

D'autre part, la plupart des automobilistes qui viennent au centre ville pour faire des achats, travailler, se divertir, se rendent à un endroit précis. Le parcours proposé par le tunnel ne répond pas forcément à cette demande.

Enfin, je relève qu'une fois de plus il s'agit d'une vision de la ville où la voiture transite. Je l'ai dit lors de plusieurs autres débats : ce n'est pas la vision de la ville que je défends.

**M. Ulrich Doepper (Les Verts) :** – Il y avait deux variantes. J'ai lu ces études, il y en avait une qui caracolait en tête, une autre qui – je ne sais plus quel est le jargon cycliste – « suçait » la roue. Elle a été repêchée systématiquement et a fini presque à égalité avec la première. Or N1 et N5 n'étaient pas tout à fait égales, tout en présentant deux approches, deux philosophies assez complémentaires. Il paraissait intéressant de poursuivre l'étude au-delà de la première phase d'évaluation.

<sup>4</sup>BCC 2009-2010, T. I (N° 6/I), p. 575.

En poussant les études, nous avons constaté qu'aucune des deux variantes n'était exempte de défauts: la vitesse commerciale pour l'une, le parcours plus long pour l'autre. Je peux comprendre la réaction de la Municipalité qui, voyant l'échéance arriver, ne voulait pas rester inactive. Mais alors la réaction a été étonnante, stupéfiante: elle vient avec quelque chose qui remet tout à plat, une solution inédite, un m3. J'ai une pensée émue pour mon amie Lydia Bonanomi, qui ne voulait pas entendre parler de m3, tout en étant persuadée qu'après le m2, cela viendrait. Elle était parmi les rares adversaires du m2, pensant qu'avec ce métro on se privait d'une vraie conversion de la ville, d'une vraie réflexion sur les transports publics. Le prix d'un métro, c'est plusieurs trams.

Bientôt, à Lausanne, nous n'aurons pas seulement un métro à une voie, mais une deuxième ligne qui sera un demi-métro, faisant du tram Renens–Lausanne un demi-tram pour le prix de plusieurs trams. Et ce n'est pas la plus-value foncière sur laquelle insiste à deux reprises la réponse de la Municipalité qui pourra faire avaler cette pilule!

Alors, par gain de paix, parce que la paix est nécessaire pour faire aboutir ce projet d'agglomération, je suis d'avis qu'il faut intégrer cette réflexion. Je pense, comme M<sup>me</sup> Mayor, qu'aucune piste ne doit être écartée, pour nous donner le temps de réfléchir aux faiblesses des variantes N1 et N5. Je vous recommande donc de soutenir la résolution de M<sup>me</sup> Mayor.

**M. Charles-Denis Perrin (LE):** – Je trouve ce débat sur toutes sortes de solutions fort intéressant. Mais quel est le problème? C'est d'abord, à mon avis, de définir quel genre de ville nous voulons. Pour LausannEnsemble, une ville, c'est un endroit où on vit, mais aussi où on travaille. Bien entendu, il ne s'agit pas d'en faire une cité dortoir, morte la journée, nécessitant du trafic pendulaire pour aller travailler à l'extérieur. Ce n'est évidemment pas un centre commercial. Ce doit être un endroit où il est possible d'avoir des activités, de s'approvisionner, auquel on peut accéder, tout en maintenant des possibilités de stationnement pour les activités de jour, pour que les commerces puissent accueillir des clients qui viennent chercher de la marchandise ou en apporter. Mais c'est aussi du stationnement pour les habitants. Allez expliquer à ceux de la Borde que toutes les places de parc sont supprimées et que ceux qui partent très tôt le matin travailler dans le canton doivent prendre les transports publics, moyennant trois quarts d'heure ou une heure de transport. Ce n'est pas acceptable! La ville est aussi au service des citoyens, et c'est cette vision que j'aimerais vous faire partager.

Donc, pour moi, la question est de savoir comment maintenir une activité en ville. Je souhaite que nous gardions un peu d'énergie pour réfléchir à comment préserver des emplois, et peut-être même en créer. Tout le monde se gargarise avec la mixité. Mixité sociale, bien entendu, mais il faut aussi une mixité d'activités, donc des emplois en ville.

Tout le monde ne partage pas cet avis dans ce Conseil, mais on entend bien des forces affirmer qu'elles ne veulent plus de voitures, plus de places de parc... Que ceux qui sont partisans de cette vision de la ville le disent clairement: oui, nous ne voulons plus de voitures en ville. Je respecte évidemment cette position, mais je ne la partage pas. Même si c'est notre ville, nous ne sommes pas seuls à vivre dans cette région, cette vision de la ville doit être partagée avec les habitants vivant autour de Lausanne. Je n'allonge pas, j'espère simplement que le dialogue puisse continuer avec les autres Communes.

Une dernière remarque, sous la forme d'un proverbe que j'aime beaucoup, emprunté à la médecine chinoise: il ne faut pas tirer sur la queue du tigre avant d'ouvrir la fenêtre. (*Rires.*) Qu'est-ce que ça veut dire? Simplement qu'il faut faire les choses dans un certain ordre. Aujourd'hui, je rends attentifs ceux qui travailleront sur ce sujet sur le fait qu'avant de fermer certaines artères, de bloquer certains axes ou de mettre en place des transports publics qui posent des problèmes, il est important que les choses puissent se faire dans un certain ordre, c'est-à-dire avoir étudié les questions de report de trafic, déterminer si le tunnel est un moyen de rendre la place Saint-François vivable et si les fermetures envisagées sont possibles. Tout à l'heure, quelqu'un a critiqué le tunnel de Chauderon, oui, mais je constate que dans la proposition qui nous est faite aujourd'hui, on veut le réserver aux transports publics. Bravo! Cette rue de la Borde a servi pendant quelque temps à faire passer des voitures, et aujourd'hui on y fait passer des transports publics. Qui vous dit que demain on ne fera pas passer des transports publics sous la place Saint-François, pour créer des liaisons plus rapides entre l'est et l'ouest?

Alors voilà, je crois qu'il faut rester prudent dans les préjugés sur les systèmes de transport. J'ai confiance, je suis heureux qu'on ait déjà pu créer cette liaison Renens–place du Flon. Il faut continuer d'étudier et surtout travailler et dialoguer ensemble.

Je dépose aussi une résolution, que je vous lis:

#### *Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que les divers tracés possibles des axes forts sur le territoire de Lausanne, ainsi que leurs mesures d'accompagnement, fassent l'objet de consultations régulières des milieux concernés par ces changements, que ce soient les riverains ou les milieux économiques.*

**M. Axel Marion (LE):** – Je ne m'attarderai pas sur le fond du débat, car je crois aussi que cette variante de m3 mérite d'être étudiée. Au vu des problèmes rencontrés par les variantes N1 et N5, il est certainement sage de chercher d'autres solutions. En ce sens, la Municipalité fait son travail et il faut la soutenir.

Je reviens plutôt sur la question de la communication. M<sup>me</sup> Mayor et d'autres intervenants l'ont dit aussi. Il y a un

problème lorsqu'on convoque «des politiques» à une séance – plusieurs d'entre nous étaient présents – pour les informer de manière complète sur les deux variantes en discussion, sans que, à aucun moment, de manière claire, l'idée d'une variante autre ne soit abordée.

On peut prétendre qu'il y a eu des allusions, que si nous avions posé des questions nous aurions reçu des réponses. C'est une manière de fonctionner qui a certainement ses partisans, c'est un peu sibyllin, presque florentin. Dans une démocratie qui mérite son nom, on essaie de travailler de manière claire. C'est dans l'intérêt de tout le monde. La Municipalité a pu se rendre compte, avec une votation récente qu'elle a gagnée, certes, que la communication sur ces grands projets mérite d'être soignée, sous peine de rencontrer des difficultés en cours de route. Il est possible de les surpasser, ou pas, mais elles seraient certainement évitables en empoignant la discussion en amont.

D'autre part, je me suis fait aussi diverses réflexions sur notre place, en tant que conseillers communaux, par rapport au développement de notre ville, sachant que nombre de préavis portent sur des points certes importants, mais s'attardent sur certains détails, alors qu'en même temps des énormes projets concernant vraiment notre ville pour un siècle ne sont pas empoignés ici comme nous le devrions, en tant qu'élus de la population.

C'est pourquoi je propose également une résolution afin de compléter la deuxième proposition de M<sup>me</sup> Mayor et celle de M. Perrin. Elle dit ceci :

#### *Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité l'informe de manière active et constructive des développements futurs autour du dossier des axes forts.*

C'est peut-être un peu simple, mais c'est important pour le bon fonctionnement de notre système démocratique lausannois que les choses se passent de cette manière et pas uniquement par des allusions et des non-dits sibyllins.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – J'aimerais reprendre quelques affirmations qui viennent d'être énoncées.

Madame Zuercher, vous déclarez que nous venons de voter que nous ne sommes pas favorables au souterrain. J'introduis une nuance : ce n'est pas aux souterrains que nous ne sommes pas favorables, c'est au tracé. Mais l'option du souterrain mérite d'être étudiée et si nous ne sommes pas favorables au tracé, cela ne signifie pas que nous rejetions le souterrain avec.

Vous parlez du trafic de transit. Mais ce trafic est impossible à différencier du trafic d'achats ! Aucune étude ne peut clairement faire la différence. A l'heure où en ville, par la construction ou la rénovation de grands groupes commerciaux, le commerce de détail a inversé la tendance, à l'heure où les Lausannois recommencent à acheter à Lau-

sanne et renoncent au réflexe voiture pour se rendre en périphérie, il ne faudrait pas décourager cette tendance. Certes des gens de la périphérie viennent avec leur voiture acheter à Lausanne. Il ne faudrait pas qu'ils soient moins nombreux que les Lausannois qui prennent leur voiture pour acheter en périphérie. Il faut manier avec prudence cette notion de trafic de transit, impossible à séparer du trafic d'achats.

Monsieur Doepper, vous citez une dame que je ne connais pas et qui met en doute la reconversion de la ville suite au m2. Mais c'est chaque jour que nous la vivons ! Et c'est encore chaque jour que, potentiellement, elle s'améliore. Je vous donne un seul exemple : grâce au m2, par sa connexion avec le TSOL, l'UNIL, avec la Faculté de biologie et de médecine, le groupe CHUV et tout ce qui tourne autour du Bugnon, à gauche comme à droite, se trouvent sur une même ligne de transports publics. Il y a aussi le Biopôle des Croisettes, avec le centre de transfusion sanguine et les anciens locaux de l'ISREC qui seront bientôt réaffectés pour l'administration, les travaux de laboratoire et de recherche liés à l'Université. Mais rien que le groupe CHUV, c'est 7700 personnes, dont plus de 4500 sur le site du Bugnon. C'est énorme ! Pouvoir favoriser les échanges entre ces trois lieux constitue une colonne vertébrale qui a totalement métamorphosé Lausanne, et qui continue.

Je n'ai pas la résolution sous les yeux... Je ne dis pas qu'elle enfonce des portes ouvertes, il est parfois nécessaire d'enfoncer de nouveau certaines. Il ne faut pas tenter un procès d'intention à la Municipalité et aux instances du PALM. Tout ce que vous dites figure au premier plan des réflexions de la Municipalité et du PALM. Reste une phrase qui nécessite des explications, Madame Mayor : vous parlez de la requalification des espaces publics. Je suis peut-être d'un naturel un peu méfiant, mais je refuse de vous signer un chèque en blanc. Je demande que vous m'apportiez des précisions sur cette requalification.

Pour le reste, je ne voudrais pas voter une résolution qui n'apporte pas grand-chose de nouveau. Si ça peut remettre une couche, allons-y, mais j'attends vos explications sur cette résolution.

#### **M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :**

– Je répondrai aux questions, mais je commence par la résolution de M<sup>me</sup> Mayor. Ce n'est pas la Municipalité qui, toute seule, décidera du choix. Il faudrait peut-être modifier le texte de la résolution, parce que nous sommes des partenaires dans ce groupe de travail. D'autre part, les critères que vous donnez, le coût, la densité, etc., sont pris en compte. Je ne vois donc pas d'inconvénient à ce que vous votiez cette résolution.

Madame Zuercher, le m3 passe au Flon dans la variante actuelle. Je ne sais pas où il passera demain, parce que des mandataires travaillent sur ce site. Je l'ai dit à la Commission de politique régionale hier, donc je peux le répéter en plenum, il y a des tentatives de faire mieux dans le cadre

d'un tracé dit m3. Saint-Roch était une station, demain cela peut être Maupas. Les mandataires font des propositions et ces solutions seront sur la table tout prochainement. J'y reviendrai quand elles seront publiques. Mais ce qui est sûr, c'est que le tracé de base va de la gare de Lausanne au Flon, en direction du plateau de la Blécherette.

Oui, le trafic est saturé sur la place de la Gare. Si nous améliorons l'offre en transports publics performants, il diminuera. On le voit d'ailleurs avec le m2 et les autres mesures d'accompagnement. A la gare, nous n'avons pas, de loin, atteint les objectifs que nous souhaitons atteindre, et cela se remarque par une surcharge aux heures de pointe. Cependant, les solutions ne sont pas encore abouties, nous attendons des propositions de la part des mandataires, qui mettent plus particulièrement en coordination la station souterraine de la place de la Gare. Je peux néanmoins vous assurer que les mandataires qui travaillent sur ce projet ne manquent pas d'idées.

Quelle que soit la variante choisie, la condition initiale est de diminuer le trafic par deux ou presque, au moins sur la place Saint-François, et de le faire passer de 40'000 à 20'000 véhicules par jour. Cela permettrait de remettre les piétons en surface, avec le passage d'un bus toutes les vingt secondes. Cependant, il y a une certaine incompatibilité de tous ces choix. Alors nous allons plus loin pour atteindre cette ambition. Nous proposons de faire passer les voitures en souterrain pour créer une place de qualité à Saint-François. Nous complétons notre projet par la suppression de la circulation de transit, ce qui répond à votre inquiétude à ce propos, et mettons 2,5 km de chaussée en zone piétonne. Si ce n'est pas une requalification urbaine, je ne sais plus comment il faut l'appeler, car destiner 2,5 km de chaussée aux piétons, c'est une véritable révolution au centre de notre ville. En tout cas, c'est ce qu'il me semble.

Bien souvent, on dit que le m2 n'a pas requalifié l'espace urbain. Qu'en est-il de la coulée verte? De la place de l'Europe? De la place de la Riponne? De la future place de La Sallaz? De la place des Croisettes? Si ce n'est pas de la requalification urbaine, il faudra me donner, comme l'a demandé un préopinant, quelques explications sur ce que c'est.

Enterrer un ouvrage peut permettre cette requalification, et c'est plus intelligent quand c'est au profit des citoyens du quartier que d'un automobiliste qui ne fait que transiter. Bref, nous proposons une véritable révolution sur la place Saint-François et dans le centre ville, sous réserve des coûts et de la véritable opportunité, évidemment.

Cela pose aussi des problèmes importants en termes de circulation. Fermer la zone de transit depuis Benjamin-Constant provoquerait un report de trafic vers Mon-Repos et le Tribunal fédéral, ainsi que vers Georgette. En revanche, cela soulage l'avenue de la Gare, n'oublions pas l'arrivée du futur Musée des beaux-arts. Cela permettrait peut-être une meilleure requalification de cette place, ou tout au moins une redéfinition des priorités.

Dans la communication, on peut toujours être meilleur, j'en conviens, Monsieur Marion. Mais je répète ce que je vous ai dit plusieurs fois, même si vous avez ajouté quelques arguments aux réponses que je vous ai déjà données. Pour un projet aussi important, impliquant autant d'acteurs, la communication n'est jamais parfaite. En outre, et je pensais que vous les rappelleriez, d'autres éléments politiques interviennent: nous ne voulions pas troubler davantage la population lausannoise, compte tenu de la votation du 27 septembre. Ce jour-là, la population lausannoise a décidé. La Municipalité était bien informée de certains projets, d'autres idées étaient émises au sein de ma direction. Certains de mes collègues, voire d'autres groupes politiques, étaient au courant et nous savions que nous avions sinon une bombe du moins une information à faire passer, si nous allions de l'avant. Lors de la séance d'information des groupes politiques, nous vous avons laissé entendre que nous nous posions des questions et que nous «planchions» sur autre chose. Nous ne vous avons pas dit quoi, parce que la question n'a pas été posée. En outre, mes collègues Brélaz et Pidoux auraient été bien empruntés de vous dire ce qu'on pouvait faire, et moi aussi. En effet, ce soir-là, aucune étude technique n'avait été mise en œuvre pour le tunnel de Saint-François. C'est à partir de vos questions que nous avons décidé d'aller vite et d'évaluer si cette idée – déposée par un collaborateur – avait quelque viabilité. Elle est d'ailleurs beaucoup plus importante que celle présentée aujourd'hui, nous l'avons réduite au tunnel et à la sortie en direction de la Vigie. Trois jours plus tard, ce plan a pu être dessiné par des collaborateurs de la Direction des travaux.

Votre résolution nous demande d'informer de manière active. Le soir de la présentation à vos groupes politiques, nous avons informé la presse et, parallèlement, nous avons donné la possibilité de télécharger sur le site internet tous les documents validés à notre disposition et même certains encore en cours d'étude. Ces documents étaient publics. Des questions sont venues. Le mercredi matin, j'ai informé les collègues de la Municipalité que certaines d'entre elles devenaient très embarrassantes. Ensuite, les choses se sont emballées.

Il y a deux manières de communiquer: soit on dit un petit bout, soit on dit tout. En l'occurrence, ici, j'ai fait le choix de donner la totalité de nos réflexions. De toute façon, la nouvelle pouvait devenir publique en vingt-quatre ou quarante-huit heures, vu qu'elle était déjà connue par des tiers, et nous voulions éviter tout malentendu. Mon erreur, dont j'assume la responsabilité, est sans doute de n'avoir pas fourni un complément d'information aux présidents des schémas directeurs le jour où la presse était au courant. Cette omission est due sans doute à la surcharge de mon activité ce mercredi-là.

Dès lors, l'information active se poursuit. C'est vrai, nous n'avons pas ajouté d'information sur le site depuis le 8 octobre, parce nous attendions le débat de ce soir et la rédaction finale de la réponse de la Municipalité à

l'interpellation urgente. Celle-ci, je le rappelle, pose de nombreuses questions et cela nous a pris du temps d'y répondre, compte tenu aussi de la nécessaire concertation avec les parties, c'est-à-dire la Municipalité de Lausanne, la délégation politique et tous les partenaires autour de ce projet. Maintenant, les choses sont sur le bon chemin.

**M. Alain Hubler (AGT):** – Beaucoup de choses ont été dites auxquelles A Gauche Toute ! peut adhérer, notamment ce qu'ont dit les Verts et les Socialistes.

Le m3 est né en quelques jours. J'en suis très surpris. C'est d'une vitesse absolument phénoménale.

Monsieur Perrin, c'est vrai, on peut le dire, la partie gauche de ce Conseil communal n'est pas favorable à davantage de voitures en ville, c'est totalement irréaliste, mais à moins de voitures. Nous avons voté plusieurs fois des résolutions, des motions qui l'affirment clairement. Pourquoi moins de voitures en ville ? Parce que cela signifie moins de bruit et plus de requalification urbaine. A ce sujet, Monsieur Français, je suis d'accord avec vous sur la coulée verte, mais parler de requalification urbaine aux Croisettes, il ne faut pas pousser ! Franchement, ce carrefour n'a pas été requalifié par la venue du m2.

Un tram en surface, c'est aussi plus de considération pour les quartiers populaires existants que pour les plus-values foncières espérées à la Blécherette, et nous le préférons. Il faut être politiquement clair : oui, A Gauche Toute ! est pour la requalification des quartiers populaires.

M. Perrin disait aussi qu'il faut faire les choses dans l'ordre. Du coup, je me demande s'il ne faudrait pas les faire exactement dans l'ordre inverse de celui exposé dans la réponse à l'interpellation de M<sup>me</sup> Mayor. La Municipalité dit qu'il y aura un tram ou un m3 pour la Blécherette et un bus d'axe fort pour Bellevaux. Je me demande si le bon ordre des choses ne serait pas un tram pour Bellevaux et un bus pour la Blécherette.

Nous voterons bien entendu la résolution proposée par M<sup>me</sup> Mayor. Pour nous, elle ne constitue qu'un signe supplémentaire de la volonté de ce Conseil communal.

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.):** – Il y a un peu plus d'une année, ce Conseil communal mettait en garde contre un soutien unique à une seule variante et saluait le fait que plusieurs projets soient étudiés. Ces interventions se sont révélées pertinentes puisque une des variantes, celle entermée par Beaulieu, montre qu'elle n'est pas adéquate. La variante par la Borde pose aussi certaines questions, notamment celle du temps de parcours. Toutefois, je m'étonne que la Municipalité, dans sa réponse, ne tienne pas compte du temps d'accès aux stations. On sait qu'il est très important en souterrain, ce qui allonge fortement la durée du trajet. Si l'on tenait compte de cet aspect, les deux variantes seraient beaucoup plus proches.

Cela dit, en l'état du dossier, il est pertinent d'étudier plusieurs variantes et le Parti socialiste soutient ce choix. Vous le voyez dans la résolution proposée par M<sup>me</sup> Mayor, il est essentiel de mettre au premier plan les critères de revitalisation de l'espace public – pour user d'un autre terme que celui de requalification urbaine – ou de prendre en compte le rapport entre les francs investis et les populations desservies, en termes d'habitat ou d'emploi. On peut aussi tout à fait envisager des axes forts de trolleybus prioritaires, ce sont souvent des solutions efficaces en termes de coûts. Ce concept semble avoir été inventé avec le PALM, mais on pourrait déjà faire beaucoup en ville de Lausanne pour donner la priorité aux transports publics, en aménageant davantage de voies pour les bus ou en leur donnant la priorité aux carrefours. Nous en avons discuté plusieurs fois ici.

Pour le tunnel, je m'étonne que la Municipalité fasse référence dans sa réponse à un projet qui date des années 1970. Je trouve ça fantastique ! Précisément, ce que nous ne voulons plus, c'est de l'urbanisme des années 1970, l'ère du tout à la bagnole, où on a construit les magnifiques autoroutes urbaines que sont le Grey, Provence et d'autres. Il est assez piquant que la Municipalité nous rappelle que le projet de tunnel était déjà en vogue dans les années 1970.

Ensuite, on sait que la Confédération, en tout cas à ce stade, a manifesté qu'elle n'était pas très encline à soutenir la construction de tunnels. En effet, il y aura Fr. 0.– de subventionnement pour le tunnel sous Ouchy de la part de la Confédération. Donc ce sera vraisemblablement à la collectivité locale d'investir les millions nécessaires à sa construction. Des millions que nous n'aurons plus pour rénover les écoles, par exemple, pour répondre aux soucis de M. Gillard, des soucis partagés aussi de ce côté de l'hémicycle. Pour nous, les écoles sont plus importantes que les tunnels, dont l'efficacité est souvent contestée par les spécialistes. Certains disent qu'ils aspirent les voitures, qu'ils appellent le transit, etc. En tout cas le débat est ouvert.

Enfin, nous avons vu sur les images de synthèse qu'une magnifique trémie est prévue juste devant l'Opéra de Lausanne qui doit faire l'objet d'une grande rénovation. Je ne sais pas si l'Opéra sera très satisfait du creusement de cette trémie devant son entrée...

En conclusion, nous éprouvons quelques réticences, mais nous acceptons que ces questions soient étudiées. Nous déplorons aussi, comme plusieurs préopinants, la communication défailante dans ce dossier, le manque de concertation avec l'agglomération. Le Parti socialiste, dans sa majorité, votera les résolutions proposées. Elles vont dans le même sens sur les critères de choix des variantes, comme sur le besoin de concertation, d'information et de consultation. Elles peuvent toutes être soutenues.

**M. Nicolas Gillard (LE):** – M<sup>me</sup> Germond refait un peu l'histoire. Je ne veux pas polémiquer, mais ce Conseil, il y a un an, n'a pas décidé de faire des études. Il a fallu se



battre pied à pied pour que ce Conseil, sur la base de résolutions, ne choisisse pas exclusivement de faire valoir une variante qui était devenue politique.

On peut reprocher tout ce qu'on veut à la manière dont la communication a été menée dans cette affaire, mais je lui reconnais au moins le mérite de nous faire nous retrouver aujourd'hui autour d'un projet qui a manifestement perdu sa couleur politique. Cette annonce, et l'urgence qui y a présidé, ont peut-être créé un état de choc, mais il me semble que nous sommes en train de sortir d'un débat idéologique et j'en suis heureux. Ce sont des choix politiques, mais pas forcément idéologiques. C'est une bonne chose que tous les partis représentés dans cet hémicycle disent qu'il faut étudier ces trois variantes et définir les critères les plus importants pour chacun d'entre eux.

La résolution proposée me cause un souci. Comme mon collègue Chollet, et comme un membre du groupe Vert avec qui j'en discutais tout à l'heure, je pense qu'il y a autant de significations au terme de requalification urbaine qu'il y a de membres des groupes Vert, Socialiste, etc. C'est un terme fourre-tout, qui signifie beaucoup de choses, sans qu'on sache exactement quoi. Mais comme c'est un des buts du nouveau mode de transports, et qu'il sera débattu, cela ne me pose au fond pas de problème.

S'agissant des mesures volontaristes pour réguler le trafic, c'est une redite, et M. Hubler l'a dit. Il existe une volonté politique à ce propos, elle a été exprimée ici à plusieurs reprises, en termes pratiques ou théoriques. Cela ne me pose pas de grand problème, mais il faut savoir ce qu'on veut y mettre. Il y aura toujours des voitures au centre ville. Qu'est-ce que cela signifie? Est-ce que cela nécessite des mesures contraignantes, incitatives, volontaristes? Aucun des projets d'axe fort supprimant une partie des axes routiers n'est remis en cause par le tunnel ou la variante du m3. Les mesures volontaristes existent déjà. Cependant, je n'ai rien contre le fait que la majorité répète des affirmations qu'elle énonce depuis de nombreuses années.

Quant au tunnel, avec les défauts et les qualités qu'on peut trouver à ce type d'installation, il a au moins une vertu: il pose clairement la question, que certains ici semblaient avoir oubliée, du report de trafic. Il ne faut pas se leurrer, mon collègue Perrin et M. Chollet l'ont dit: quelles que soient les options que vous prendrez en termes de régulation du trafic, quel que soit leur caractère volontariste et contraignant, il y aura de la circulation automobile. Notamment «intercentre», si j'ose dire, entre diverses parties de Lausanne. Même si cette solution est encore à l'étude, il me semble nécessaire d'y réfléchir sérieusement. Le tunnel est une manière de le faire.

**M. Fabrice Ghelfi (Soc.):** – En effet, la Commission de politique régionale a tenu une séance hier avec M. Français et ses collaborateurs. Réflexion faite, c'était un bon échange, presque plus opportun qu'un échange à une centaine. Je ne suis pas sûr que c'est à une centaine d'élus,

fussent-ils des élus du peuple, de faire le travail des techniciens. A l'inverse, il ne faut pas non plus laisser n'importe quel élu orienter le travail des techniciens pour atteindre le but visé.

La question de fond qui se pose à nous, élus dans ce Conseil communal, c'est de savoir comment faire pour que les bases techniques, les outils techniques nous soient communiqués de manière à nous permettre des débats et des choix éclairés. En l'occurrence, ces éléments techniques ne nous ont pas été fournis. Nous en savons un peu plus ce soir et je remercie la Municipalité pour ses réponses. Mais de grâce, qu'elle nous communique à l'avenir les éléments techniques qui fondent certains choix de variantes. Qu'on ne présente pas des intentions comme si elles étaient coulées dans le bronze, en disant que c'est comme ça, sinon il se produira quelque chose de grave, en peignant ensuite le diable sur la muraille.

Maintenant que nous savons que trois variantes seront épluchées jusqu'au trognon, si j'ose dire, il est important que tous les éléments fondant des choix – faits par d'autres et non par le Conseil communal – soient rendus publics et communiqués au fur et à mesure du processus. Et ne soient pas mal ou insuffisamment communiqués, comme nous venons de le vivre.

Par rapport à l'agglomération, là aussi, je parlais de l'a priori que Municipalité de Lausanne avait communiqué sans en référer à l'agglomération, ce qui avait fâché la plupart des Communes de l'ouest et peut-être fâcherait bientôt aussi celles de l'est quand il sera question du prolongement d'un tram ou de Dieu sait quoi. Dans la discussion d'hier, nous avons appris que le monde n'est pas aussi blanc ou noir. Il est plutôt teinté de gris. Jouer le jeu de l'agglomération ne sert pas toujours Lausanne. Il n'est pas toujours joué par les Communes environnantes. Elles font aussi des choix qui confrontent Lausanne à des situations impossibles à gérer. Je n'entre pas dans les détails discutés hier sur des tracés de tram, par exemple. Mais visiblement des Communes de l'Ouest, sans vouloir les qualifier de petites ou de quoi que ce soit, saisissent des opportunités ou prennent des décisions en toute autonomie. Ensuite, Lausanne doit s'adapter. Par conséquent, je tempère ma critique initiale sur Lausanne l'arrogante et je remercie le municipal de sa déclaration d'hier. Néanmoins, je souhaite vivement que cette discussion franche et sereine avec les partenaires de l'agglomération se fasse avant le choix des variantes. Il faudrait éviter que le jour où le Conseil d'Etat tranche, il y ait en même temps un débat dans l'agglomération, qui déchire les partis et que la région ne présente pas un front uni au financeur que sera la Confédération.

**M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf Spina (Les Verts):** – La redondance a du bon. Les Verts soutiennent fortement le nouvel état d'esprit dans lequel nous nous inscrivons pour explorer une variante supplémentaire. Nous sortirons peut-être enfin de cette politique du choix de la variante la «moins pire»

possible pour nous orienter sur la recherche de la meilleure variante dans le meilleur des mondes possibles. Je salue vivement cette démarche.

Nous ne l'avons pas introduit dans la résolution, mais un deuxième élément nous tient à cœur : le fait, signifié dans la réponse à l'interpellation, qu'il n'y a pas mise en péril des mesures de type A. C'est un élément important sur lequel nous voulons revenir.

M. Gillard l'a dit, ce soir une communauté d'esprit se dégage. Nous tentons de sortir d'un style de débat parfois limité dans sa portée. C'est un état d'esprit intéressant dans la poursuite de la discussion sur la manière de faire dans notre position d'élus du Conseil communal.

Dans notre résolution, nous l'avons répété plusieurs fois, nous ne demandons pas de nous substituer aux experts, mais de donner une position d'élus dans un Conseil communal. C'est-à-dire que nous souhaitons mettre plus de poids sur certains critères que sur d'autres, d'ailleurs déjà présents, le municipal l'a dit. C'est sur ces critères, que nous devrions pondérer plus précisément, que nous souhaitons discuter. Ces critères n'ont pas été choisis au hasard, ils existent certainement dans les outils techniques utilisés. Mais nous avons aussi repris les éléments figurant dans la réponse à l'interpellation.

Par rapport à la requalification, Monsieur Chollet, il ne s'agit pas de définir ce qu'on entend par là. Nous disons simplement que nous désirons discuter en termes politiques de ce critère, pour déboucher sur des choix politiques.

Monsieur Gillard, vous êtes revenu sur la notion de mesure volontariste pour la régulation du trafic. C'est aussi un élément que nous avons repris de la page 8 [p. 498] de la réponse à l'interpellation. Lors de la rencontre très ouverte d'hier matin avec la Commission de politique régionale, j'ai aussi demandé ce que recouvrait cette terminologie. Les experts de l'Administration m'ont expliqué que ces mesures volontaristes de régulation du trafic consistaient par exemple à jouer sur les différents feux. Ce ne sont donc pas des mesures telles que je les imaginais au départ, à plus grande échelle, avec éventuellement des incitations, ce sont des mesures ponctuelles, déjà mises en pratique, et qui ont montré leurs effets positifs.

Manifestation de cette communauté d'esprit que je soulignais au début, les autres résolutions proposées ce soir sont complémentaires les unes des autres. A ce titre, je vous invite à les soutenir parce qu'elles vont renforcer le rôle politique que nous pouvons jouer dans cette histoire.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :**  
– Il s'agit là d'un vaste projet, qui touche notre ville de manière considérable et ne s'arrête pas aux axes étudiés. Pour qu'il aboutisse, il ne faudra pas une seule mesure, mais plusieurs.

Aujourd'hui, nous nous concentrons sur ces axes de transports, soit des bus en site propre, soit des trams ou des métros, je ne sais. Mais nous nous préoccupons aussi de toutes les mesures d'accompagnement liées à ces projets et particulièrement à leur conséquence, la redistribution globale de la circulation. Par exemple, nous avons des soucis au carrefour de Georgette, au carrefour de Chauderon, même s'ils sont partiellement résolus, ainsi qu'aux carrefours de Cecil, de la Vigie, de l'avenue de Beaulieu, et j'en passe. Nous avons aussi des soucis de dimensionnement pour le Grand-Pont, si nous voulons faire aboutir tous les systèmes de transport que nous souhaiterions voir transiter sur cet espace. Je pense particulièrement aux vélos.

La remarque de M<sup>me</sup> Germond sur le temps d'accès au m3 est tout à fait justifiée. Elle n'a jamais été prise en compte jusqu'à présent dans les durées de parcours des piétons. Aujourd'hui, nous en tenons compte, et c'est d'ailleurs ce qui pêche dans une des premières variantes souterraines citées. Cependant, nous avons la référence du m2, nous connaissons les temps de parcours, qui ne sont plus hypothétiques mais réels. Les usagers du m2 se sont appropriés ces espaces très rapidement. Nous nous demandions si nous devions construire des escalators ou des ascenseurs, et on voit que les ascenseurs ont bonne réputation, même s'ils ont eu quelques soucis, davantage, d'ailleurs, que le m2 lui-même. L'étonnant – pour faire sourire – c'est qu'on a beaucoup parlé des pannes du m2, mais jamais de celles des ascenseurs. Pourtant, pendant une période, ils ont créé des problèmes assez conséquents !

Vous faites référence aux projets des années 1970, Madame, mais ils étaient peut-être avant-gardistes ! Ceux dont nous parlons dans l'interpellation ont été refusés. Peut-être étaient-ils là trop tôt pour ce que pouvait accepter la société d'hier. Un tunnel qui réunit trois transversales à Lausanne et les remplace par une seule, c'est une bonne mesure d'accompagnement. Ne le voyez pas comme un aspirateur à voitures, parce que la quantité d'eau qui arrivera dans le tuyau, c'est toujours la même. Ce qui est sûr, c'est qu'il n'y aura qu'un seul diamètre de tuyau et pas trois fois le diamètre.

En effet, l'image de la trémie nous préoccupe. Celle qui vous a été montrée est une image de synthèse. Cependant, ceux qui ont bonne mémoire ou qui avaient été choqués par l'image du pont Bessières dans le cadre du projet du m2 se rappellent peut-être que l'image du pont présentée lors de la votation était une horreur architecturale. Or vous avez vu qu'avec un peu d'intelligence et de créativité, on peut réaliser un pont très esthétique, et une belle trémie. C'est comme ça que le pont est reconnu aujourd'hui. Vous avez raison, il faut travailler la trémie et peut-être la repositionner. Doit-elle être aussi près du théâtre ? Je ne sais pas. On peut aussi améliorer le parvis du théâtre en redimensionnant cet espace de manière intelligente.

Maintenant, la balle est dans le camp des techniciens. Pour les critères, je vous rappelle que dans le groupe de concertation, tous les partis politiques sont informés sur les critères

pris en compte. Jusqu'à présent, nous n'avons pas entendu de remarque particulière. Mais les spécialistes qui nous accompagnent ont bien écouté les politiques et ont rapporté les préoccupations qui sont les vôtres aujourd'hui.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Vous avez déjà reçu beaucoup d'informations, mais je tiens encore à souligner quelques points particuliers.

Depuis une année, plusieurs éléments sont apparus. Les difficultés des projets ont été exposées à ceux qui ont daigné venir, ou ont pu venir, à la séance d'information. Certains éléments n'ont pas été communiqués, ils étaient en cours d'élaboration, nous l'avons expliqué. Mais parmi les éléments déclencheurs de la réflexion sur le m3, il y en a un que nous n'avons pas évoqué ce soir. Si les développements des transports publics continuent au rythme actuel, d'ici 2025 la gare de Lausanne déversera deux fois plus de voyageurs en ville. Même en ajoutant cinq rames au m2 et en passant à la fréquence maximale, il sera difficile de les évacuer sans construire le tunnel Gare–Grancy, pour un trajet d'une durée d'une minute cinquante. C'est une vraie question pour le futur. Devons-nous nous contenter de dire que nous n'en avons rien à faire, que ce n'est pas important, que nous avons renoncé à toute réflexion de ce genre, il y a trois ans? Nous nous ferons alors traiter de tous les noms en 2025, mais comme personne ne nous reconnaîtra, que nous serons en EMS ou que nous ne serons plus conseillers communaux, ce n'est pas grave. Il faut se poser ce genre de questions. Cela ne signifie pas encore que nous le ferons, mais nous devons intégrer ces réflexions dans l'évaluation.

A propos des années 1970, ceux qui ont voyagé en Europe, et ils sont nombreux, ont remarqué que de nombreux centres villes sont piétonniers parce que des véhicules passent dessous. Des transports publics souvent, mais parfois aussi une route. Cette solution n'est pas critiquée rétrospectivement dans les villes qui l'ont choisie, lorsque le rapport entre les coûts et les bénéfices est bon.

Je vous donne un exemple. Vous savez que ce week-end à Genève, on vote sur la traversée de Vézenaz. En gros, elle est contestée par la gauche et les Verts, et acceptée par la droite. Dans *Le Temps* d'aujourd'hui, ou *La Tribune de Genève*, je ne sais plus, la représentante des Verts dit en substance ceci : « Oui, nous sommes contre ce tunnel, mais il ne faut pas nous accuser d'être contre tous les tunnels à voiture, parce que nous sommes par exemple favorables à un certain projet de tunnel au centre ville, qui permettrait de rendre piétonnière une partie de la ville. » Autrement dit, à 60 km d'ici, le même discours aboutit à d'autres conclusions. Pas sur Vézenaz, mais sur un autre tunnel.

Il s'agit donc à chaque fois de regarder sereinement quel est le rapport coût/bénéfice de l'opération, en sachant que rien ne permettra d'aller aussi loin dans la « piétonisation » du centre de Lausanne qu'un tel tunnel. Même si certaines zones piétonnes sont en même temps des zones à bus, voire à tram. Cela ne signifie pas encore qu'il faut le faire, ce tunnel, mais il faut le savoir.

Que se passe-t-il s'il y a un m3? Nous sommes empruntés pour répondre à cette question, parce que la politique des transports et des axes forts ne dépend pas de la Ville, comme vous le savez. Cela dépendra donc des projets dits « en phase C », auxquels la Confédération participe peu, parce qu'il restera Fr. 700 millions. On sait déjà que l'Ouest lausannois souhaite que la prolongation du tram de Renens vers Bussigny se fasse à cette occasion. Si le m3 était choisi, nous tenterions d'amener plus loin ce tram, qui serait au Flon. Pour le moment, nous partons de l'hypothèse que tout doit être ouvert, qu'on puisse aller à l'est, c'est-à-dire à Pully et à Lutry, au nord, c'est-à-dire à Bellevaux, voire éventuellement à Chailly, même s'il y a là encore plus de difficultés, de pente, etc. Mais il faut un feu vert du Canton pour ça. Et le Canton ne le donnera pas de manière définitive avant 2016 ou 2018.

Néanmoins, il est évident que si la métamorphose des transports continue, quelle que soit la variante choisie, un tram ne restera pas plus d'une dizaine d'années, au maximum, au Flon. Il y aura une prolongation, soit vers l'est, soit vers Bellevaux. Nous ne pouvons pas vous en faire le serment aujourd'hui, puisque ce seront les Autorités cantonales élues en 2012, voire en 2017, qui prendront ce genre de décisions si le m3 venait à se faire.

Voilà pourquoi on peut nous reprocher certaines phrases très molles. Parce que nous ne pouvons pas engager des Autorités pas encore élues et, de plus, cantonales. Mais la tendance lourde, le cas échéant, ira dans cette direction.

**Le président :** – La discussion se poursuit. Je vous rends attentifs que nous avons encore trois interpellations urgentes déposées ce soir à traiter.

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.) :** – C'est très bien que M. Brélaz soit revenu sur cette question. Il me semble en effet que la question centrale, c'est le prolongement du tram, on ne peut se satisfaire d'un terminus. C'est pourquoi je parlais un peu maladroitement du fait que le m3 ne passait pas au Flon. Il y passe, en effet, mais on ne peut pas considérer le m3 comme une variante aux deux autres, puisqu'il ne constituera pas un prolongement du tram. Pour la cohérence globale du projet du PALM, il est important que soient apportées, sinon le projet définitif, du moins des pistes un peu consolidées sur la manière dont ce tram se prolongera à partir du Flon. Il y a déjà un terminus, le TSOL. En avoir un deuxième, le tram, n'est pas une solution efficace. Ce sont les propos que j'ai entendus de la part d'ingénieurs. C'est un des points qui devraient être traités dans le cadre des réflexions menées par la Municipalité : quelle est la meilleure option pour ce tram qui arrive au Flon?

**M. Axel Marion (LE) :** – Je désire répondre rapidement à M. le municipal des Travaux. Je ne voulais pas vous attaquer personnellement, Monsieur. A mon avis, la question qui se pose, c'est de savoir quelle est la place de notre Conseil et pourquoi des outils assez courants, par exemple

un courrier envoyé par la Municipalité aux conseillers communaux, n'ont pas été utilisés dans ce cas. Ce n'aurait pas été très compliqué d'envoyer, le lendemain de l'article de presse, un courrier aux conseillers communaux pour les informer des nouveaux développements. La méthode utilisée dans notre Conseil, c'est de poser des questions ou des interpellations ou de déposer des postulats ou des motions. C'est une manière comme une autre. La Municipalité peut aussi recourir à une méthode active.

J'en viens à la remarque de M. Ghelfi, qui m'était aussi destinée. Evidemment, je ne pense pas que cent conseillers communaux doivent débarquer dans les bureaux des spécialistes pour leur dire comment faire. Néanmoins, certaines réflexions thématiques et politiques doivent être menées en amont. A ce titre, même si c'est un autre débat, je suis tout à fait favorable au développement de commissions thématiques. En effet, la discussion d'hier dans la Commission de politique régionale a été positive. Cela démontre que sur des thèmes comme l'urbanisme, les transports, d'éventuelles commissions thématiques pourraient faire sens. Mais c'est un autre débat...

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – J'ai répondu aussi loin que je le pouvais à la question de M<sup>me</sup> Zuercher. Cela ne dépend pas que de nous. Mais si toutes ces études – il n'est pas du tout garanti que ce soit ce qui arrive – venaient à choisir un m3, il est évident que la Municipalité – pas l'actuelle, dont le mandat se termine en 2011 ! – essaierait ensuite de pousser ce tram plus loin. Vraisemblablement en direction de Bellevaux, voire avec deux branches. Nous verrons ce que les études disent à ce propos, puisque de vagues pistes seront un peu testées.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – La réponse est à la question 10 où nous déclarons très clairement nos intentions: un tram sur Bellevaux et aussi sur l'est. C'est dans le résultat des études qui seront proposées l'année prochaine. On verra si ce sera réalisable d'accompagner ce projet dans les mesures C. C'est vrai qu'il faut faire un réseau, et pas rester seulement sur l'axe Renens–Lausanne centre.

**Le président :** – La discussion se poursuit. Elle n'est plus demandée, elle est close. Nous sommes en présence de quatre résolutions complémentaires les unes par rapport aux autres. Nous les voterons dans l'ordre où elles ont été présentées.

Nous votons la première résolution, de M<sup>me</sup> Isabelle Mayor, elle est affichée. M<sup>mes</sup> et MM. les conseillers communaux qui acceptent cette résolution le manifestent par un lever de main. Merci. Avis contraires? Abstentions? Avec une dizaine d'avis contraires et une poignée d'abstentions, vous avez accepté cette première résolution.

Nous passons à la deuxième. M<sup>mes</sup> et MM. les conseillers communaux qui acceptent cette résolution le manifestent par un lever de main. Merci. Avis contraires? Abstentions?

Avec quatre abstentions, sans opposition, vous avez accepté cette deuxième résolution.

Nous passons à la résolution de M. Charles-Denis Perrin. Je la relis :

*Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que les divers tracés possibles des axes forts sur le territoire de Lausanne, ainsi que leurs mesures d'accompagnement, fassent l'objet de consultations régulières des milieux concernés par ces changements, que ce soient les riverains ou les milieux économiques.*

M<sup>mes</sup> et MM. les conseillers communaux qui acceptent cette résolution le manifestent par un lever de main. Merci. Avis contraires? Abstentions? Avec une dizaine d'abstentions, sans opposition, vous avez accepté cette troisième résolution.

Je passe à la quatrième résolution, celle de M. Axel Marion. Je vous la relis :

*Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité l'informe de manière active et constructive des développements futurs autour du dossier des axes forts.*

M<sup>mes</sup> et MM. les conseillers communaux qui acceptent cette résolution le manifestent par un lever de main. Merci. Avis contraires? Abstentions? Avec une dizaine d'abstentions, vous avez accepté cette quatrième résolution.

Cet objet est clos.

**Le Conseil communal de Lausanne,**

- ouï l'interpellation urgente de M<sup>me</sup> Isabelle Mayor et consorts : « Tunnel sous Saint-François, métro m3 : prochain arrêt, Conseil communal, SVP! »;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*adopte*

les résolutions de l'interpellatrice, disant :

*1. « Le Conseil communal souhaite que la Municipalité accorde un poids prépondérant aux critères suivants dans l'étude et la comparaison des variantes : mise en cohérence avec les objectifs du PALM, notamment au niveau du transfert modal des TIM vers les TP et les mobilités douces (hors ceux déjà atteints par le m2), compatibilité avec les tracés vers l'est ou le nord, requalification des espaces publics, mesures volontaristes de régulation du trafic ainsi que de stationnement, rapport d'efficacité entre la densité (emploi & habitants desservis) et les coûts, énergie grise. »*

2. «*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité mette tout en œuvre pour communiquer en concertation avec les instances dirigeantes du PALM.*»

la résolution de M. Charles Denis Perrin, disant :

«*Le Conseil communal souhaite que les divers tracés possibles des axes forts sur le territoire de Lausanne, ainsi que leurs mesures d'accompagnement, fassent l'objet de consultations régulières des milieux concernés par ces changements que ce soient les riverains ou les milieux économiques.*»

la résolution de M. Axel Marion, disant :

«*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité l'informe de manière active et constructive des développements futurs autour du dossier des axes forts.*»

**Le président :** – Je passe à la suite de notre ordre du jour, la deuxième interpellation urgente, celle de M. Fabrice Ghelfi. Je l'appelle à cette tribune.

Le texte de cette interpellation ayant été distribué à tous les conseillers communaux, est-ce que vous souhaitez qu'elle soit lue ? («*Non*», *s'exclame la salle.*)

**Interpellation de M. Fabrice Ghelfi et consorts :**  
«**Nouvelle loi sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics – quelles sont les actions que la Municipalité a entreprises ?**»<sup>5</sup>

*Développement polycopié*

Les Autorités politiques de ce pays ont mis la question de la fumée passive à l'ordre du jour de leurs débats depuis plusieurs années. Le Canton de Vaud a suivi le mouvement d'abord par l'approbation le 30 novembre 2008, par près de 70% des votants, d'un nouvel article constitutionnel ; puis, par l'acceptation le 23 juin 2009 par le Grand Conseil de la Loi sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics (LIFLP) ; enfin, par l'adoption par le Conseil d'Etat, le 1<sup>er</sup> juillet 2009, du Règlement d'application (RLIFLP). L'entier du dispositif est entré en vigueur le 15 septembre 2009.

Si, sur le principe, la mesure d'interdiction de fumer ne pose pas de problème, il en est très différemment pour la problématique des fumoirs, spécialement pour les établissements publics de la restauration et de l'hôtellerie.

Selon la page 14 du numéro de septembre du périodique *Canton-Communes* destiné aux Autorités et Administrations communales, les renseignements concernant les

fumoirs sont délivrés par la police cantonale du commerce. D'ailleurs, tous les documents qui figurent sur le site du Canton renvoient à l'échelon cantonal, qu'il s'agisse des formulaires de demande d'autorisation provisoire de créer un fumoir ou un local directement conforme à la loi et au règlement. Ceci pose la question de la compétence de la police communale du commerce en la matière, alors qu'elle doit faire appliquer le Règlement municipal sur les établissements qui s'applique aux établissements soumis à licence au sens de la Loi sur les auberges et les débits de boissons (LADB).

Dès lors, les nombreuses réactions enregistrées depuis le 15 septembre, eu égard notamment à l'aménagement des terrasses ou à l'installation de chaufferettes, méritent quelques éclaircissements, puisque notre ville compte de nombreux établissements publics concernés et que l'hiver pointe le bout de son nez.

Enfin, je note que l'entrée en vigueur de la LIFLP a poussé certains établissements lausannois à maintenir en activité leur terrasse beaucoup plus longtemps, ce qui a un effet positif sur l'animation en ville.

Cela étant posé, je pose les questions suivantes à la Municipalité :

1. La police lausannoise du commerce est chargée de contrôler l'application du règlement municipal sur les établissements. Renseignement pris, il semble qu'elle ne joue que le rôle d'une instance de préavis pour les tâches en lien avec la LIFLP.

Dès lors, comment la Municipalité envisage-t-elle l'activité de la police lausannoise du commerce entre sa mission communale et la législation en matière d'interdiction de fumer qui dépend d'une autorité supérieure ? Peut-on considérer que la police lausannoise du commerce sera chargée de tâches (demande de fumoir à titre provisoire, contrôle de conformité des systèmes de ventilation, création de fumoir ou demande de dérogation pour les petits établissements, etc.) sans pouvoir exercer d'autorité (pouvoir de sanction notamment) ?

2. La Municipalité a-t-elle eu connaissance des informations qui ont été données aux établissements publics lors de l'entrée en vigueur de la LIFLP/du RLIFLP ? A-t-elle chargé la police lausannoise du commerce des tâches d'information des usagers ?

3. Certains établissements ont aménagé des terrasses fermées ou semi-fermées, par des bâches ou des vitres ; ces endroits sont à l'évidence à considérer comme des lieux fermés et doivent, par voie de conséquence, rester sans tabac. La police cantonale du commerce a affirmé (source : *20 minutes* du 4 novembre 2009) ne pas vérifier la conformité des terrasses fumeurs avec la loi. Dès lors, est-ce que la police lausannoise du commerce va assumer cette tâche (dénonciation) si elle constate une infraction à la loi ? Selon quelles modalités et avec quelles compétences pour agir ?

<sup>5</sup>BCC 2009-2010, T. I (N° 6/I), p. 498.

4. La police lausannoise du commerce doit-elle remplir ces nouvelles tâches liées à l'introduction d'un nouveau droit avec ses forces actuelles ou a-t-elle pu engager du personnel à durée déterminée pour absorber ce pic d'activité?
5. Pour permettre l'utilisation des terrasses ouvertes en hiver, certains établissements ont installé des chauffe-rettes à gaz. La Municipalité d'Yverdon-les-Bains vient de prendre la décision des les interdire pour des motifs de consommation énergétique et la Municipalité de Nyon a choisi de suspendre toute nouvelle installation. Alors que l'on nous annonce des appareils à quartz, il semble qu'une incertitude juridique règne autour de l'installation de ces appareils. Quelle est la position de la Municipalité quant à ces appareils à énergie fossile? Ne pense-t-elle pas que l'usage simple de couvertures permettrait d'atteindre les mêmes objectifs sans atteinte à l'environnement?
6. Le maintien d'une terrasse ouverte en automne ou en hiver nécessite une autorisation et la perception d'un émolument par la police du commerce pour l'usage commercial du domaine public. La police du commerce a-t-elle été saisie d'un nombre accru de demandes de prolongation d'ouverture des terrasses plus tard en automne? Quelles sont les démarches qu'un établissement doit entreprendre pour exploiter une terrasse en automne ou en hiver? Quels sont les émoluments à payer pour qu'une telle prolongation soit autorisée et quels sont les critères? La police du commerce a-t-elle eu connaissance de situations où l'exploitant a renoncé pour des raisons financières? Quel est l'avis de la Municipalité sur la prolongation de la période d'ouverture des terrasses à Lausanne, en particulier du point de vue de l'animation en ville?

Je remercie d'avance la Municipalité pour ses réponses.

*Réponse de la Municipalité*

**M. Marc Vuilleumier, municipal, directeur de la Sécurité publique et des Sports :** – Je remercie M. Jean-Christophe Bourquin de lire la réponse de la Municipalité.

**M. Jean-Christophe Bourquin, municipal, directeur de la Sécurité sociale et de l'Environnement :** – (*Lit la réponse municipale.*)

1. *La police lausannoise du commerce est chargée de contrôler l'application du règlement municipal sur les établissements. Renseignement pris, il semble qu'elle ne joue que le rôle d'une instance de préavis pour les tâches en lien avec la LIFLP. Dès lors, comment la Municipalité envisage-t-elle l'activité de la police lausannoise du commerce entre sa mission communale et la législation en matière d'interdiction de fumer qui dépend d'une autre supérieure? Peut-on considérer que la police lausannoise du commerce sera chargée de tâches*

*(demande de fumoir à titre provisoire, contrôle de conformité des systèmes de ventilation, création de fumoir ou demande de dérogation pour les petits établissements, etc.) sans pouvoir exercer d'autorité (pouvoir de sanction notamment)?*

De manière générale, il convient de rappeler que la surveillance des établissements est déléguée par l'Autorité cantonale aux Municipalités, en vertu de l'article 47 de la Loi sur les auberges et les débits de boissons (LADB). A Lausanne, cette surveillance s'exerce par plusieurs services, soit le Corps de police, la police du commerce et, pour certains aspects, la police du feu. La police lausannoise du commerce n'est donc pas chargée de la seule application du Règlement municipal sur les établissements mais, de façon plus générale, de tous les aspects liés à l'exploitation des établissements. Dans ce contexte plus large, les contrôles ne constituent pas sa seule activité. En matière d'autorisation administrative, le système juridique vaudois implique de nombreuses interactions entre les services cantonaux et les Communes. Tel est le cas s'agissant des établissements. En effet, tant en matière d'octroi de permis de construire pour l'aménagement de leurs locaux qu'en matière d'octroi des licences qui permettent de les exploiter, de nombreuses questions sont déléguées à l'examen des Communes, même si, au final, l'autorisation est cantonale. Les interactions sont fréquentes mais ne doublonnent pas. Dès lors, l'activité de la police communale du commerce lausannoise en matière d'application LIFLP ne se limite pas à émettre des préavis. Sur la base de l'article de cette loi, elle a compétence pour sanctionner les violations à cette loi, le cas échéant, ce qu'elle n'a pas fait à ce jour. On ne peut donc pas considérer que la police du commerce de Lausanne sera chargée des tâches décrites dans la présente interpellation sans pouvoir exercer d'autorité.

2. *La Municipalité a-t-elle eu connaissance des informations qui ont été données aux établissements publics lors de l'entrée en vigueur de la LIFLP/du RLIFLP? A-t-elle chargé la police lausannoise du commerce des tâches d'information des usagers?*

Oui. La Municipalité... (*Commente :* «Ça continue, hélas...») La Municipalité a eu connaissance des informations qui ont été données aux établissements publics lors de l'entrée en vigueur de la LIFLP. Un courrier lui a été adressé le 21 août 2009 par les chefs des Départements de la santé publique et de l'action sociale, et de l'économie, accompagné d'un communiqué de presse du Conseil d'Etat. Ces départements signalaient ainsi aux Municipalités du canton les règles à respecter et les informaient du fait qu'ils procéderaient à une large campagne d'information et que l'ensemble des établissements soumis à la LADB recevraient un courrier prochainement, ce qui a été fait.

Il faut encore signaler le fait que le site internet cantonal comprenait de nombreuses informations et qu'une Info Line, une ligne d'information, était activée. Sur la base de cette situation, la Municipalité, tenant compte du fait que

les Directions de la sécurité publique et des sports et des travaux avaient déjà écrit à tous les établissements lausannois le 31 juillet 2009, n'a pas jugé nécessaire de charger la police du commerce d'autres tâches générales d'information des usagers, celle-ci demeurant à disposition pour tout renseignement spécifique propre à chacun.

Il est encore possible de signaler que les questions liées à l'entrée en vigueur de la LIFLP ont été abordées à plusieurs reprises dans le cadre des réunions régulières avec le comité de l'Association Pool Lausanne la nuit.

3. *Certains établissements ont aménagé des terrasses fermées ou semi-fermées, par des bâches ou des vitres; ces endroits sont à l'évidence à considérer comme des lieux fermés et doivent, par voie de conséquence, rester sans tabac. La police cantonale du commerce a affirmé (source: 20 minutes du 4 novembre 2009) ne pas vérifier la conformité des terrasses fumeurs avec la loi. Dès lors, est-ce que la police lausannoise du commerce va assumer cette tâche (dénonciation) si elle constate une infraction à la loi? Selon quelles modalités et avec quelles compétences pour agir?*

Oui, la police du commerce et le Corps de police assumeront cette tâche s'ils constatent de telles infractions. Les modalités seront les mêmes que dans n'importe quel cas de dénonciation, soit par un rapport de dénonciation adressé au préfet pour violation de la LIFLP. Pour le moment, aucune dénonciation n'a été établie de manière à agir avec proportionnalité. Dans un premier temps, il est jugé préférable de rappeler aux exploitants ce qu'ils ont à respecter avant de les sanctionner. Cela va être fait prochainement, en concertation avec les Autorités cantonales.

4. *La police lausannoise du commerce doit-elle remplir ces nouvelles tâches liées à l'introduction d'un nouveau droit avec ses forces actuelles ou a-t-elle pu engager du personnel à durée déterminée pour absorber ce pic d'activité?*

La police du commerce doit remplir ces nouvelles tâches sans augmentation d'effectifs, même provisoires.

5. *Pour permettre l'utilisation des terrasses ouvertes en hiver, certains établissements ont installé des chauffe-rettes à gaz. La Municipalité d'Yverdon-les-Bains vient de prendre la décision des les interdire pour des motifs de consommation énergétique et la Municipalité de Nyon a choisi de suspendre toute nouvelle installation. Alors que l'on nous annonce des appareils à quartz, il semble qu'une incertitude juridique règne autour de l'installation de ces appareils. Quelle est la position de la Municipalité quant à ces appareils à énergie fossile? Ne pense-t-elle pas que l'usage simple de couvertures permettrait d'atteindre les mêmes objectifs sans atteinte à l'environnement?*

Une étude est en cours au sujet des différents types de chauffe-rettes, à gaz et à quartz, auprès du Service du déve-

loppement stratégique des Services industriels. La Municipalité n'a pas encore pris position à ce sujet et n'entend pas dévoiler son opinion pour le moment, vu qu'elle n'a eu les moyens de s'en constituer une.

6. *Le maintien d'une terrasse ouverte en automne ou en hiver nécessite une autorisation et la perception d'un émolument par la police du commerce pour l'usage commercial du domaine public. La police du commerce a-t-elle été saisie d'un nombre accru de demandes de prolongation d'ouverture des terrasses plus tard en automne? Quelles sont les démarches qu'un établissement doit entreprendre pour exploiter une terrasse en automne ou en hiver? Quels sont les émoluments à payer pour qu'une telle prolongation soit autorisée et quels sont les critères? La police du commerce a-t-elle eu connaissance de situations où l'exploitant a renoncé pour des raisons financières? Quel est l'avis de la Municipalité sur la prolongation de la période d'ouverture des terrasses à Lausanne, en particulier du point de vue de l'animation en ville?*

Oui, la police du commerce a été saisie de demandes supplémentaires de terrasses durant l'hiver. A ce jour, 18 demandes pour passer d'une autorisation de terrasse saisonnière à une terrasse annuelle ont été déposées. Lausanne compte 180 terrasses sur le domaine public et 220 sur le domaine privé. S'agissant de celles sur le domaine public, 125 étaient saisonnières avant l'entrée en vigueur de la loi et 54 annuelles. La proportion est donc modifiée de 18 à ce jour. Par défaut, toutes les terrasses sur domaine privé sont annuelles.

Pour obtenir une telle autorisation, les établissements doivent déposer une demande écrite. Celle-ci doit mentionner quelle est la surface souhaitée en hiver et l'aménagement envisagé pour la terrasse. Les demandes sont transmises dans tous les services communaux concernés, principalement ceux de Routes et mobilité et du Corps de police. Une autorisation est délivrée si cela est possible, moyennant un émolument de Fr. 200.-, selon le tarif municipal. Le domaine public est facturé au prix de Fr. 7.- le mètre carré par mois. Il est possible, pour les établissements, de demander une surface plus petite en hiver qu'en été. Aucun exploitant n'a renoncé pour des raisons financières.

La Municipalité s'est prononcée il y a dix ans sur cette question et a déjà voulu, bien avant que la question de la fumée se pose, que les exploitants puissent garder leur terrasse toute l'année, de manière à pouvoir profiter des hivers éléments compensant certains étés pourris. Il ne s'agit donc pas d'une nouveauté.

**Le président:** – Merci. La discussion est ouverte.

*Discussion*

**M. Fabrice Ghelfi (Soc.):** – Je remercie la Municipalité pour ses réponses. Je ferai en outre quelques remarques.

Sur les fameuses chaufferettes, je remarque que la Municipalité botte en touche, pour ne pas dire autre chose. Visible-ment, elle n'a pas envie de se mouiller. C'est vrai qu'il ne faut pas mouiller ces chaufferettes, c'est dangereux... Toujours est-il que j'attends avec impatience l'avis municipal. Peut-être tombera-t-il avant la fin de l'hiver de façon à être d'une quelconque utilité avant la Loi fédérale... En effet, il semble qu'une législation cantonale ou une directive de l'Autorité supérieure, instaurant cette fois des règles claires, pointe le bout de son nez. Je soupçonne la Municipalité de ne pas vouloir prendre de position en l'état et de botter en touche jusqu'à ce que les beaux jours reviennent. Ainsi, l'année prochaine, le service compétent n'aurait qu'à appliquer une décision prise ailleurs. Et pourra, tel Ponce Pilate, se laver les mains.

D'autre part, je relève avec satisfaction que, contrairement à ce qui m'a été rapporté, contrairement à toute l'information diffusée sur les différents sites internet du Canton et les pages consacrées à cet objet, partout la police cantonale du commerce est indiquée comme référence. La police communale du commerce, même sur le site de la Ville de Lausanne, n'apparaît pas sur ce sujet. Je suis ravi de constater qu'elle dispose des mêmes compétences sur son territoire que la police cantonale du commerce sur le reste du territoire vaudois. Je ne peux que souhaiter que cette police du commerce fasse son travail d'application de la loi et du règlement pour le respect de l'interdiction de fumer dans les lieux publics, comme la Municipalité l'affirme. Les clients de ces établissements pourront ainsi profiter de moments conviviaux sans respirer la fumée des autres.

**Le président :** – La discussion se poursuit. Elle n'est plus demandée. Aucune résolution n'étant déposée, cet objet est liquidé. Je remercie M. l'interpellateur.

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

- vu l'interpellation urgente de M. Fabrice Ghelfi et consorts : « Nouvelle loi sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics – quelles sont les actions que la Municipalité a entreprises ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

**Le président :** – Nous passons à la suite de notre ordre du jour avec l'interpellation urgente, « Métamorphose : quelle procédure pour la réalisation d'un écoquartier aux Plaines-du-Loup ? » J'appelle à cette tribune M<sup>me</sup> l'interpellatrice Sylvie Favre Truffer.

#### **Interpellation urgente de M<sup>me</sup> Sylvie Favre Truffer et consorts : « Métamorphose : quelle procédure pour la réalisation d'un écoquartier aux Plaines-du-Loup ? »<sup>6</sup>**

##### *Développement polycopié*

Pour son programme de législature 2006–2011, la Municipalité a mené une réflexion globale et approfondie afin de réaliser des interventions urbaines (équipements, logements, transports publics, etc.) qui pourront métamorphoser le visage de la ville de Lausanne. Pour mener à bien ce programme, de nombreuses procédures sont nécessaires : propositions municipales au Conseil communal par voie de préavis, mise à l'enquête de plans partiels d'affectation, organisation de concours d'urbanisme, appels d'offres, etc. A quoi s'ajoute la démarche participative que la Municipalité a souhaité mettre en place.

Le projet Métamorphose est un élément fort du développement de Lausanne. Il permet de moderniser et de densifier la ville moyennant la redistribution des équipements sportifs, la création d'un écoquartier, l'amélioration de la mobilité ainsi que la mise en place d'une démarche participative. Plusieurs territoires sont concernés : le nord de la ville (secteur de la Tuilière et les Plaines-du-Loup) et le sud (secteur des Prés-de-Vidy). Si la partie « nord » a fait l'objet d'une démarche participative impliquant la population, dont le résultat servira de base au cahier des charges pour le futur écoquartier, la planification de la partie « sud » a fait uniquement l'objet d'une démarche participative ciblée.

L'association Droit de Cité a organisé, le 17 mars 2007, un safari urbain dans le secteur des Plaines-du-Loup afin de faire connaître ce morceau de ville à la population et mettre en avant les particularités du site. Il en est ressorti notamment que :

- nombreuses sont les attentes des citoyens pour le futur écoquartier, qui permettra de donner une identité forte au quartier ;
- l'écoquartier ne concerne pas uniquement un quartier, mais toute la partie nord de la ville ; le défi sera de requalifier l'entier de ce territoire.

Si les buts du projet métamorphose sont clairs, la procédure et les modalités de gouvernance pour la mise en œuvre du projet, dont l'écoquartier, restent à préciser. Ceci est un prérequis indispensable pour :

- l'aboutissement d'un projet si ambitieux, qui permettra de faire rayonner la ville en dehors de ses limites politiques ;
- informer la population et la mobiliser sur le long terme ;
- mettre en place des nouvelles formes de planifications, qui soient mieux adaptées à l'ampleur et à la complexité du projet.

<sup>6</sup>BCC 2009-2010, T. I (N° 6/I), p. 498.



*Questions à la Municipalité*

La Municipalité est invitée à fournir au Conseil communal des compléments d'informations concernant la procédure ainsi que les modalités de gouvernance.

**Procédure :****a) La démarche**

La Municipalité envisage de lancer un concours d'urbanisme pour la réalisation du futur écoquartier. La Municipalité peut-elle décrire la démarche prévue, de la phase de planification à la phase de réalisation, en tenant notamment compte des éléments suivants :

- Quelle procédure est envisagée ?
- De quel(s) type(s) de concours s'agit-il ?  
Quel(s) mandat(s) sera/seront attribué(s) à l'issue du/des concours ?
- Dans quelle mesure est-il prévu d'intégrer les quartiers environnants dans le périmètre de réflexion et/ou d'intervention du/des concours ?
- Quels sont les outils de planification directrice pour le futur quartier ?
- Quelles sont les étapes qui vont conduire du concours à la planification et ensuite à la réalisation ?
- Qui participera à l'élaboration des plans résultant de ces étapes ? Combien de lots seront définis pour la réalisation de l'ensemble du quartier et comment seront-ils attribués ?

**b) Le processus de participation**

Il est prévu que le cahier pour le concours intègre les résultats du processus participatif.

- La population va-t-elle être associée à la procédure du concours ainsi qu'aux autres étapes ? Y aura-t-il une suite à la démarche participative et si oui, quelle forme prendra cette démarche ?
- L'échéancier. Quel calendrier est prévu pour la réalisation de l'écoquartier (à titre indicatif) ?

**c) Modalités de gouvernance**

La réalisation de grands projets nécessite la mise en œuvre d'une structure.

- Quelle organisation de projet et organes – par exemple chef de projet, équipe de projet, comité de direction, groupe de suivi, etc. – pour gérer le projet Métamorphose et le projet écoquartier ?

**Le président :** – Le texte de cette interpellation ayant été distribué à tous les conseillers communaux en début de séance, en souhaitez-vous la lecture ? (« Non ! », répond la salle.) Je donne la parole à M. Olivier Français pour la réponse de la Municipalité.

*Réponse de la Municipalité***M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :**

– A ce jour, cinq préavis ont été adoptés par votre Conseil dans le cadre du projet Métamorphose et les premiers coups de pioche sur les Prés-de-Vidy sont donnés. On peut observer que jusqu'ici, les procédures suivies suivent les processus légaux, soit les plans d'affectation adoptés : l'un pour les jardins familiaux, deux pour le P+R provisoire de Vidy, ainsi que les concertations volontaires ou institutionnelles telles que l'élaboration du projet avec l'association des Jardins familiaux d'Ouchy et son organe faîtière, la démarche Ola!, l'évolution du projet d'intention à la demande de votre corps délibérant.

A l'image du projet lui-même, qui fixe un cadre, mais se veut et se montre évolutif, les procédures nécessaires à sa mise en œuvre ne sont déterminées qu'en partie. Notamment parce qu'elles répondent à des exigences légales ou normatives partiellement à inventer, ce qui ne pourra se faire qu'au fur et à mesure de l'avancement du projet par les personnes concernées.

Cela dit, nous pouvons répondre comme suit aux questions posées par l'interpellatrice.

J'ai exceptionnellement demandé à vous montrer les plannings pour que vous les ayez sous les yeux. Je vais vous expliquer beaucoup de choses, mais le visuel vous permettra de suivre le planning. (*Un document est affiché à l'écran.*) Tous les points rouges, ce sont les préavis. Certains peuvent être combinés. Ici vous en avez neuf, mais il pourra y en avoir cinq à six sur les Plaines-du-Loup.

a) *La démarche.* La Municipalité envisage de lancer un concours d'urbanisme pour la réalisation du futur écoquartier ou quartier à haute valeur environnementale. La Municipalité peut-elle décrire la démarche prévue, de la phase de planification à la phase de réalisation, en tenant notamment compte des éléments suivants :

- *Quelle procédure est envisagée ?*

Il est prévu une première phase de planification directrice sous la forme d'un concours d'urbanisme, dont le résultat orientera l'étude de l'organisation générale du quartier. Cette démarche devrait avoir lieu au début de l'année prochaine. L'équipe se constituera progressivement. Différentes phases de planification légales suivront, telles que les PPA, dont le nombre et les périmètres seront déterminés en fonction du résultat du concours et de votre réaction et celle de la population. Ultérieurement, d'autres concours d'architecture, par exemple, seront organisés notamment pour la réalisation des infrastructures publiques, que vous ne trouverez pas forcément dans ce document.

- *De quel(s) type(s) de concours s'agit-il ?*

Dans cette phase dite de concours, nous sommes en relation étroite avec les milieux professionnels, en particulier avec

la Société des ingénieurs architectes, par son comité, avec la Fédération suisse des urbanistes et Swiss Technics, ex-Union technique suisse. Le prochain concours est un concours de projets d'urbanistes à un degré en procédure ouverte, conformément aux normes SIA régissant ce type de recherche de partenaires. Nous demandons aux professionnels des propositions pour l'organisation générale du quartier, le bâti, les densités, le réseau, les espaces, l'équipement public sous forme de *master plan*.

– *Quel(s) mandat(s) sera/seront attribué(s) à l'issue du/des concours ?*

A l'issue du concours, un mandat sera donné à une équipe pluridisciplinaire qui sera chargée de finaliser le *master plan* en intégrant la démarche participative et d'autre part d'assurer un suivi de planification dans l'accompagnement des étapes ultérieures.

– *Dans quelle mesure est-il prévu d'intégrer les quartiers environnants dans le périmètre de réflexion et/ou d'intervention du/des concours ?*

Le périmètre d'intervention est déterminé dès le début du programme Métamorphose, vous le retrouvez sur le document. L'intégration de l'aménagement futur dans l'environnement construit, la prise en compte des insuffisances actuelles des quartiers voisins, la mise en connexion des différents territoires ou la judicieuse implantation des nouveaux réseaux en fonction des réseaux existants doivent guider la réflexion des concurrents. Cela fait porter la réflexion bien au-delà du périmètre d'intervention.

De plus, les habitants de ces quartiers dit périphériques – je n'aime pas ce terme, mais c'est comme ça qu'on les appelle – seront naturellement invités à s'intéresser aux prochaines étapes de la démarche participative, comme toute autre équipe qui a envie de travailler sur cette construction urbaine.

– *Quels sont les outils de planification directrice pour le futur quartier ?*

Les premiers instruments de planification mis en œuvre seront le concours et l'élaboration du *master plan* cité plus haut. Cette phase sera finalisée sous la forme d'un Plan directeur localisé, en concertation avec les services de l'Etat de Vaud, qui sera proposé pour validation formelle au Conseil communal.

– *Quelles sont les étapes qui vont conduire du concours à la planification et ensuite à la réalisation ?*

Le Plan directeur localisé sera suivi de procédures d'affectation du sol, soit un PPA. Celles-ci seront éventuellement accompagnées de procédures environnementales en fonction des contenus prévus avant la réalisation. Pour certains ouvrages, il sera encore nécessaire de proposer des concours d'architecture et dans tous les cas d'octroyer des permis de construire. Le Conseil sera sollicité pour l'octroi des droits

de superficie. Ces procédures sont en partie simultanées. Vous les retrouvez sur ce document.

– *Qui participera à l'élaboration des plans résultant de ces étapes ?*

La première étape est définie plus haut. La planification légale est habituellement assurée à Lausanne par son Service d'urbanisme avec le concours des autres services concernés et, de cas en cas, de mandataires spécialisés. Là, ils seront passablement sollicités.

Les plans de construction sont réalisés par des architectes choisis par concours, soit directement par des détenteurs de droits de superficie, soit par des acteurs à déterminer, comme les autres mandataires qui vont participer à ces ouvrages.

– *Combien de lots seront définis pour la réalisation de l'ensemble du quartier et comment seront-ils attribués ?*

Le nombre et la dimension des lots seront déterminés en fonction de l'image du quartier retenue. Conformément aux objectifs exprimés par le Conseil communal dans le préavis d'intention 2007/19, ils devront permettre d'assurer la mixité fonctionnelle et sociale. Le processus de construction du quartier s'étendra sur de nombreuses années, au fur et à mesure de la libération des terrains actuellement en activité, ce qui conduira le Conseil à se prononcer en plusieurs étapes sur leur attribution.

b) *Le processus de participation. Il est prévu que le cahier pour le concours intègre les résultats du processus participatif.*

– *La population va-t-elle être associée à la procédure du concours ainsi qu'aux autres étapes ? Y aura-t-il une suite à la démarche participative et si oui, quelle forme prendra cette démarche ?*

Les résultats de la première phase du processus participatif sont intégrés au cahier des charges du concours. C'est une exigence aux mandataires d'être acteurs, pour animer la démarche participative auprès de la population et des divers groupes. Le principe de la préservation de l'anonymat des concurrents et les expériences faites montrent qu'il est difficile d'intégrer le public dans des processus de jugement. Il est toutefois prévu que les habitants ayant participé à la phase d'élaboration du cahier des charges puissent apporter une expertise des projets. Dans le découpage en deux étapes, concours et finalisation puis élaboration de la planification directrice, la seconde est précisément proposée pour intégrer une nouvelle démarche participative.

Entre parenthèses, il est toujours difficile de choisir une personne issue de la population : est-elle ou non représentative ? Nous verrons toutefois sous quelle forme améliorer cette démarche participative dans cette élaboration. On peut aussi travailler par étapes, mais ce sont des outils à trouver et à construire.

– *L'échéancier. Quel calendrier est prévu pour la réalisation de l'écoquartier (à titre indicatif) ?*

C'est indiqué sur le document qui vous est présenté. C'est un planning d'intention, j'insiste. La réalisation de l'écoquartier dépend d'une part de l'aboutissement du processus ci-dessus, mais aussi de la réussite des autres projets, tels que Prés-de-Vidy et Tuilière. Donc là, en points rouges, vous voyez qu'il y a peut-être moins d'étapes pour le Conseil communal parce que c'est un peu plus simple. Le concours pour rechercher des investisseurs commence au début de la semaine prochaine. Vous voyez que les premières phases décisionnelles s'accompliront déjà pendant l'été de l'année prochaine.

Si des projets peuvent être finalisés sans subir l'intervention des opposants chroniques aux projets publics, on peut espérer que des premiers chantiers soient ouverts vers la fin de 2012 voire au début de 2013. La réalisation de l'ensemble du quartier devrait se dérouler sur une dizaine d'années.

c) *Modalités de gouvernance. La réalisation de grands projets nécessite la mise en œuvre d'une structure.*

– *Quelle organisation de projet et organes – par exemple chef de projet, équipe de projet, comité de direction, groupe de suivi, etc. – pour gérer le projet Métamorphose et le projet écoquartier ?*

La gestion du projet Métamorphose est assurée par une structure évolutive qui doit pouvoir s'adapter aux conditions conjoncturelles. Dans son organisation actuelle, la coordination générale est assurée par un chef de projet et la direction par un groupe de suivi, composé de trois conseillers municipaux et d'une douzaine de représentants des principaux services concernés par le projet. La démarche participative est encadrée par un groupe de pilotage rassemblant élus, représentants de l'Administration, experts et mandataires. Ce groupe est suivi par un municipal. De nombreux autres groupes transversaux sont chargés de l'élaboration et du suivi de diverses thématiques : groupe de suivi environnemental, groupe d'études par discipline sportive, groupe d'économie et autres groupes techniques. En parallèle, chaque phase de la démarche participative construit ses propres instruments, adaptés à sa situation originale, comme cela a été le cas jusqu'à présent.

En complément, la Commission consultative d'urbanisme et transports et le Groupe consultatif d'accompagnement et de suivi, piloté par un autre municipal, constituent un trait d'union permanent avec les milieux associatifs et le Conseil communal. En tout, quatre municipaux sont intégrés dans cette démarche, ainsi que de nombreux conseillers communaux.

Enfin, le plus important, me semble-t-il : si la communication sur le projet a été conditionnée pendant une grande partie par l'existence du débat sur l'initiative, elle pourra reprendre dorénavant sur un mode plus serein. Aux sup-

ports traditionnels déjà mis en place (expo, newsletter, etc.), il est prévu d'ajouter prochainement un lieu permanent de présentation. Nous pensons très sérieusement au site qui avait été affecté pour le m2 et Tridel, sous les arches du Grand-Pont. Nous imaginons qu'il serait possible d'organiser des rencontres le mercredi après-midi et le samedi, afin de diffuser de l'information directe et pas seulement aux initiés.

Vous voyez ici l'organigramme organisationnel. Il doit vous paraître complexe, mais il y a énormément de projets, ce qui montre aussi que notre architecture de projets existe. Chaque fois les participations des uns et des autres sont mentionnées, et en abrégé les services, voire les conseillers municipaux. Ici, il manque un atelier important, toute la partie financement. Ce groupe se mettra en place au mois de janvier, sous la direction du syndic, également chargé des affaires financières. C'est aussi un gros chapitre.

Voilà où en est ce projet, qui ne cesse d'évoluer.

**Le président :** – La discussion est ouverte.

*Discussion*

**M. David Payot (AGT) :** – Le discours de M. François m'a peu éclairé. Il était assez difficile à cerner par rapport à mes intérêts. C'est peut-être aussi que je parlais d'un autre point de vue...

Une de mes préoccupations était de savoir ce qui a été retenu de la démarche participative qui a déjà eu lieu. Sera-t-elle remise intégralement aux participants au concours ? Que sont-ils censés en faire ? Qu'est-ce qui sera repris ? Apparemment, une nouvelle démarche participative est prévue à partir du prochain semestre. Y a-t-il déjà un minimum de précisions sur sa mise en œuvre, en intégrant quelques enseignements tirés de la précédente démarche ?

**M. Olivier François, municipal, directeur des Travaux :** – La question est non seulement légitime, elle est importante. J'essaie d'être plus clair. Plusieurs groupes sont intégrés à la démarche participative et leur implication dépend du stade où en est le projet. La population, les milieux professionnels, différents acteurs de la société participent de près ou de loin à différentes phases d'étude. Tout ce qui a été entrepris dans le passé, c'est-à-dire la récolte des avis des uns et des autres, voire celle des opposants et leur Livre blanc seront repris. C'est une composante du projet. Tout le débat qui a eu lieu jusqu'au 27 septembre est conservé, il sera utilisé et mis en valeur par les mandataires. Evidemment, le politique fera primer les réalités concrètes sur les rêves des uns et des autres. Tout rêve est bon, mais on ne peut pas toujours donner raison à tous.

Je ne peux pas vous décrire la méthode aujourd'hui. Elle doit se mettre en place. Des mandataires nous accompagneront dans la démarche participative sous une autre forme que celle que nous avons connue. Mais ce qui est sûr, c'est

que le groupe dans lequel le Conseil est représenté, sous le pilotage de M. Pidoux, prendra son essor. Ce sera un groupe assez important. A mon sens, mais c'est une réflexion purement personnelle, c'est là que nous échangerons dans la phase des concours.

Toutefois, un concours répondant aux normes SIA et des marchés publics est lié par certaines règles. Nous devons trouver maintenant les outils de gouvernance par rapport aux acteurs qui nous accompagnent, la population et les associations. Peut-être ne suis-je pas très clair dans ma réponse, parce c'est assez nouveau. Ce mode de faire a été utilisé par l'Etat de Vaud dans le concours du Château. Nous avons tous été informés davantage, la Ville de Lausanne aussi, que par une démarche participative où chacun donnait son avis. Lors d'un concours par étapes, les milieux concernés réagissent. En l'occurrence, mon collègue M. Bourquin et moi-même avons pu donner notre position par rapport à une phase intermédiaire, permettant ainsi aux groupements retenus pour la phase 2 de prendre en compte notre réaction. Il est probable que nous pourrions travailler de cette manière pour certains concours. J'espère avoir été ainsi un peu plus clair.

**M<sup>me</sup> Sylvie Favre Truffer (Soc.)** : – Je remercie la Municipalité pour ses réponses. Toutefois, elles soulèvent de nouvelles interrogations, notamment celles de M. David Payot, sur la suite de la participation. Elles soulèvent aussi des questions sur les procédures choisies pour un projet si ambitieux, qui doit et fera faire rayonner Lausanne au-delà de la ville et même du canton.

Pour l'instant, je ne dépose pas de résolution.

**Le président** : – La discussion se poursuit. Elle n'est plus demandée, elle est close. Aucune résolution n'étant déposée, cet objet est ainsi clos. Merci, Madame l'interpellatrice.

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

- vu l'interpellation urgente de M<sup>me</sup> Sylvie Favre Truffer et consorts : « Métamorphose : quelle procédure pour la réalisation d'un écoquartier aux Plaines-du-Loup ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

**Le président** : – Nous en venons à la troisième interpellation urgente, « Engagement de dix policiers à *Celtus* et après ? » J'appelle M<sup>me</sup> Evelyne Knecht à cette tribune.

#### **Interpellation urgente de M<sup>me</sup> Evelyne Knecht et consorts : « Engagement de dix policiers à *Celtus* et après ? »<sup>7</sup>**

*Développement polycopié*

Le thème de la drogue à Lausanne est récurrent, de nombreuses interventions dans notre Conseil et de nombreux articles de presse nous le rappellent régulièrement, voire quotidiennement, et pourtant...

Nous avons beaucoup parlé de l'importance de suivre la politique dite « des quatre piliers » (prévention, thérapie, réduction des risques et répression) préconisée par la Confédération, pour envisager la question dans sa globalité.

Ainsi, nous attendons depuis plusieurs mois un préavis mûrement réfléchi concernant le volet « réduction des risques », comprenant notamment l'ouverture d'un bistrot social, mais pas uniquement. Et la Municipalité nous annonce qu'elle a décidé en urgence de l'engagement de dix policiers supplémentaires pour le groupe « *Celtus Plus* ».

De plus, on apprend que, contrairement à ce qui se fait généralement pour une dépense de Fr. 1,2 million, la Municipalité a décidé de ne pas présenter de préavis, mais de faire passer cette décision directement par le biais d'un amendement au budget.

Le groupe A Gauche Toute ! est très sceptique concernant le sujet et la manière de faire.

D'abord parce que tous les rapports sur le sujet arrivent aux conclusions que la « répression » ne résout pas grand-chose, si ce n'est peut-être de déplacer le problème et éventuellement de rassurer celles et ceux qui y croient. Ensuite, parce qu'éviter le préavis par un amendement au budget est une façon d'échapper à la discussion en commission et donc de fuir le débat.

Cette urgence n'a pas été très bien accueillie non plus par M. Jacques Antenen, commandant de la police cantonale, dont on a pu lire les propos dans *24 heures* du 18 novembre dernier. Il confirme que le trafic risque de se déplacer, et donc d'avoir des incidences sur les communes environnantes et il s'étonne que le renforcement de l'effectif anti-drogue que Lausanne veut mettre en place n'ait pas été coordonné avec le Canton et les Communes avoisinantes.

Cela nous amène à poser les questions suivantes :

1. Faire passer un crédit aussi important sur un thème aussi chaud par le biais d'un amendement au budget, n'est-ce pas une façon de ne pas proposer de débat ?
2. Quelles sont les raisons qui motivent ou expliquent subitement une telle urgence ?

<sup>7</sup>BCC 2009-2010, T I (N° 6/I), p. 498.

3. Les activités du groupe *Celtus*, sont-elles limitées à la lutte contre le trafic ? En matière de lutte contre le trafic, quelle est la différence majeure avec le travail effectué par la Brigade des stupéfiants ? Pourquoi la Municipalité n'a-t-elle pas discuté préalablement avec le Canton ?
4. Concernant le risque de déplacer le problème, la Municipalité a-t-elle évalué l'impact que cela pourrait avoir pour les communes avoisinantes, comme par exemple Renens ?
5. Quand on lit le rapport de M. Olivier Guéniat, chef de la police judiciaire du Canton de Neuchâtel, que les effets de la répression policière ne modifient en rien les flux si elle ne touche pas directement les producteurs et que, je cite : « *les réseaux survivent, se reconstituent perpétuellement, contournent les obstacles, d'autres substituent ou remplacent simplement ceux qui ont dû laisser leur place* », que peut-on espérer de ces dix nouveaux postes ?
6. Partant de la politique « des quatre piliers » préconisée par la Confédération, la Municipalité ne pense-t-elle pas qu'un préavis qui empoignerait le problème de la drogue et du trafic sans sa globalité serait plus adéquat ?
7. Pourquoi la Ville ne nous présente-t-elle pas un préavis global sur sa politique en matière de drogue à Lausanne ?
8. Où en est le préavis du bistrot social ?

**Le président :** – Là également, le texte ayant été distribué à tous les conseillers communaux, nous pouvons nous en épargner la lecture.

La Municipalité entend-elle répondre ce soir ? Monsieur Marc Vuilleumier, vous avez la parole.

*Réponse de la Municipalité*

**M. Marc Vuilleumier, municipal, directeur de la Sécurité publique et des Sports :** – La drogue est une des invitées privilégiées de nos débats. Il y est souvent fait allusion, que nous abordions le bistrot social, la distribution ou la récupération de seringues, la Riponne, la prévention, le trafic, l'attitude policière ou l'encadrement social.

Au cours de ces débats, la Municipalité a fréquemment l'occasion d'affirmer son attachement à la politique des quatre piliers : prévention, thérapie, réduction des risques, répression. Certains croient dans la prévention, d'autres moins. Certains croient à la répression, d'autres moins. Il semble que ce soit le cas de l'interpellatrice, puisqu'elle affirme que, selon elle, seule la lutte contre les producteurs pourrait s'avérer utile. Je signale simplement que la Ville de Lausanne dispose de moyens assez limités pour intervenir dans les pays producteurs. En revanche, les Américains, qui ont beaucoup plus de moyens, sont intervenus il y a quelques années en Colombie pour brûler des champs, avec le succès que l'on connaît aujourd'hui.

La Municipalité, pour se rapprocher des problèmes concrets, croit, quant à elle, à la politique des quatre piliers. Notamment dans les secteurs où elle a des compétences et des responsabilités.

De quoi s'agit-il aujourd'hui ? La Municipalité souhaite renforcer un aspect du quatrième pilier, la répression, mais aussi, dans la foulée, augmenter son activité dans les trois premiers. Mon collègue Bourquin en parlera lorsqu'il répondra aux trois dernières questions.

Actuellement, et nous l'avons communiqué au Conseil communal récemment, trente policiers sont actifs dans le domaine des stupéfiants. Le groupe *Alpha*, formé de policiers en uniforme, qui s'approprient le domaine public lorsque le trafic apparaît, qui dissuadent, qui rassurent. Le groupe *Celtus*, qui cherche le flagrant délit, interpelle et trouve des informations. La Brigade des stupéfiants, qui exploite des renseignements et remonte des filières. Il s'agit aujourd'hui de renforcer l'action du groupe *Celtus*, afin que le Corps de police puisse disposer de deux équipes presque en permanence pour chercher le flagrant délit, enquêter, obtenir des informations et, le cas échéant, avec celles-ci remonter les filières pour que les trafiquants soient déférés au juge en tant que tels. La Municipalité précise que ce renforcement policier se fait dans le cadre du service public. Il n'est peut-être pas inutile de le rappeler quand on voit ce qui se passe ailleurs.

La Municipalité répondra de la manière suivante aux questions et je demande à l'interpellatrice, si elle le veut bien, de me lire la première question.

*(L'interpellatrice lira ainsi toutes les questions, et M. Marc Vuilleumier répondra.)*

1. *Faire passer un crédit aussi important sur un thème aussi chaud par le biais d'un amendement au budget, n'est-ce pas une façon de ne pas proposer de débat ?*

L'amendement a été discuté deux fois en Commission des finances, et pas plus tard qu'hier soir. Il est discuté aujourd'hui. C'est la décision de la Commission des finances de présenter l'amendement ou pas, mais je crois qu'elle va le faire, et cet amendement pourra être également discuté lors du débat sur le budget. Je rappelle que ce débat est souvent considéré comme un élément phare du calendrier politique, puisque c'est le budget qui oriente la politique communale de l'année qui suit. Il n'est donc pas du tout question ici de faire l'économie d'un débat.

2. *Quelles sont les raisons qui motivent ou expliquent subitement une telle urgence ?*

La Municipalité, et la Commission des finances apparemment aussi, veut être pragmatique et efficace. Au vu de la situation, la Municipalité veut rendre pérennes les actions ponctuelles telles qu'Urbano et Centro, qui montrent leur

efficacité, mais qui sont limitées dans le temps, et elle veut pouvoir compter sur l'action Celtus Plus le plus rapidement possible étant donné le contexte.

3. *Les activités du groupe Celtus sont-elles limitées à la lutte contre le trafic? En matière de lutte contre le trafic, quelle est la différence majeure avec le travail effectué par la Brigade des stupéfiants? Pourquoi la Municipalité n'a-t-elle pas discuté préalablement avec le Canton?*

Oui, *Celtus* s'occupera presque exclusivement du trafic de stupéfiants, dans le contexte que j'évoquais tout à l'heure. La Brigade des stupéfiants, quant à elle, s'occupe surtout de remonter des filières, de les démanteler sur la base d'informations qu'elle va aussi chercher. Je rappelle – ce qui a déjà été dit plusieurs fois – qu'elle démantèle entre dix et quinze réseaux par année. *Celtus*, et *Celtus Plus* encore davantage, développent une action de rue et d'enquête. Au niveau cantonal, des contacts ont été pris avec le juge Strada, un juge spécial qui traite des affaires de drogue. Il a montré son intérêt à être davantage disponible pour que la suite judiciaire puisse être donnée aux interpellations. Ce point sera repris avec les Autorités cantonales sur les plans politique et opérationnel dans le cadre des groupes de travail qui, ces tout prochains jours, mettront en place la police coordonnée voulue par la population.

Cette proposition, je tiens à le relever, a été bien accueillie au niveau politique par deux conseillers d'Etat, et aussi par le commandant de la police cantonale. Si on ne se contente pas de citer les bouts d'interviews qui nous arrangent, mais le tout, on voit aussi que le commandant de la police cantonale trouve que le renforcement de *Celtus Plus* est une bonne chose pour Lausanne.

4. *Concernant le risque de déplacer le problème, la Municipalité a-t-elle évalué l'impact que cela pourrait avoir pour les communes avoisinantes, comme par exemple Renens?*

Ce risque doit être discuté, mais il est jugé assez faible. Les vendeurs de drogue ne sont pas plus fous que les autres, ils vont là où ils trouvent des clients potentiels. Les villes centres, en général, avec les animations qu'elles proposent, exercent un pouvoir d'attraction important sur ce marché. J'ai eu un entretien téléphonique avec la syndique de Renens et nous nous sommes mis d'accord sur le fait que le risque de déplacement était assez faible, pour les raisons que je viens de citer.

5. *Quand on lit le rapport de M. Olivier Guéniat, chef de la police judiciaire du Canton de Neuchâtel, que les effets de la répression policière ne modifient en rien les flux si elle ne touche pas directement les producteurs et que, je cite: «les réseaux survivent, se reconstituent perpétuellement, contournent les obstacles, d'autres substituent ou remplacent simplement ceux qui ont dû laisser leur place», que peut-on espérer de ces dix nouveaux postes?*

C'est précisément parce que les réseaux se reconstituent tout le temps qu'il s'agit d'avoir une action plus soutenue dans ce domaine. Ce que la Municipalité souhaite, c'est, premièrement, de rendre le plus difficile possible l'achat et la vente de drogue, notamment sur le domaine public. Deuxièmement, c'est d'interpeller et de déférer davantage de trafiquants aux juges. Et, troisièmement, et ce n'est pas le moindre des arguments, de rendre la drogue la plus difficilement accessible possible, notamment aux jeunes et aux personnes qui n'ont jamais consommé. C'est le b. a.-ba de toute politique de santé publique qui se respecte et qui se veut responsable.

Je l'ai dit, mon collègue Bourquin répondra aux questions 6, 7, et 8 afin d'inclure aussi dans la politique municipale les trois premiers piliers.

6. *Partant de la politique «des quatre piliers» préconisée par la Confédération, la Municipalité ne pense-t-elle pas qu'un préavis qui empoignerait le problème de la drogue et du trafic sans sa globalité serait plus adéquat?*

**M. Jean-Christophe Bourquin, municipal, directeur de la Sécurité sociale et de l'Environnement:** – La Municipalité a admis la nécessité d'agir rapidement dans le cadre de la répression du trafic sur la voie publique. Elle s'est posé la question de la présentation d'un préavis global et a décidé qu'il ne fallait pas tarder dans l'augmentation d'effectifs pour répondre à une situation jugée critique.

Comme vous avez pu le lire dans la presse, la Municipalité a décidé de retirer le préavis 2009/3, qui traitait du bistrot social, et de soumettre rapidement un nouveau préavis 2009/3 bis abordant la question de la toxicomanie de manière élargie, en particulier en fonction des changements législatifs à venir. Vous savez que le peuple a accepté une nouvelle loi sur les stupéfiants, qui pose les quatre piliers sur des bases légales fermes, et en particulier le pilier de la réduction des risques. Cette loi entre en vigueur progressivement. Tout d'abord au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et au 1<sup>er</sup> janvier 2011, elle fixe aussi une distribution des compétences entre Cantons et Confédération. Le nouveau préavis traitera la question de manière globale et intégrera des explications sur la manière dont la Ville considère le pilier répression de la politique de la toxicomanie. Une vision d'ensemble sera donnée.

7. *Pourquoi la Ville ne nous présente-t-elle pas un préavis global sur sa politique en matière de drogue à Lausanne?*

Je viens de répondre que nous présenterons un préavis traitant globalement de la politique de la drogue, à la lumière des nouveaux aménagements législatifs.

8. *Où en est le préavis du bistrot social?*

La Municipalité a retiré ce préavis. Une communication officielle sera faite rapidement au Conseil communal. Le projet de nouveau préavis est en consultation auprès des partenaires de la Municipalité dans ces questions de

toxicomanie, en particulier les partenaires du dispositif à seuil bas. Jusqu'à présent, ces personnes ont réservé un accueil tout à fait favorable à cette nouvelle version. J'ai demandé que la consultation soit terminée au 7 décembre. Après cette date, je proposerai aussi rapidement que possible une version complète du préavis à la Municipalité. Lorsqu'elle l'aura adopté, il sera transmis au Conseil communal. Comme ce préavis remplace le 2009/3, l'idée est que le préavis 2009/3 *bis* soit examiné par la même commission que le précédent, afin d'éviter de prolonger les choses.

**Le président** : – La discussion est ouverte.

#### *Discussion*

**M<sup>me</sup> Isabelle Truan (LE)** : – Monsieur le Président, je ne comprends pas pourquoi, à 23 h 30, on revient avec les mêmes questions qui ont été posées hier à la Commission des finances. A Gauche Toute! a deux représentants dans cette Commission, où exactement les mêmes questions étaient posées hier soir. Ou vous ne savez pas fonctionner en groupe, ou vous ne faites confiance à vos conseillers communaux. Vous prenez en otage tant les conseillers communaux que les municipaux à 23 h 30 pour répéter les mêmes choses. C'est inadmissible.

**M<sup>me</sup> Françoise Longchamp (LE)** : – Je salue le changement de ton et de propos du municipal de police. Comme vous le savez, j'ai déposé plusieurs postulats au cours de cette année sur ce sujet. A chaque fois, la Municipalité semblait minimiser la présence de stupéfiants dans notre ville. Je ne peux donc qu'être satisfaite des réponses que nous venons d'entendre.

J'ai été particulièrement étonnée d'entendre M. Vuilleumier dire qu'il y aurait une coordination avec le Canton, car lors de la commission qui a traité de mon dernier postulat, M. le municipal avait dit que ce n'était pas possible, car la problématique lausannoise n'était pas la même que celle du reste du canton.

Madame l'interpellatrice, je connais très bien M. Olivier Guéniat, et je pense que les propos que vous avez reproduits sont sortis de leur contexte. M. Guéniat est totalement favorable à la répression, mais, bien entendu, vous avez sorti une citation d'un certain contexte.

J'aimerais aussi relever que la Commune de Saint-Ouen, dans la banlieue parisienne, avec à sa tête un maire communiste, a décidé d'augmenter les effectifs policiers pour pratiquer plus de répression des trafiquants de drogue.

**M. Philippe Jacquat (LE)** : – Je suis stupéfait et très content. Il n'y a pas si longtemps, nous avons fait des propositions, émis des demandes. Tout cela partait dans l'éther. «La Municipalité veut être pragmatique et efficace... Pour répondre à une situation jugée critique... C'est le b. a.-ba d'une politique responsable...»: Voilà trois phrases tirées des interventions de MM. Vuilleumier et Bourquin. Donc je ne peux que dire bravo, même si cela a un peu tardé. Pour

aller rapidement, le meilleur moyen est de demander les crédits par ce biais et de ne pas attendre un préavis qui prendra encore des mois.

Vous demandez un préavis global sur la politique en matière de drogue à Lausanne. Je reviens encore une fois sur les propositions de LausannEnsemble. Elles concernaient aussi le volet policier, pas seulement sous un angle purement répressif, mais aussi de garantie d'une présence policière. Ce volet n'avait pas été pris en considération par le Conseil, je le rappelle. Ce volet sera vraisemblablement pris en considération, si j'ai bien compris les dires de M. Bourquin. J'en suis très content.

**M. Jean Tschopp (Soc.)** : – Je ne sais pas s'il faut rire ou pleurer à cette heure tardive d'entendre la droite faire toutes ces louanges à un conseiller municipal popiste. Quant à moi, je remercie M<sup>me</sup> Evelyne Knecht et le groupe A Gauche Toute! d'avoir introduit un peu de sérénité dans ce débat.

Sur la forme, cette décision s'est faite sans aucune concertation. M. Vuilleumier n'a même pas eu le courage de rompre la collégialité. Je ne pense pas qu'elle aurait dû l'être, d'ailleurs, mais je m'étonne que cette décision n'ait pas été discutée en Municipalité. Le contribuable lausannois est en droit d'attendre que vous preniez des décisions ensemble et que vous en discutiez préalablement aussi au plan régional. Si vraiment il y a une vraie volonté politique de régler le problème des dealers à Lausanne et si on ne veut pas qu'ils se déplacent de cinquante mètres pour développer leur trafic dans une autre commune, il faut des politiques publiques concertées avec l'ensemble des Communes de la région lausannoise. Dans ce dossier, j'ai l'impression qu'on a confondu vitesse et précipitation. Il n'aurait pas été compliqué d'aller vite, on aurait pu joindre cette initiative du municipal Vuilleumier avec le postulat ou la motion Voiblet et en discuter un peu plus sereinement en commission.

Sur le fond, toutefois, nous pouvons souscrire à cette volonté de s'attaquer au trafic de drogue et aux dealers à Lausanne. Mais, encore une fois, nous n'avons aucune garantie qu'il ne s'agit pas uniquement d'un affichage. Qu'est-ce qui nous dit que les policiers de *Celtus Plus* qui s'attaqueront aux dealers concentreront leurs efforts sur les détenteurs de plus de 50 grammes, la limite permettant de les déférer au juge d'instruction? Rien ne nous le dit. Et ce ne sont pas les réponses vite faites, mal faites, ce soir, de M. Vuilleumier, qui vont nous convaincre.

Si nous voulons plus qu'un affichage politique, si nous voulons vraiment régler ce problème, il faut procéder autrement et associer la région.

**M<sup>me</sup> Evelyne Knecht (AGT)** : – Je désire revenir sur quelques petites choses qui ont été dites, notamment sur le fait de croire ou de ne pas croire en quelque chose. Personnellement, je ne crois en rien. Je lis des rapports et j'essaie d'apprendre. Il y a des gens qui font des études, qui écrivent des rapports et qui ont la bonne idée de les publier. Donc

j'essaie de comprendre un peu ce qu'ils disent. Et ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit : nulle part je n'ai laissé entendre, même entre les lignes, que la police de Lausanne devait aller voir des producteurs. C'est une transformation de mes propos. J'ai dit que, d'après le rapport, la répression n'obtenait véritablement des résultats que lorsqu'elle s'attaquait aux producteurs de stupéfiants. J'ai cité ce passage, parce que l'information me paraissait intéressante pour tout le monde. Mais rassurez-vous, loin de moi l'idée d'envoyer la police de Lausanne en Colombie ou ailleurs.

Nous retirons de ce rapport que si la répression n'est pas accompagnée des autres piliers (prévention, thérapie et réduction des risques), elle n'a que peu de chances, voire aucune. Nous devons donc simultanément offrir un soutien aux consommateurs. Pas dans une logique libérale qui consisterait à les faire consommer toujours plus, mais dans une logique sociale d'aide à la survie et de réduction des risques, dont le but ultime est de permettre à ces personnes de s'en sortir, si possible en bonne santé.

Je reprends aussi les propos de M. Antenen, commandant de la police cantonale, qui dit que le renforcement lausannois est une bonne chose, mais qu'il aura des incidences sur les communes environnantes, où le trafic pourrait se déplacer. Il dit aussi : « Jamais un commandant de police ne vous dira qu'il a suffisamment d'effectifs. C'est une réalité. Il faut simplement faire avec et, par ailleurs, il est illusoire de croire qu'avec davantage de policiers on éradiquera le trafic de drogue. »

Aujourd'hui, l'urgence est là parce que nous nous apprêtons à voter le volet répression par le biais de l'amendement au budget. C'est un volet facile à faire passer. Il laisse derrière lui toute la question sociale, la renvoyant à on ne sait quand. Nous savons maintenant qu'un préavis arrivera en décembre, M. Bourquin l'a dit. J'aurais voulu que le préavis de décembre intègre les quatre piliers pour connaître la politique de la Ville de Lausanne en matière de drogue et qu'il n'y ait pas de vote avant, sur un point particulier. Dans ce but, je dépose une résolution, qui dit :

#### *Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité présente sa politique en matière de drogue par un préavis global comprenant ses propositions concernant les quatre piliers (prévention, thérapie, réduction des risques et répression), conformément à la politique préconisée par la Confédération.*

**Le président :** – Je vous remercie du dépôt de cette résolution, que nous ne pourrons malheureusement pas voter. Je suis obligé d'interrompre ici nos débats, conformément à l'article 52 du Règlement de notre Conseil. Nous ne sommes plus que quarante-neuf, nous ne pouvons donc pas aller plus loin, nous n'avons pas le quorum.

*(Rumeurs.)*

**Le président :** – Maintenant, je n'ai plus que quarante-six cartes de présence, je ne peux pas continuer les débats. Je suis malheureusement contraint de clore cette séance, en vous souhaitant une bonne rentrée dans vos foyers et en vous donnant rendez-vous mardi 8 décembre. Nous traiterons du budget et des réponses aux observations sur le rapport de gestion. Je vous remercie, bonne rentrée, bonne nuit.

La séance est levée à 23 h 45.

*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