

Bulletin du Conseil communal

N° 18



Lausanne

Séance du 5 juin 2012 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du mardi 5 juin 2012

18^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le mardi 5 juin 2012, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Claude-Alain Voiblet, président

Sommaire

Deuxième partie	925
Motion de M. Mathieu Blanc et consorts : « Pour l'organisation rapide d'Etats généraux de la nuit à Lausanne »	
Développement photocopié.....	925
Discussion	926
Motion de M^{me} Natacha Litzistorf Spina pour une planification du logement à l'échelle de l'agglomération	
Développement photocopié.....	926
Discussion	927
Postulat de M. Philipp Stauber : « Vie nocturne lausannoise – Restrictions applicables aux jeunes de moins de 18 ans »	
Développement photocopié.....	928
Discussion	929
Interpellation urgente de M. Hildbrand, M^{me} Aubert et consorts : « Lausanne-Echallens-Bercher : la Ville et le Canton se parlent-ils ? »	
Développement photocopié.....	930
Discussion	930
Interpellation urgente de M^{me} Aubert et consorts : « PALM 2 un rêve ou une réalité ? »	
Développement photocopié.....	932
Discussion	933
Interpellation urgente de M^{me} Thérèse de Meuron et consorts concernant l'avenir de l'Espace Riponne	
Développement photocopié.....	948
Discussion	949
Interpellation urgente de M^{me} Natacha Litzistorf Spina et consorts : « La Police du commerce se trompe-t-elle de cible ? »	
Développement photocopié.....	952
Discussion	952

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Christiane Blanc, Muriel Chenaux-Mesnier, Philippe Clivaz, Philippe Ducommun, Olivier Faller, Martine Fiora-Guttman, Albert Graf, Claude Nicole Grin, Philippe Jacquat, Christiane Jaquet-Berger, Evelyne Knecht, Gilles Meystre, Nkiko Nsengimana, Isabelle Paccaud, Charles-Denis Perrin, Florian Ruf, Elisabeth Wermelinger, Diane Wild.

Membres absents non excusés : M^{me} et MM. Sébastien Guex, Solange Peters, Julien Sansonnens.

Membres présents	79
Membres absents excusés	18
Membres absents non excusés	3
Effectif actuel	100

A 20 h 40, à l'Hôtel de Ville.

Motion de M. Mathieu Blanc et consorts : « Pour l'organisation rapide d'Etats généraux de la nuit à Lausanne »

Développement polycopié

La vie nocturne lausannoise fait l'objet de nombreux débats et polémiques.

D'un côté, la réputation de Lausanne comme ville de la nuit n'est plus à faire et la ville est fière de la vie nocturne dense et variée qu'elle offre et en fait même un argument touristique. Il faut également relever que cette vie nocturne génère d'ailleurs la création de plusieurs centaines d'emplois, directs ou indirects.

D'un autre côté, les nuits lausannoises sont également critiquées par les habitants de notre ville en particulier s'agissant des nuisances sonores dont elles sont la cause ou en raison des problèmes de sécurité qu'elles provoquent.

C'est ainsi que plusieurs motions ou postulats déposés au sein de ce Conseil ont demandé d'examiner des moyens de limiter ces troubles et la violence induite par la vie nocturne en centre-ville. Or, malgré l'adoption récente de mesures destinées à restreindre la vie nocturne (comme l'heure blanche), les événements qui se sont produits la nuit du 12 au 13 mai à Lausanne démontrent que les problèmes de violence demeurent, voire s'amplifient.

La situation est suffisamment grave et les problèmes assez récurrents pour éviter d'adopter de nouvelles mesures « au coup par coup » et sans vision globale. Il apparaît donc nécessaire – hors de tous clivages partisans – de réunir l'ensemble des acteurs concernés par cette problématique (forces de police, gérants de bars et discothèques, commerçants, autorités sanitaires et autorités politiques, associations d'habitants concernés, etc.) afin d'examiner toute proposition ou mesure propre à diminuer les actes de cette nature mais aussi à valoriser une vie nocturne variée et respectueuse des habitants.

A l'instar de ce qui s'est fait à Genève en mars 2011 ou encore à Paris en novembre 2010, l'organisation de ces Etats généraux de la nuit devront permettre d'améliorer les relations entre habitants et acteurs de la nuit et concilier autant que possible les différents usages faits du domaine public lausannois, la nuit venue.

Les motionnaires demandent donc à la Municipalité d'organiser dans les plus brefs délais des Etats généraux de la nuit à Lausanne, réunissant *notamment* des représentants des

patrons d'établissements de nuit, commerçants des forces de l'ordre, des autorités sanitaires et des autorités politiques.

Discussion

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Il n'est pas besoin de rappeler que, ces dernières semaines, la nuit lausannoise fait polémique et est l'objet de nombreux articles dans les journaux. Cela fait aussi l'objet de nombreuses propositions, comme encore aujourd'hui au Grand Conseil, mais aussi au sein de cet hémicycle, notamment par M. Stauber. Toutes ces mesures méritent d'être examinées sans tabou, quel que soit le but.

La motion que je dépose avec mes collègues Xavier de Haller et Henri Klunge au nom du PLR demande une réflexion sur les mesures que nous avons déjà prises, comme l'heure blanche et la proposition qu'avait faite le PLR d'allonger les horaires d'ouverture. Est-il encore utile aujourd'hui de rajouter des mesures au coup par coup, de les examiner les unes sans les autres et sans vision globale ? Nous croyons que tel n'est pas le cas et qu'il est nécessaire de convoquer rapidement des Etats généraux de la nuit, qui permettraient à tous les acteurs de s'asseoir autour de la table, que ce soient les autorités sanitaires, les élus, les forces de police, les représentants des établissements publics, les commerçants, soit tous ceux qui sont touchés par la problématique, cela hors des clivages partisans, pour discuter de toutes les pistes envisagées et envisageables. Est-ce qu'il faut restreindre le nombre d'ouvertures ? Est-ce qu'il faut restreindre la vente d'alcool ? Est-ce qu'il faut, au contraire, élargir les horaires pour permettre de les coordonner avec les transports publics ? C'est pourquoi nous avons déposé cette motion.

Vu que l'objet est assez simple à comprendre, il ne nous paraît pas forcément utile de convoquer une séance de commission pour en discuter. Je vous demande d'accepter de renvoyer la motion directement à la Municipalité, et même de demander à la Municipalité de précéder cette motion en convoquant spontanément ces Etats généraux de la nuit.

La discussion est ouverte.

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Oui, il faut effectivement des mesures rapides, mais il n'y a pas que cette mesure, monsieur Blanc. Pour décider de qui y participe et de l'objectif de tels Etats généraux, pour que ce ne soit pas un exercice alibi, il sera utile qu'une commission en discute. Je propose donc le renvoi en commission.

Cette proposition est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

La motion est renvoyée en commission.

Motion de M^{me} Natacha Litzistorf Spina pour une planification du logement à l'échelle de l'agglomération

Développement polycopié

Contexte de la politique des agglomérations

La politique des agglomérations a posé comme thèmes principaux les transports et l'urbanisme. Aujourd'hui, les évaluations montrent que de nombreux efforts sont à fournir sur les questions de gouvernance pour faire « grandir institutionnellement » les projets d'agglomération. A côté de cela, il est possible d'élargir et/ou d'approfondir les champs de réflexion politique et d'actions publiques. Cette motion demande ainsi d'approfondir la planification à court, moyen et long terme du logement à l'échelle de l'agglomération. La principale motivation de cette motion est de rompre avec la pratique de la réflexion au « coup par coup » au profit d'une planification globale pour plus de cohérence territoriale.

Contexte du logement

Pas un jour sans entendre parler de pénurie de logements, de flambée des prix etc. Le logement pour les populations précarisées ou en voie de l'être est considéré à la fois comme un service d'intérêt général et un instrument efficace de la mixité sociale. Le logement pour les classes moyennes, tout comme celui pour les classes aisées, contribuent de la même manière à atteindre cet objectif de mixité sociale. Ces deux dernières catégories de logement visent un objectif supplémentaire: celui d'apporter des recettes fiscales nécessaires. La Ville de Lausanne a certes déjà œuvré en planifiant 3000 logements, mais il s'agit aujourd'hui d'étendre la réflexion et l'action au territoire du PALM.

Une politique du logement au cœur de la politique des agglomérations

Cette motion demande une planification de court, moyen et long terme de la réhabilitation et de la construction de logements en fonction notamment :

- des projections démographiques (SCRIS etc.) et de scénarios des offices fédéraux concernés (office fédéral de la statistique, office fédéral du développement territorial, seco) afin d'évaluer «la capacité d'accueil possible »: jusqu'où pouvons-nous aller tout en garantissant une densification de qualité ?
- de publics-cibles spécifiques fragiles (population précarisées ou en voie de précarisation, personnes âgées, étudiants) : comment pérenniser la protection des plus faibles ?
- d'une politique volontariste qui vise à faire rentrer des recettes fiscales supplémentaires, ce qui aidera notamment au soutien plus grand de politiques sociales.

Et ceci dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Mode opératoire possible

A l'image du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) du projet d'agglomération franco-valdôgenevois (Le Grand Genève), les éléments suivants pourraient être envisagés :

- proposer l'intégration du traitement du sujet comme souhaité par la motion (demande par la DEPOL au sein du PALM);
- réaliser un diagnostic pour établir les besoins en type de logements et « les répartitions » des réhabilitations et constructions sur les territoires du PALM ;
- évaluer les mesures d'accompagnement à mettre en place (transports publics, espaces de détente, etc.) pour garantir la qualité de l'habitat proposé
- proposer une charte, comme première pierre angulaire d'une politique concertée de l'habitat à l'échelle de l'agglomération.

La posture du PDHT pourrait également être reprise : « L'enjeu de la cohésion sociale ne passe plus seulement par l'aide apportée aux plus défavorisés, mais aussi par l'attention qui sera portée aux problèmes spécifiques de logement de la classe moyenne. A ce titre le rythme élevé d'une production variée et axée sur les logements aux loyers accessibles aidés ou non y compris au sein du parc existant, doit permettre de répondre à cet enjeu sans stigmatiser certaines catégories sociales. Enfin il ne s'agit pas d'uniformiser le territoire selon un principe unique de mixité mais de tenir compte des spécificités des besoins de chaque entité, de mettre en cohérence et harmoniser la diversité des identités propres en évitant les déséquilibres et les ruptures. »

Discussion

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – Ces derniers temps, nous avons beaucoup parlé de logements. On en a parlé en termes de typologie et à différentes échelles du territoire. Il est temps d'aborder cette problématique à l'échelle de l'agglomération.

On parle beaucoup du projet d'agglomération 2^e génération. L'idée est de ne pas se focaliser et de ne pas réfléchir uniquement à un type de logement sur un type de territoire, mais d'avoir une approche à l'échelle de l'agglomération pour savoir de combien de logements on aura besoin avec le temps et où, pour éviter de faire trop de logement social. On n'en fait jamais trop, rassurez-vous, mais il faut avoir une approche axée sur les différents besoins étalés dans le temps et en fonction des différents territoires. Cela demande une discussion en commission ; c'est en tout cas mon souhait. J'espère qu'il sera partagé.

La discussion est ouverte.

M. Maurice Calame (PLR) : – M^{me} Litzistorf a parlé de renvoi à une commission. J'ai donc appuyé un peu trop tôt sur le bouton ; le groupe PLR demande aussi que cette motion soit discutée en commission.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Vu que la motion est renvoyée en commission, je suggère au Bureau de la renvoyer à la Commission permanente de politique régionale.

Le président : – Nous prenons acte de votre suggestion et le Bureau en décidera.

M. Yves Adam (Soc.) : – Je renonce ; j'avais la même demande que M. Guidetti.

La discussion est close.

La motion est renvoyée en commission.

Postulat de M. Philipp Stauber : « Vie nocturne lausannoise – Restrictions applicables aux jeunes de moins de 18 ans »

Développement polycopié

Nous demandons une adaptation du règlement de police afin de limiter l'accès des jeunes de moins de 18 ans à l'espace public après 22 h en hiver et 23 h en été, avec l'objectif d'offrir une meilleure protection aux mineurs.

Développement

De plus en plus de mineurs non accompagnés d'un adulte muni de l'autorité parentale sont des acteurs de la vie nocturne lausannoise. Cette vie nocturne présente des risques dont les conséquences peuvent être graves et qui sont parfois difficiles à interpréter correctement par le jeune. L'évolution de la situation doit nous amener à prendre en compte la participation de nombreux mineurs à la vie nocturne et à rechercher de nouvelles pistes pour les responsabiliser et les protéger.

Les jeunes de moins de 15 ans non accompagnés d'un adulte muni de l'autorité parentale

Ces jeunes peuvent sortir aujourd'hui jusqu'à 22 h en hiver et 23 h en été avec l'autorisation des parents. N'est-il pas envisageable de leur interdire la consommation d'alcool sur le domaine public et de prévoir une sanction possible pour les parents qui refusent de venir chercher le jeune sur demande de la police ou d'une personne autorisée ? A notre avis, ce genre de mesures doit désormais faire l'objet d'un débat politique.

Les jeunes entre 15 ans révolus et 18 ans non accompagnés d'un adulte muni de l'autorité parentale

Les sorties nocturnes de ces jeunes ne sont pas limitées aujourd'hui. L'autorisation des parents est présumée. Ici encore, de nouvelles pistes doivent être envisagées telle qu'une interdiction de la consommation d'alcool sur le domaine public entre 22 h/23 h et 6 h et l'exigence d'une autorisation parentale formelle pour des sorties au-delà de 24 h.

Une telle autorisation pourrait être délivrée par la Police du commerce contre un émolument et donner lieu à une sensibilisation aux devoirs et risques en rapport avec la vie nocturne. Elle pourrait revêtir la forme d'un contrat de confiance signé entre le jeune, son représentant légal et la Ville. En cas d'infractions répétées au contrat de confiance, l'autorisation serait révocable et le jeune et son représentant légal s'exposeraient à des sanctions telles que travaux d'utilité publics, amendes d'ordre pour les cas plus graves et la facturation des frais de prise en charge pour le jeune (cf. centre de dégrisement).

Discussion

M. Philipp Stauber (UDC) : – De plus en plus de mineurs participent à la vie nocturne. Cette vie nocturne présente des risques dont les conséquences peuvent être graves et qui sont parfois difficiles à interpréter correctement par les jeunes. Le postulat demande l'étude de nouvelles pistes pour les responsabiliser, ainsi que leurs parents.

Concernant les jeunes de moins de 15 ans, le postulat envisage l'interdiction de la consommation d'alcool sur le domaine public et propose de prévoir une sanction pour les parents qui refusent de venir chercher le jeune sur demande la police. Pour les jeunes de 15 à 18 ans, les sorties nocturnes ne sont pas limitées aujourd'hui, l'autorisation des parents est présumée. De nouvelles pistes doivent aussi être envisagées dans ce cas, comme l'interdiction de consommer de l'alcool sur le domaine public entre 22 h ou 23 h et 6 h du matin et l'exigence d'une autorisation parentale formelle pour des sorties au-delà de minuit – une sorte d'abonnement de nuit. Celle-ci pourrait revêtir la forme d'un contrat de confiance signé entre le jeune, son représentant légal et la Ville et prévoir des sanctions en cas de violation répétée de ces clauses. Je suggère le renvoi de ce postulat en commission.

La discussion est ouverte.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – J'ai, encore une fois, pressé trop vite, mais quand un postulat demande d'interdire sur la voie publique ce qui est déjà interdit, où que ce soit, c'est-à-dire la consommation d'alcool avant 15 ans, on se dit qu'il faudrait peut-être éclairer cela en commission.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Je n'arrive pas à faire le décompte du nombre d'initiatives qui portent sur le même thème, c'est-à-dire la nuit, en long, en large et en travers. Est-ce qu'il ne serait pas judicieux de regrouper ces initiatives avec celle de M. Blanc qui parle d'Etats généraux de la nuit ? Cela nous ferait un dossier général des Etats généraux de la nuit où tout serait traité en une seule fois et pas en quinze. Finalement, pour la droite, qui est très économe et regardante sur les dépenses, si une commission s'occupe de tous ces postulats, c'est peut-être une bonne chose. Evidemment, ils n'ont pas tous été déposés en même temps ; il faudra attendre un peu, mais je pense qu'il est raisonnable de grouper tout cela dans un gros paquet, quitte à faire une commission à quinze et à la faire siéger la nuit. (*Rires dans la salle.*)

Le président : – Je vous remercie pour votre suggestion, dont je pense qu'on peut en tenir compte, mais le Bureau en décidera. On verra en fonction des objets qui ont été renvoyés en commission.

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Je vais certainement paraître déraisonnable à M. Hubler, voire éventuellement au Bureau s'il estime que c'est utile, mais les objets me semblent suffisamment différents pour éviter de les mélanger. La question de savoir qui pourrait être présent à ces Etats généraux peut être traitée très rapidement en commission ; à mon sens, une séance de commission n'avait pas lieu d'être. La Municipalité aurait simplement pu faire appel à toutes les personnes qu'elle estime utiles pour trouver des solutions.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Interpellation urgente de M. Hildbrand, M^{me} Aubert et consorts : « Lausanne-Echallens-Bercher : la Ville et le Canton se parlent-ils ? »

Développement polycopié

Après des années d'attentes, de promesses et d'oppositions, la cadence à quinze minutes devrait enfin être réalisée entre Lausanne et Cheseaux dès décembre 2012. On ne peut que s'en réjouir.

Le chef du Département vaudois des infrastructures, M. François Marthaler, s'en félicite sur son blog le 15 mai dernier. Il en profite pour faire deux autres annonces. L'étude de la fréquence à 7,5 minutes et la nécessité pour ce faire d'établir un tronçon à double voie sur l'avenue d'Echallens. Et il développe : « Dans l'hypothèse d'un tel tronçon en tunnel (devisé à près de 100 millions de francs), se posera alors la question d'une gare souterraine à Montétan. Un tel ouvrage serait probablement considéré comme disproportionné par rapport au flux de voyageurs et la halte pourrait bien être supprimée, ce qui serait en contradiction avec l'introduction d'une cadence urbaine du LEB dans le périmètre "compact" de l'agglomération. Un scénario en surface, nettement moins coûteux, supprimerait les conflits entre les trolleybus tl et le LEB, tout en permettant le maintien de la halte de Montétan. Le LEB continuerait à circuler en régime « tram » – avec une très légère augmentation du temps de parcours – comme cela se voit de plus en plus dans d'autres villes (voir, par exemple, train tram de Strasbourg, ou plus près de chez nous, le projet de Regiotram de Bienne). A l'appui de cette variante, il faut encore relever que la fermeture au trafic individuel motorisé prévue entre Chauderon et St-François ne manquera pas de réduire fortement la charge de trafic de cette artère en cul-de-sac. »

Sans se prononcer sur l'expertise technique du conseiller d'Etat, il apparaît quelque peu saugrenu, vu le grand nombre de projets en cours et les enjeux de l'agglomération, d'engager ainsi les autorités communales et le futur Conseil d'Etat

Nous avons l'honneur de poser, les questions suivantes à la Municipalité :

1. Les annonces ci-dessus sont-elles soutenues par la Ville de Lausanne, le LEB et les instances techniques et politiques du projet d'agglomération, des préférences ont-elles été exprimées ? Des préférences ont-elles été exprimées ?
2. Quel est l'état des différentes réflexions et quel est le calendrier ?
3. Quels financements sont disponibles pour de tels projets ?

D'avance nous remercions la Municipalité pour ses réponses aux questions susmentionnées.

Discussion

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je remercie le Bureau pour sa générosité dans le traitement de l'urgence de cette interpellation. Il nous semble important que la Ville et le Canton se parlent à propos de ce dossier du LEB, qui n'a que trop duré, et ce à cause de responsabilités multiples. Je me réjouis d'avance des réponses à nos questions.

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – La Municipalité soutient pleinement le rôle du LEB comme colonne vertébrale des transports publics du Nord lausannois. Les développements importants attendus dans le Schéma directeur du Nord lausannois, en particulier sur le site stratégie C sur le territoire de Romanel-Vernand-Cheseaux, prévoit environ 14 000 habitants et emplois supplémentaires d'ici à 2030. Cela montre l'importance de ce chemin de fer et de cet équipement sur ce site qui pourrait être urbanisé demain.

Dans le Nord lausannois, la part des transports en commun est seulement de 8 %, ce qui est très faible, et le Schéma directeur du Nord lausannois s'est donné pour objectif d'atteindre la barre des 35 % à l'horizon 2030. Le passage de la fréquence du LEB au quart d'heure

entre Lausanne et Cheseaux est un des éléments clés pour assurer ce report modal. Pour ce faire, différentes améliorations techniques sont nécessaires, dont la principale consiste en une voie de croisement à la station l'Union-Prilly. Les travaux sur cette halte devraient s'achever d'ici décembre 2012. Cette augmentation de la fréquence des rames du LEB créera une situation plus compliquée à gérer au niveau de la cohabitation des différentes activités au carrefour de Montétan et de l'avenue d'Echallens.

Pour rappel, la Municipalité a financé une étude pour s'assurer de la compatibilité du passage au quart d'heure du LEB avec les contraintes de sécurité des riverains. D'ailleurs, une interpellation avait été déposée en son temps et diverses mesures de sécurité ont été prises, comme la pose d'une barrière et la suppression du transit entre l'avenue de Recordon 40 et l'avenue d'Echallens 74 afin de protéger les piétons. De plus, une coloration verte a été mise entre les rails et il y a interdiction de tourner à gauche dans les contre-allées. La traversée du carrefour de Montétan est le principal obstacle pour l'augmentation de la fréquence, car il y a un arrêt et cela pose vraiment problème dans ce carrefour très compliqué ; il est déjà en situation de saturation aux heures de pointe. Lorsqu'il y a le passage du train, le blocage du carrefour est de nonante secondes.

Demain on passera d'une cadence de sept minutes et demie à cinq minutes ; cela va bien sûr poser plus de problèmes, car chaque train a un arrêt de nonante secondes pour un convoi seulement. Vous imaginez le bilan pour un aller-retour. Par conséquent, on s'attend à une saturation plus importante du carrefour avec des files de véhicules plus longues et des temps d'attente pour les usagers en augmentation, tout comme la rupture de la cadence des bus qui viennent de Prilly, cela pour prendre seulement cette ligne qui existe déjà et qui doit passer en bus à haut niveau de service (BHNS).

L'étude mandatée à un expert indépendant a relevé qu'à moyen terme, la solution prévoyant la circulation du LEB en ses propres tunnels permettrait de résoudre une grande partie des problèmes de sécurité sur la ligne d'Echallens. Cette conclusion n'est pas nouvelle puisque, lors de la construction du LEB entre la place Chauderon et vers le centre-ville, on était déjà arrivé à cette conclusion, mais elle est confirmée à nouveau. La conclusion de ladite étude est d'ailleurs conforme au PALM 2012, qui sera déposé à la Confédération à la fin juin 2012.

Dans le volume A du rapport de projet actuellement en consultation, il est dit à la page 115 : « La cadence du LEB sera portée à sept minutes et demie, ce qui nécessite, du fait des impératifs de croisement, la réalisation d'une double voie entre les arrêts de Chauderon et de Montétan à Lausanne, qui ne peut être concrétisée que sous la forme d'un tunnel à double voie de 1200 mètres environ, l'espace routier sur l'avenue d'Echallens étant très limité. » La place et la capacité ainsi libérées en surface permettront de réaménager l'avenue d'Echallens, puis d'insérer le futur BHNS.

Question N° 1. Pour information, la circulation du LEB en surface et à double sens sur l'avenue d'Echallens pose les problèmes suivants : suppression de quasiment tout le stationnement incompatible avec les activités locales ; abattage de nombreux arbres ; déplacement des canalisations pour permettre l'implantation du LEB ; progression du LEB compromise par les activités et le trafic local ; sécurité des piétons et autres usagers probablement pas améliorée. Les annonces du conseiller d'Etat François Marthaler sur son blog ne sont pas soutenues par la Ville, ni par la direction du LEB, ni par le Schéma directeur du Nord, ni par les syndicats riverains du LEB. Pour ces instances, l'option privilégiée est, d'une part, la cadence à sept minutes et demie pour ne pas bloquer le développement du Nord lausannois et, d'autre part, la mise en tunnel du LEB sous l'avenue d'Echallens, voire d'autres variantes de système de transport. Pour le Schéma directeur du Nord et le LEB, l'horizon privilégié est le B, soit 2019-2022. Lors de sa prise de position en janvier 2012, la Ville de Lausanne avait envisagé un horizon 2023-2027. Mais l'avancement de la planification en termes d'aménagement du territoire sur le secteur Cheseaux-Lausanne-Romanet nous a fait évoluer sur la position du Schéma directeur du

Nord lausannois et, finalement, on s'est rallié à cette proposition en la situant en étape B, c'est-à-dire 2019-2022.

Question N° 2. Selon le calendrier imposé par la Confédération pour obtenir des subventions, le projet PALM 2012 doit être déposé à Berne avant le 30 janvier 2012 et la décision de l'Assemblée fédérale tombera en automne 2014. Le tunnel à double voie Union-avenue d'Echallens mesure 8d – j'arrête avec toutes ces abréviations – et est devisé à 89 millions de francs. Il est actuellement en cours de priorisation, tout comme le réaménagement du carrefour de Montétan, pour 5 millions de francs ; il y a encore deux autres mesures phares, soit le prolongement du tram t1 et le métro m3. Je mets un bémol sur les montants annoncés, puisque c'est une étude préliminaire et, bien sûr, il y a encore la station souterraine qui pourrait prendre place sous Montétan ; sachant que ces terrains ne sont pas de très bonne qualité, il faut être prudent avec la variable financière – je regarde un ou deux architectes. J'ai d'ailleurs toujours annoncé un ordre de grandeur de 100 millions de francs, mais aujourd'hui les techniciens ont annoncé 89 millions de francs. La Municipalité regrette ces incertitudes, qui pèsent très fortement sur le projet du PALM et donnent un mauvais signal à la Confédération.

Question N° 3 : Le projet du tunnel sous l'avenue d'Echallens est inscrit dans le PALM, car il a un poids non négligeable dans la notation que fera la Confédération du paquet de mesures. Néanmoins, son cofinancement est sollicité par la Loi sur les chemins de fer, puisqu'il s'agit d'une mesure du réseau ferroviaire régional et non pas un financement par le Fonds des infrastructures.

La discussion est ouverte.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour ses réponses claires, qui ont le mérite de recadrer certaines remarques faites sur des blogs.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Lausanne-Echallens-Bercher : la Ville et le Canton se parlent-ils ? » ;
- 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.

Interpellation urgente de M^{me} Aubert et consorts : « PALM 2 un rêve ou une réalité ? »

Développement polycopié

Certains d'entre nous ont pu assister à Morges, ce printemps, à une séance d'information sur le PALM 2^e génération et ce samedi 2 mai à Beaulieu à un simulacre de consultation qui ressemblait plus à une présentation du dossier PALM 2 qui doit être déposé à Berne ce 30 juin 2012.

On doit, en préambule, souligner et constater que le travail effectué ces derniers mois par le service de la ville représentant notre administration, est un travail de qualité de meilleure facture que celui déposé en 2007. Il est vrai que l'on sait depuis quatre ans que cette étape est au programme de la direction du PALM, mais rares sont, en politique, les compliments et ceux-ci sont sincères.

On peut d'ailleurs s'étonner que le Conseil d'Etat se soit attribué ce projet avec une certaine autosatisfaction quand on connaît les rattrapages qui ont dû être faits ces dernières semaines.

Ce projet montre toutefois la volonté des exécutifs des 27 communes à travailler ensemble et surtout à assumer leurs responsabilités de métropole et à passer outre les différences locales.

La région Lausanne-Morges est l'une des six régions économiques de notre Canton (Nyon-Gland, Yverdon, Chablais, Riviera, Broye) et l'on ose espérer que chacune d'entre elles puissent remplir le mandat du plan directeur cantonal et participer proportionnellement à la croissance économique de la métropole lémanique afin de garantir un développement harmonieux de notre canton.

Malgré ce constat élogieux, je m'étonne que les conseils communaux n'aient jamais été associés à ce projet stratégique et que cette volonté ne se retrouve pas dans les messages du Conseil d'Etat, aussi je pose les questions suivantes à la Municipalité :

1. Quand est-ce qu'un préavis commun aux 27 communes, voire aux 5 schémas directeurs, sera adressé par le PALM aux conseillers communaux afin de débattre de leur avenir urbanistique et soutenir, voire amender localement les options dégagées par les autorités exécutives ?
2. Sachant que le Parlement fédéral a déjà attribué les crédits d'investissement pour la première étape du projet, que notre Conseil communal a octroyé les crédits pour la mobilité douce 1^{re} étape, qu'il nous avait été promis en son temps comme imminent la part de crédit du Canton, il serait utile de connaître la date où le Conseil d'Etat se déterminera sur sa part de financement et proposera au Grand Conseil l'exposé des motifs sur le financement tant des projets du PALM 1 que ceux d'Yverdon et ceux de la région de Nyon-Gland ?
3. Comment la direction du PALM justifie-t-elle le retard dans le domaine du chapitre transport ? Estime-t-elle qu'elle doit assumer la responsabilité de la non-décision du Conseil d'Etat sur les projets majeurs du PALM 2 tels que le projet du m3, les mesures complémentaires au m2 ou la prolongation du tram ?

D'avance, je remercie la Municipalité pour ses réponses.

Discussion

M^{me} Eliane Aubert (PLR) : – Mon interpellation est un prolongement de la précédente, puisqu'elle traite aussi du PALM 2.

Nous étions conviés samedi dernier à une présentation de ce PALM deuxième génération et nous avons aussi eu une présentation lundi dernier à la Commission permanente de politique régionale. Suite à ces différentes présentations, je m'étonne que les conseils communaux n'aient jamais été consultés à ce sujet, alors qu'il est question d'une agglomération. Suite à cela, je pose trois questions à la Municipalité ; la première concerne un hypothétique préavis commun aux 27 communes, la deuxième concerne le financement que le Grand Conseil nous a promis, mais dont on n'a jamais vu la couleur, et la troisième question concerne le chapitre transports.

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Ce projet a débuté au milieu des années 2000, mais les dossiers ont été déposés formellement en 2007 et traités successivement en 2009 et 2010 par les Chambres fédérales. Quand on parle de PALM première génération, on fait référence à la décision prise par le Parlement en septembre 2010, qui permet d'avoir des crédits conséquents pour la réalisation des différents objets de nos 27 communes. Plusieurs chapitres de financement sont ouverts et différenciés en fonction de la responsabilité des différentes autorités – communale, cantonale ou fédérale.

Sur la base des devis déposés en 2009, le tram est financé de l'ordre de 40 %, avec la participation également du Canton et marginalement des communes. En ce qui concerne les mesures liées aux bus à haut niveau de service (BHNS), c'est essentiellement une charge financière des communes à hauteur de 20 % chacune et, d'après les courriers qu'on a reçus du Canton, 20 % du Canton et 20 % de la Confédération. En ce qui concerne la mobilité douce, il s'agit d'un financement de l'ordre de 20 % de la part du Canton, le solde étant quasiment à charge des communes.

A ce jour, le Conseil communal a pu se déterminer sur le chapitre de la mobilité douce ; il y a maintenant bientôt une année et demie que vous avez octroyé des montants conséquents. La promesse nous avait été faite que le Grand Conseil se déterminerait sur sa participation financière à la mobilité douce. Aujourd'hui, aucun exposé des motifs n'a été déposé – en tout cas à notre connaissance – et nous sommes dans l'attente de cette décision avant que ces mesures ne soient exécutoires. Il faut rappeler que, pour réaliser ces mesures, il faut des études techniques, puis faire une mise à l'enquête, traiter les éventuelles oppositions, et faire demandes de soumission et mises en travaux. Mais pour que tout cela soit exécutoire, il faut aussi une convention entre la Confédération et le Canton et une convention entre le Canton et les communes sur lesquelles ces travaux auront lieu.

La convention fédérale avec le Canton est achevée depuis longtemps et nous sommes en phase de finalisation de la distribution de la manne fédérale au sein de nos communes, puisqu'elles se sont mises d'accord sur sa répartition, compte tenu du fait que les projets ont passablement évolué depuis le moment où ils ont été déposés. Tout prochainement, le 15 juin exactement, le projet du tram sera mis à l'enquête avec ses projets connexes, comme la route de la Vigie. Le projet de Chailly a été mis à l'enquête, qui s'est achevée ; vous recevrez le préavis bientôt, même si l'on n'a pas encore la garantie du financement fédéral. On utilise la même procédure que pour la mobilité douce, soit d'avoir la promesse cantonale d'un financement de l'ordre de 20 %. Donc, le projet de la mobilité douce, étape A, est exécutoire aujourd'hui sur la Commune de Lausanne, et le projet de Chailly sera préexécutoire. Et puis, pour le tram, on est bien avancé, puisqu'on avait investi des sommes importantes, qui ont été octroyées par le Grand Conseil ; même si on n'est pas encore en travaux, toutes les études ont été financées par le Canton avec essentiellement les communes de Renens, Lausanne et partiellement Prilly.

Question N° 1. Il n'y a malheureusement pas de préavis. La Municipalité de Lausanne, dont votre serviteur, a souvent fait cette demande au sein des groupes de travail des schémas directeurs ; cela n'a malheureusement pas été fait. Mais, suite à des questions identiques posées par des conseillers communaux pas plus tard que ce samedi, je peux vous annoncer que le Schéma directeur du Nord lausannois n'attendra pas que les autres communes prennent une décision sur ce préavis commun. C'est une bonne solution. Un préavis collectif sur la base d'un chapitre commun du PALM se met en place ; on peut penser que ce premier préavis collectif pourrait s'achever avant l'hiver de cette année. C'est à la base de ces discussions de samedi. Les autres schémas directeurs diront de même, puisqu'on a entendu ces remarques de la part d'autres membres d'exécutifs qui reportaient le même type de préoccupation.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Vendredi, la délégation politique (DEPOL) des Axes forts adoptera la clé de répartition définitive pour les BHNS. Il s'agit simplement d'une formalisation puisque tous les accords préalables existent déjà. A partir de là, le Canton rédigera son propre préavis, vu qu'on approche de la fin juin ; on peut espérer que ledit préavis passera au Grand Conseil entre octobre et novembre.

Le Canton va aussi changer la loi concernant la mobilité douce – il en a en tout cas annoncé l'intention – pour avoir une forme de subventionnement plus permanente et déterminer sa participation à la première étape. Il n'est pas exclu que ce projet sorte avant fin juin, mais il ne sera de toute manière pas traité par le Grand Conseil avant le courant de

l'automne. Avec les délais référendaires, on peut dire qu'on devrait pouvoir commencer à dépenser de manière sécurisée entre décembre et janvier.

En ce qui concerne les autres secteurs du canton, il y a les mêmes problématiques dès le moment où il y a ces participations. Pour le moment, le Canton a annoncé des intentions et a peu réalisé de mesures. Ce qui signifie que, sur les années 2011 à 2014, vu les problèmes rencontrés, les lenteurs et les conventions, le flot des travaux pourra commencer vers la troisième des quatre années. Voilà pour la deuxième question de votre interpellation.

Question N° 3. La direction du PALM est composée de deux conseillers d'Etat ; je ne peux donc pas répondre à leur place. Mais il y a aussi des représentants des cinq secteurs de Lausanne Région : Lausanne-Centre avec Epalinges, l'Est, le Nord, l'Ouest et la région de Morges. Tous ces secteurs se sont posés les mêmes questions que vous pendant pas mal de temps. On a très clairement une volonté commune de demander une priorisation du t1, donc Renens-Bussigny-Villars Ste-Croix et du m3 en A, afin que les travaux puissent commencer entre 2015 et 2018. On souhaite également la priorisation du LEB en B, comme cela a déjà été sous-entendu tout à l'heure. Des études ont été menées parallèlement afin d'optimiser les processus et même si on aurait pu espérer une décision plus rapide, les résultats de ces études sont connus seulement depuis quelques jours. Il n'est donc pas complètement anormal que le Conseil d'Etat n'ait pas encore pu finir les priorisations vu qu'il n'a pas le dossier depuis très longtemps.

Il n'en reste pas moins que ces études sont extrêmement intéressantes. On a cherché à optimiser le m3 dans le secteur de la gare de Lausanne. Avec le même montant que pour le m3 – à 1 ou 2 millions près –, on a conçu un projet qui résout simultanément les problèmes du m2. Si ce projet se réalise, il y aura par la suite deux gares, une pour le m2 et une pour le m3 ; la nouvelle gare sera à l'ouest de l'actuelle et sera liée au niveau de Grancy par une autre voie, ce qui permettra aussi bien au m2 qu'au m3 de descendre en cas de besoin jusqu'à Ouchy pour faire Ouchy-Blécherette ou Ouchy-Croisettes ; ce sera une exploitation d'exception. En général, l'exploitation ira de Ouchy à la Blécherette pour le m3 et de la Gare aux Croisettes pour le m2, avec une fréquence de 1,30. Si on ne crée pas de m3, en 2020, le m2 sera complètement saturé. On sera alors obligé d'investir 120 millions dans la station de la Gare, aux Croisettes et encore sur des automatismes pour remédier à cette situation. De même, si l'on ne veut pas de m3 par principe et qu'on continue uniquement avec le m2, celui-ci sera complètement saturé, vu le doublement du nombre de voyageurs à la Gare de Lausanne avec le projet Léman 2030, qui sera développé entre 2025 et 2030. Dans tous les cas de figure, le m2 et le m3 sont indispensables si l'on ne veut pas une paralysie des transports dans le secteur Flon-Gare.

Un autre élément important est apparu avec cette étude. On a étudié une variante zéro pour desservir la Blécherette par trolleybus depuis la Gare. Il apparaît que, vers 2021 déjà, compte tenu de l'ensemble des développements, de la fermeture de l'axe Chauderon-St-François et divers autres éléments, cette ligne de bus ne fonctionnera plus ; il faudrait alors investir 60 millions dans de grands bus à double articulation pour la desservir et descendre en dessous de la fréquence de cinq minutes, ce qui est critique par rapport au lieu et rend cette desserte quasi impossible. On peut alors avoir des conditions extrêmement dégradées, mais en construisant le m3, on économise 60 millions en bus et une centaine de millions sur travaux sur le m2 en 2020 ; en plus de ces travaux, il faudra acheter des rames notamment. On a donc le choix entre acheter des rames pour le m2 en faisant cette extension à la Gare ou réaliser le m3. Dans cette étude, le m3 se révèle totalement optimal. Je dirais que seuls les irresponsables peuvent le refuser à ce stade. Pour le reste, la Municipalité a suivi ce processus. Elle a eu des doutes, comme tout le monde. Mais le résultat des études est totalement clair : il est indispensable de prioriser cet objet sous cette forme.

Quant au tram t1, l'étude est malheureusement moins avancée. On vient de demander des études complémentaires, mais la naissance optimale d'un quartier dans la région de

Bussigny apparaît aussi comme une option prioritaire, même si elle est un peu moins indispensable que le cas de figure que je vous ai décrit auparavant, avec ses conséquences.

Le Conseil d'Etat et les secteurs du PALM doivent signer ledit PALM le 18 pour l'envoyer à Berne, ce qui signifie que le Conseil d'Etat devra prendre ses options au plus tard jusqu'au 18 juin, les cinq secteurs du PALM représentant 40 % de la population vaudoise et 50 % des emplois. Nous souhaitons que ce soit un choix du même type que celui que MM. Broulis et Marthaler sont allés réclamer à Berne ce matin, lorsqu'ils ont demandé à la Confédération d'investir le crédit fédéral de 2,5 milliards à 6 milliards pour les nouvelles grandes lignes ferroviaires.

La discussion est ouverte.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je ne sais pas comment ma collègue Aubert a apprécié la réponse, mais, pour ma part, je me réjouis des propos qui viennent d'être tenus. J'imagine donc que ce Conseil communal, qui n'a pas eu souvent l'occasion de se prononcer sur le m3 et qui a pu émettre quelques doutes à une certaine époque, ne verra aucun problème à soutenir une résolution que nous déposerons tout à l'heure. L'expérience générale de la vie en 2012 montre qu'il est prévisible qu'en 2020, si rien n'est fait, le m2 sera bien bouchonné.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Sur le fond, je ne peux que soutenir les intentions de l'interpellation urgente et m'associer aux questions, dans la mesure où je les trouve pertinentes. On a été plusieurs à les poser hier en Commission de politique régionale, notamment celle d'une plus grande participation des Conseils communaux. Evidemment, on nous a expliqué qu'on est dans une situation d'urgence assez particulière, ce qui explique qu'il a fallu faire un peu tout à la fois en quelques semaines : étudier, consulter et décider ; ce n'est pas le meilleur moyen pour étudier, consulter correctement et peut-être même décider correctement.

Ces questions pertinentes ne font pas disparaître un doute que j'ai sur la forme. Je ne comprends pas pourquoi cette interpellation urgente est déposée aujourd'hui, même si je comprends l'urgence dans la mesure où elle est déposée. Est-ce pour le ton agressif à l'égard du Conseil d'Etat, pour le fâcher à quelques jours de sa décision sur le m3, le tram et des options urbanistiques et de transports – et surtout financières – très importantes pour la Ville de Lausanne ? Je ne comprends absolument pas. C'est suicidaire ! Est-ce une volonté ? Une stratégie ? Je ne la comprends pas. Je ne comprends pas non plus l'autosatisfaction lausanno-lausannoise en corollaire, parce qu'effectivement c'est vous l'interpellatrice et non la Municipalité. Ceci est de nature, sous cette forme en tout cas, à ne pas améliorer les relations entre la Ville et le Canton.

Avec la réponse de M. le syndic sur la question du m3, je constate que, contre la saturation du m2, il n'y a que le m3. En gros, la décision est pratiquement prise, assurée et on est condamné à opter pour le m3. Sans présumer de ma propre position à ce sujet, je ne crois pas que de tels propos soient de nature à ouvrir le débat sur la possibilité de remplacer le m3 par autre chose et sur la hiérarchisation entre le m3 et le tram que vous avez faite tout à l'heure. Je pense que ces propos sont dangereux à quelques jours de la décision du Conseil d'Etat.

J'invite donc non seulement les conseillers communaux à tenir compte de ces questions de calendrier très particulières et à prendre acte que le Conseil d'Etat a le pilotage du projet d'agglomération Lausanne-Morges deuxième génération et qu'il a dû travailler dans l'extrême urgence ; cela a eu des effets négatifs sur le projet – certainement sur sa qualité, mais surtout sur les questions de gouvernance. Néanmoins, tout le monde s'accorde à dire que le projet d'agglomération Lausanne-Morges deuxième génération est d'excellente facture et qu'il faut aller de l'avant. On se réjouit d'attendre la décision du Conseil d'Etat et je pense que nous tous, Municipalité et Conseil communal, devons réagir en fonction de la décision ou de la non-décision du Conseil d'Etat, qui devra intervenir dès la semaine prochaine.

M. Laurent Rebeaud (Les Verts) : – Ce que vient de dire M. Guidetti me permet d’être bref ; il me reste juste une question à poser. Je ne suis pas vraiment enthousiaste à la contemplation des courbes ascendantes, des projections de la population et des besoins en transports qui augmentent sans arrêt. On a l’air de considérer que c’est inévitable ; peut-être que cela se passera autrement. Mais il faut quand même prévoir le pire, alors prévoyons le pire.

Il est question des relations entre la Ville et le Canton. On sait qu’il y a beaucoup d’intérêts à arbitrer ; le Canton doit faire son boulot dans ce domaine. Le syndic a dit qu’il était irresponsable de ne pas considérer l’importance de la priorité accordée au m3. Que fera la Municipalité si le Conseil d’Etat décide en fin de compte que le métro n’est pas aussi urgent que vous le dites et qu’il le remette, par exemple, en priorité B ? Est-ce qu’il faudra le condamner comme association d’irresponsables ?

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – J’ai eu l’occasion de lire les 200 et quelques pages du PALM ce week-end ; globalement, c’est une grande satisfaction. J’avais encore en tête celui de 2007. C’est vrai qu’il a une grande progression entre les deux documents, avec notamment l’arrivée de notions telles que l’intensité urbaine, les centralités urbaines et, bien sûr, des thèmes chers aux Verts comme l’intégration des domaines nature, paysage, environnement, etc. C’est donc un PALM qui met l’accent sur la qualité au-delà de la quantité ; c’est à saluer et je m’associe aux interpellateurs pour adresser les félicitations à ceux qui ont collaboré à la finalisation de ce document dans l’urgence.

Concernant la question N° 1, on partage largement ces préoccupations sur l’implication du Conseil communal dans les décisions de l’agglomération. Pour nous, c’est un signal fort. M. Français a annoncé hier en Commission de politique régionale la volonté de présenter un préavis au Conseil. C’est un premier signal. On espère et on encourage cette volonté que les autres schémas directeurs fassent de même et qu’on ait des préavis pour l’ensemble de ces planifications. Pour la question du m3, on attend la résolution pour en débattre.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – J’ai le plaisir de présenter la résolution suivante :

Résolution

Le Conseil communal de Lausanne soutient le m3 tel que prévu dans PALM 2 et souhaite que la Municipalité mette tout en œuvre pour faire avancer ces projets aux niveaux cantonal et fédéral.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Je reprends brièvement une réflexion de mon collègue Rebeaud sur l’inéluctabilité de l’augmentation de la population et des postes de travail. Finalement, c’est la réflexion de fond, la cause ; tout le reste n’en est que la conséquence. On est légitimement en droit de se demander si notre région, respectivement notre Canton, peut absorber une telle augmentation de population et de postes de travail, avec toutes les conséquences au niveau des développements, mais aussi au niveau de l’approvisionnement en eau, de l’épuration, des déplacements, de l’instruction, de l’assurance, du sanitaire – et il y en a d’autres.

Le Conseil d’Etat nous dit que toutes les régions du Canton sont concernées, et pas seulement l’arc lémanique. Le Conseil d’Etat essaye de renforcer l’attractivité notamment du nord du Canton, car le développement naturel du Canton passe par l’arc lémanique et on arrive déjà à un taux proche du seuil de saturation. Notre prospérité ne peut pas se passer de ce que j’appellerai une fuite en avant, c’est-à-dire une augmentation régulière de notre produit national brut – ou cantonal en ce qui nous concerne. Lorsqu’une industrie ferme ou menace de fermer pour délocaliser, cela provoque des ondes de choc, toutes classes, partis politiques et syndicats confondus, car il y a urgence à demander une action de pompier au Conseil d’Etat. Nous sommes peut-être peu conséquents avec nous-mêmes. Je me souviens que lorsqu’on évoquait ces états d’âme devant notre défunt conseiller d’Etat, on avait le don de l’agacer ; il nous disait qu’il est tout de même plus facile de gérer

la croissance que la décroissance, et que les problèmes posés par la croissance doivent se résoudre, mais les problèmes posés par la décroissance touchent à notre ordre social. Je n'ai pas de solution, mais je tenais tout de même à dire à mon collègue Rebeaud qu'il n'est pas le seul à réfléchir à ce problème.

M. Daniel Brélaz, syndic : – La Municipalité, qui suit ce dossier au jour le jour depuis des mois et qui est unanime concernant les faits révélés – et pas sur les guerres du passé –, a fait quelques constats.

Premièrement, on devrait se réjouir du doublement des voyageurs à la Gare de Lausanne à cause du changement de la répartition modale. Les trains fonctionnent de mieux en mieux, mais quand les voyageurs arrivent à la Gare de Lausanne, il faut qu'ils aillent quelque part ; ils ne peuvent pas juste rester là pour reprendre le train le lendemain matin. Donc, cela devient saturé et les CFF n'arrêtent pas de monter le pronostic ; ils sont de plus en plus enthousiastes. En investissant 1,2 milliard à la Gare de Lausanne et dans les environs – il y a le saut de mouton à Renens –, on va renforcer ce phénomène. Donc, si vous avez un réseau national qui fonctionne de mieux en mieux, mais que, dès que vous arrivez à Lausanne, vous tombez sur le m2 sans qu'on ait fait les travaux pour 100 et quelques millions et sans m3, et où il y a de tels bouchons aux heures de pointe que cela frise l'émeute, je ne suis pas sûr que c'est très malin. Ce phénomène apparaît malheureusement clairement dans cette étude. Cette étude n'est pas une « guignolerie », elle a 200 pages et elle est extrêmement sérieuse ; elle est documentée et sera validée vendredi par la délégation politique Axes forts dont je vous ai déjà parlé. Elle va dans les détails et elle va tellement loin qu'il n'y aurait quasiment plus qu'à faire la mise en soumission pour pouvoir avoir le crédit de construction !

Deuxièmement, on devrait aussi se réjouir du fait que le m2 fonctionne extrêmement bien. Il est attractif : il était déjà à 26 millions de voyageurs à la fin de l'année passée, alors qu'il devait être à 24 millions en 2015. Cela va beaucoup plus vite que prévu. On arrive à prendre des mesures pas trop chères pour descendre la cadence à deux minutes jusqu'en 2020. En 2020, il faudra acheter quatre rames, mais si on achète plus que ces quatre rames, le passage ne sera plus possible. Il faut donc faire des travaux majeurs, de type Gare Saint-Lazare – ces fameux 50 millions – pour que cela passe. On peut se dire que cela n'a aucune importance et qu'il faut surtout faire attention à ne froisser personne, parce qu'on est dans le Canton de Vaud. Mais, quand quelque chose d'aussi grave peut potentiellement arriver à une Ville, c'est-à-dire que toute l'œuvre des années 90 et 2000, toute l'œuvre de Philippe Biéler pour le m2 menace d'être ruinée pendant quelques années par des non-décisions, vous excuserez le syndic et la Municipalité de s'échauffer un peu ; malheureusement, c'est bien ce qui se passe.

Troisièmement, ce projet optimisé n'est pas plus cher que le précédent, je l'ai déjà dit. Il y a un troisième facteur, pour lequel la réflexion de MM. Rebeaud et Chollet peut avoir une certaine valeur : rien que sur l'axe du m2, au Biopôle, il est prévu 2500 à 3000 emplois de plus d'ici cinq ans, 2000 au moins au CHUV d'ici dix ans, 600 à Sylvana, ainsi que 2000 habitants pour le quartier des Fiches. Tous ces gens s'écoulent par le même couloir de descente. Et les habitants du fameux quartier Romanel, Vernand-Cheseaux qui prennent le LEB vont aussi débarquer au Flon, car le LEB ne va pas plus bas. Alors, à un moment donné, on peut tenir un raisonnement cohérent comme MM. Rebeaud et Chollet, dire qu'on ne veut pas de tout cela, mais le Conseil d'Etat le veut. Et quand on veut cela et qu'on a les autres données, soit on agit, soit on fait des installations qui dysfonctionnent de manière magistrale, parce que l'on n'a juste pris aucune mesure d'accompagnement. Il ressort de toutes ces études que la mesure d'accompagnement optimale, c'est le m3.

Je n'en voudrais à personne d'avoir une autre opinion. Nous soutenons aussi le t1 ; simplement nous connaissons un peu moins bien le dossier Renens-Bussigny. C'est dommage que la syndique de Renens ou celle de Bussigny ne soient pas ici pour répondre

sur ce point. Je ne peux pas aller plus loin sur ce sujet, mais je connais parfaitement le dossier sur le m3.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Je suis plutôt favorable au m3 en tant que tel et je n'ai aucun souci avec l'évolution technique de ce projet. Mais je pense qu'il y a un vrai problème de forme, comme sur les deux interpellations urgentes qu'on a traitées aujourd'hui.

En ce qui concerne l'interpellation sur le LEB, l'article de *24 heures* nous a appris qu'il allait être enterré le 28 février. Aujourd'hui, on doit faire le débat sur le m3 pour se positionner et dire que le Conseil communal va défendre dans l'urgence une option plutôt qu'une autre. Quelle est finalement l'intention de cette interpellation ? Est-ce pour faire du lobbying pour vendre le m3 ? En tant que Lausannois, s'il faut choisir, on préfère que le Conseil d'Etat favorise le m3 plutôt que le tram en direction de Bussigny. Je ne sais pas si c'est la meilleure des choses par rapport à la cohérence du réseau – s'il faut faire un choix. Mais, de nouveau, quels sont les choix qu'on doit faire ? Personnellement, je n'en sais absolument rien. Sous quelle forme doit-on faire le m3 ?

Il me semble qu'il y a encore une petite marge de manœuvre dans le rapport du PALM 2 que j'ai sous les yeux, où l'on parle d'un axe fort direction nord et on précise ensuite que ce serait bien sous la forme d'un métro, comme celui du m2. Quels sont les projets alternatifs existants ? Quels sont les projets à abandonner si Lausanne n'a pas les moyens de financer cela, dans la mesure où il y aura forcément des répercussions sur les finances de la Ville ? Est-ce qu'on a les moyens de se payer ceci ? A quelles échéances et en abandonnant quoi ? Je n'en sais rien et, objectivement, je ne comprends pas pourquoi, monsieur le syndic, vous continuez d'argumenter sur la nécessité de se doter d'axes forts en transports publics. A gauche, on a depuis longtemps vécu des difficultés pour faire passer ces grosses infrastructures parce que, effectivement, elles sont chères et elles ont tendance à provoquer un report modal du trafic individuel motorisé sur les transports publics ; mais est-ce une nécessité absolue aujourd'hui ? On ne veut pas être piégé par des contraintes techniques et aujourd'hui il est difficile de voter sans réponse à ces questions. Je ne présume pas encore de ce que je vais voter concernant la résolution et sa nécessité. A mon sens, on ne veut pas les arguments sur les nécessités en termes de voyageurs supplémentaires et de surcharges actuelles du métro. Combien de millions et en quelle année ? Qu'est-ce qu'on devra abandonner à la place ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – M. Chollet a posé une excellente question. Un débat sur le PALM est réclamé. C'est intéressant de faire ce débat sur la croissance. C'est la philosophie même du projet des agglomérations proposé par le Conseil fédéral qui a été repris après la Loi sur l'aménagement du territoire, comme celle qu'on traite au niveau fédéral actuellement, soit la responsabilité donnée à toutes les communes d'avoir une croissance uniforme. Ceci impose aux villes et aux agglomérations d'avoir une croissance, une amélioration et une densification nettement plus importantes que ces dernières années. Car on constate que ce sont plutôt les communes avoisinantes qui ont profité de la croissance de la population et non pas les métropoles. C'est un constat malheureux, donc des mesures sont prises et impulsées par la Confédération et soutenues par le Canton et par nos régions. Bref, on n'aura des financements de la Confédération que si l'on densifie le long des infrastructures existantes, et en particulier le long des axes des transports publics. Il faut bien se mettre cela dans la tête, car c'est fondamental.

En ce qui concerne la croissance ou la décroissance, le problème c'est que notre région est très attractive. L'année dernière, elle a été plus attractive que la région zurichoise. Toutes les projections ont été faites sur des chiffres de 2007, avec 1 % de croissance. Ces deux dernières années, la croissance de la population et de l'activité économique approche les 2 % ; cela pose problème. Tous les chiffres que vous pouvez lire dans les documents de 2007-2009 sont faux et ont été réévalués à la hausse. Vous avez raison, cela peut inquiéter, monsieur Rebeaud. C'est inquiétant pour les autorités que vous êtes parce qu'on doit

finalement aller encore plus vite que ce qui était projeté. Pour construire ces infrastructures et accueillir ces personnes, les décisions ne peuvent pas être prises en deux minutes. Nous devons donc gérer cette anticipation avec vous dans la notion de la « surcroissance » ; il pourrait y avoir des accidents de parcours, une crise économique qui entraîne la décroissance.

Maintenant, la réalité c'est que le m2 a eu un énorme impact et succès sur le comportement des Vaudois – et non spécifiquement des Lausannois. On a un report de mobilité sur le chemin de fer en particulier ; la mesure annoncée aujourd'hui de mettre la cadence au quart d'heure entre Coppet et Genève va dans ce sens. Notre population utilise de plus en plus les transports publics et le m2 a été un des détonateurs pour notre région. Le bilan c'est cette différentielle de circulation, puisqu'on a baissé de moins 13 % – un peu moins dans l'agglomération et, dans l'Ouest, malheureusement, il y a une légère hausse. En tout cas, on va de l'avant.

L'Ouest ne demande pas de tram tout de suite, parce qu'il faut déjà construire le premier. Il le demande en même temps que la réalisation du m3. Il n'y a donc pas de divergence entre l'Ouest et la Ville-centre, bien au contraire ; ce sont des techniciens qui prendront cette décision, mais ils ont déjà pris une décision importante à l'Ouest : ils veulent un réseau de transports publics classique équivalent au nôtre. C'est une décision très forte et cela va sans aucun doute alléger le trafic de transports individuels de pendulaires, qui nous pose problème et qui génère passablement de nuisances.

M. le syndic a fait allusion à une étude demandée par le conseiller d'Etat Marthaler. Justement, elle est opportune – cela répond à la question de M. Guidetti : quand doit-on réaliser le m3 ? La question est tout à fait pertinente. Depuis la Gare de Lausanne, en passant par l'avenue de Beaulieu, est-ce qu'on ne peut pas mettre plus de bus ? Deux réponses ont été données par les techniciens. Si on met un bus avec une cadence inférieure à cinq minutes, cela ne fonctionne pas. Donc on ne peut pas descendre à une cadence en dessous de 5 minutes avec un bus. On a des problèmes de congestion du trafic sur différents nœuds ; celui la Gare de Lausanne est complètement saturé. Le deuxième nœud de trafic c'est le carrefour de Beaulieu-Vinet, qui nous pose de très gros problèmes. On ne peut malheureusement pas mettre un bus de plus parce que ces nœuds sont déjà saturés. Cette étude dit qu'en 2018, voire en 2021 au plus tard, compte tenu de l'augmentation du trafic des voyageurs à la Gare de Lausanne, il faut que le m3 soit réalisé à tout prix. C'est pour cela que la Municipalité de Lausanne demande que le m3 soit réalisé maintenant. Les chiffres utilisés sont ceux de la croissance staturale grâce au Plan général d'affectation, et ils n'ont pas pris la totalité de Métamorphose, mais seulement 50 % pour les années 20-25. Ceci renforce notre position auprès du Conseil d'Etat et nous fait dire qu'il faut vraiment prendre position tout de suite.

De plus, ces montants sont relativement importants, ils ne tombent pas du ciel, et la caisse sera quasiment vide en 2015 – on vous l'a dit lors des séances d'information –, même si le Conseil national et le Conseil des Etats ont accepté un surendettement de la Confédération de l'ordre de 800 millions ; mais c'est de l'avance sur comptes. Le fonds réservé pour la globalité des infrastructures est de l'ordre de 6 milliards ; on a déjà mangé 2,6 milliards dans l'étape des mesures d'urgence, dont le m2, et on a mangé 1,5 milliard dans PALM 1^{re} génération. Bref, il ne reste plus grand-chose de ces 6 milliards ; il ne reste même pas 2 milliards pour l'étape 2014-2018 et l'étape 2018-2022. Si l'on rate le train – c'est le moins que l'on puisse dire –, on n'aura pas grand-chose.

Les autres régions de Suisse se sont réveillées ; à notre connaissance, il n'y a pas que 20 projets déposés, comme la dernière fois, mais plus de 41. Dans le Canton de Vaud, on est passé de 3 à 5. Donc, la concurrence est grande. On est content du magnifique travail accompli par les fonctionnaires cantonaux et ceux du Schéma directeur de l'Ouest et du centre, mais on sera en très forte concurrence. Voilà le pourquoi cette volonté forte de la Municipalité de demander au Conseil d'Etat de prendre la décision ; on l'attend depuis

deux ans ! Cela fait deux ans qu'on nous promet qu'on prendra une décision et que ce dossier sera clairement déposé et amené par tous, tant pour le tram en direction de Bussigny-Gare Ste-Croix que sur le projet lausannois.

M. Yves Ferrari (Les Verts) : – Je remercie M. Français pour ses propos. Je le rejoins sur une grande partie ; quitte à ce que la population augmente, autant que ce soit en ville et qu'on ne construise pas, pour ne pas miter le territoire. Il y a deux semaines, on votait dans ce Conseil des projets d'aménagement pour des immeubles dans le quartier des Fiches ; alors, autant avoir des transports publics efficaces pour transporter ces gens.

Néanmoins, je suis un peu dubitatif, pour reprendre les termes de M. Guidetti, sur le fait que cela arrive à un moment assez délicat. Il faut qu'on se prononce sans avoir connaissance de l'ensemble des dossiers de la Municipalité ; je conçois que ce qui a été dit par M. Français ou M. Brélaz est parfaitement juste ; nous risquons d'avoir une congestion des transports publics, c'est absolument certain, mais cela pose de gros problèmes. Je ne pourrai pas ne pas soutenir la résolution déposée, car, si le Conseil communal ne soutient pas cette résolution, imaginez le message donné au Conseil d'Etat. On est en train de dire au Conseil d'Etat que les représentants des citoyens lausannois ne soutiennent pas le m3. Le Conseil d'Etat peut en prendre acte et dire que le Conseil communal ne le soutient pas, donc il ne sera pas une priorité A. L'autre solution c'est qu'il force la main ; alors, que va-t-on dire du Conseil d'Etat ? Qu'il ne respecte pas l'avis du Conseil communal ou des représentants lausannois.

Une autre solution est de soutenir cette résolution telle qu'elle nous est proposée. Cela veut dire que le Conseil d'Etat a deux choix : soit de se dire qu'il a l'appui des représentants de la population lausannoise, qui soutiennent ce m3, donc qu'il y a une pression supplémentaire – j'imagine que l'interpellation urgente et la résolution ont cet objectif –, soit le Conseil d'Etat refuse de le faire ; à ce moment-là, on pourra dire au Conseil d'Etat qu'il ne prend pas ses responsabilités par rapport aux études dont la Municipalité a connaissance – et que nous n'avons pas encore. De nouveau, si on dit oui, et en cela je rejoins M. Guidetti, on sait qu'on dit oui parce qu'il y a un problème, mais on ne sait pas non plus ce dont on se prive ; il y a peut-être d'autres choses dont on se privera, qu'on ne pourra pas avoir dans l'immédiat, et c'est là qu'il y a un problème. Si l'on doit prendre une décision aujourd'hui sur la résolution, je voterai oui, parce qu'il faut donner un message très clair au Conseil d'Etat, sans quoi on se tire une balle dans le pied. Lausanne est en train de se dire qu'on va construire un certain nombre de routes ailleurs au lieu de développer nos propres transports publics.

Mais je me demande s'il n'y a pas la possibilité de suspendre le vote sur cette résolution aujourd'hui, pour être sûr que le Conseil puisse se déterminer en bonne et due forme sur une décision à partir d'une étude que nous pouvons nous-mêmes étudier. Si l'on vote aujourd'hui, il n'y aura peut-être pas une telle chose. Maintenant, si cette proposition ne trouve pas une majorité ou n'est pas réglementaire, on se doit de soutenir la résolution pour la qualité de vie de nos concitoyens.

M. Daniel Brélaz, syndic : – J'ai rappelé tout à l'heure que le document doit être signé par les représentants des cinq schémas directeurs et le Conseil d'Etat le 18 prochain. Si vous renvoyez le vote, vous déciderez une fois que tout sera décidé. Vous faites comme vous voulez, mais cela me paraît plus vaudois que nature.

M. Français a dit beaucoup de choses concernant la problématique. J'en dirai encore une ou deux. Le Conseil d'Etat a aussi cette étude, mais depuis très peu de temps. On ne peut donc pas lui en vouloir de ne pas avoir décidé avant. Maintenant qu'il a cette étude, on peut considérer que les faits sont clairs et ce serait totalement incompréhensible qu'il ne priorise pas en A.

Si cela ne fonctionne plus avec des bus pour aller au-delà du quartier Métamorphose, cela veut dire qu'il faut enlever la moitié des logements tant que le m3 n'est pas construit ; ou alors il faut admettre d'avoir des bus qui ne fonctionnent plus du tout, car l'autre moitié

des logements va achever de saturer le système. On pourrait avoir un cas de figure un peu semblable, mais l'étude ne le montre pas clairement. Je suis donc extrêmement prudent là-dessus. Il est possible que le fait de reporter 15 % à 20 % de la circulation qui ne passera plus sur l'axe Terreaux-St-François, puis Beaulieu joue un rôle dans la saturation, car cela empêche la cadence de descendre en dessous de cinq minutes ; à un moment donné, si l'on veut y faire une partie de ces logements, on aura peut-être intérêt à ne pas fermer l'axe Terreaux-St-François, qui est utile à toute l'agglomération. Mais je ne peux pas le garantir, parce que l'étude sur les transports ne le montre pas clairement. C'est un élément qu'il faudra vérifier. Les indicateurs sont tellement forts qu'on s'engage maintenant depuis quelques jours.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Si je me souviens bien du texte de l'interpellation, elle vise deux choses. D'une part, obtenir le plébiscite de ce Conseil pour le projet du m3 et, d'autre part, que la Municipalité mette tout en œuvre pour faire avancer ce projet au niveau cantonal et fédéral. Après les interventions de la Municipalité, je suis convaincu qu'elle fera le nécessaire concernant le premier point. Donc, à ce stade, il s'agit de déposer un dossier à la Confédération pour obtenir une subvention pour réaliser ces infrastructures. La majorité du groupe socialiste est convaincue que c'est une bonne solution. Cela fait un bout de temps qu'on discute de ces Axes forts ; il faut donc soutenir cette résolution, mais, pour beaucoup, elle enfonce des portes ouvertes.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – Notre Conseil a eu l'occasion à plusieurs reprises d'accepter des résolutions qui avaient pour but d'encourager le Canton à agir dans une direction ou en tout cas à affirmer ses priorités. Cette résolution est de même nature, qu'elle vienne de la gauche ou de la droite – la question n'est pas là.

Comme M. Guidetti l'a dit, le Canton et les communes qui font partie du PALM agissent dans l'urgence. Nous ne sommes pas responsables du fait qu'il y a urgence à ce que le Conseil communal et la Municipalité poussent en avant une infrastructure, parce que c'est bien de cela dont il s'agit. Il ne s'agit pas de savoir si le métro sera bleu jaune ou vert, ni quel sera exactement son tracé ; il s'agit de démontrer que le Conseil et la Municipalité ont la volonté de pousser une infrastructure jugée absolument nécessaire auprès du Canton, pas seulement pour Lausanne, mais dans le cadre du PALM. En espagnol, il y a une expression qui dit « *El que no llora no mama* », c'est-à-dire « celui qui ne pleure pas ne tête pas ». Il est absolument indispensable que notre Conseil dise au gouvernement cantonal, dans le cadre du PALM, c'est-à-dire dans le cadre d'une entreprise solidaire avec les communes qui en font partie, que nous sommes attachés aux infrastructures prévues et que nous poussons le Canton à soutenir ce projet.

Si nous votons cette résolution, c'est un virage important sur une infrastructure absolument nécessaire que nous prenons dans l'urgence. Je vous encourage à faire ce pas vis-à-vis du gouvernement cantonal.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Si je devais ne retenir que deux mots de cette excellente discussion, je retiendrais le mot prononcé par M. Guidetti : urgence, et le mot de M. Français : concurrence. Les deux sont interdépendants. Tout ce qui s'est décidé ces dix dernières années, soit le PALM, le m2, maintenant les BHNS, les problèmes du LEB, le m3 et même le tram Renens-Europe s'est décidé dans l'urgence parce qu'il y a concurrence. Cette urgence nous a été imposée par Berne, car si nous prolongions nos états d'âme en traçant des plans sur la comète, l'argent partait ailleurs, parce que d'autres sont plus malins et plus rapides que nous et ils ne versent pas des larmes de crocodile parce qu'on aurait loupé le train.

Je constate également que, mis à part notre députation excellente au Conseil des Etats et au Conseil national, nous n'avons qu'un seul représentant de la Municipalité à Berne pour défendre la position municipale et pour agir en concertation avec le Conseil d'Etat, bref, pour faire du lobbyisme. Voilà le pourquoi de l'urgence. La concurrence fait que,

maintenant, nous devons passer par-dessus nos états d'âme et continuer de foncer. Comme disait M^{me} Jaggi dans son livre, ce n'est pas le moment de mollir.

M. Philipp Stauber (UDC) : – L'analyse que nous avons faite l'année passée à l'UDC a produit une conclusion tout à fait déterminante : pas de croissance à Lausanne sans le m3. Nous nous réjouissons donc des conclusions et nous ne comprenons pas la gêne de M. Guidetti par rapport à la discussion d'aujourd'hui. Nous pensons plutôt : enfin !

Nous pensons également que le m3 est avant tout nécessaire vu le trafic de transit et pour les pendulaires entrant le matin et sortant le soir ; le projet est nécessaire pour absorber le flux général du trafic et des transports à Lausanne. Il faut être tout à fait clair : soit nous avons le m3 et nous pouvons ainsi aborder les projets tels que le Schéma directeur du Nord lausannois, soit nous n'avons pas le m3 et nous devons renoncer à une partie au moins de ces projets pour une durée indéterminée. Vous l'aurez compris, nous soutiendrons la résolution.

M. Yves Ferrari (Les Verts) : – J'ai bien entendu le syndic. Nous ne sommes pas responsables du calendrier ; manifestement, la Municipalité n'est pas responsable du calendrier non plus, mais le problème démocratique perdure malgré tout. On nous demande de nous exprimer sur un certain nombre de choses dont nous ne connaissons pas tous les tenants et aboutissants. Pour être clair, on demande à ce Conseil de faire confiance à la Municipalité, qui a lu ces documents, et on nous dit qu'il y a urgence pour la priorité A.

MM. Brélaz et Français, malgré des visions politiques divergentes au départ, nous ont parlé de l'absolue nécessité d'aller de l'avant avec ce projet si l'on ne souhaite pas que Lausanne se trouve confrontée à un grave problème de transports publics par rapport au calendrier politique, tel que M. Guidetti le laissait entendre. Je ne vois pas comment on peut décemment dire non à ce projet sans se tirer une balle dans le pied. Par rapport à cela, je vous encourage à soutenir la résolution de manière à ce que le Conseil d'Etat ait un signe très clair de la part de notre Conseil, disant que Lausanne souhaite avoir des transports publics et des infrastructures permettant de désengorger une partie du m2 ; ceux qui prennent le m2 à la Gare savent déjà comment c'est aujourd'hui. Je vous encourage donc à voter cette résolution pour donner un signal très clair au Conseil d'Etat.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Il convient de rappeler que tout n'est pas dans le PALM 2 ; c'est un document d'intentions, qui fixe des lignes claires et un réseau cohérent, semble-t-il.

Effectivement, tout cela se fait dans l'urgence. C'est le temps de la décision politique qu'il faudra assumer – mais on ne sait pas quoi. On ne sait rien ; on n'en sait pas plus aujourd'hui, ni qu'avant mes quelques questions. C'est pour cela que je me permets d'insister. Après 2007, il avait été question de dire que si la Confédération payait 40 % des Axes forts de transports publics, le solde serait financé par le Canton en grande partie et par la Ville pour une autre partie. D'après mon souvenir, la volonté du Canton était que sa part soit celle des coûts estimés en 2007, c'est-à-dire pour une variante de tram et non pas de m3, variante plus légère, étant entendu que la Ville aurait à financer le différentiel entre une variante tram et une variante m3. Est-ce que ces incidences financières sont toujours d'actualité ?

Objectivement, ces questions ont un impact ; on ne peut pas décider aujourd'hui qu'on ne fait plus la politique qu'on faisait ces cent cinquante dernières années et qu'on passe à la politique du beurre et de l'argent du beurre. On ne peut pas tout avoir de toute façon. Je me plais à rappeler cela avant le discours sur les comptes, qui ne vont pas tarder à nous occuper ces prochaines séances, ainsi que celui sur le budget en décembre. On nous le rabâche en permanence et il est temps de faire preuve de responsabilité. Personnellement, et après avoir écouté le débat, je ne suis pas opposé à la résolution, mais, vous l'aurez compris, je ne suis pas forcément enthousiaste. Il est plus dangereux de ne pas voter cette résolution comme signal politique que de la refuser. Néanmoins, sans trouver le temps ni

les mots pour rédiger une contre-résolution, j'aimerais un engagement de la part de la Municipalité pour nous dire ce qu'est le m3 et pour qu'on en discute concrètement une fois cette phase de l'urgence passée. On pourra discuter de toutes les questions techniques dont on a beaucoup commencé à parler, mais qu'on n'a pas le temps de finir aujourd'hui, pour qu'elles soient enfin abordées et où on nous dit que, oui, le m3 a été optimisé. Que veut dire optimisé ? Le 28 septembre 2010, on a eu une présentation pour nous démontrer que le tram c'était une hérésie et que le m3 était la meilleure des solutions. Eh bien, qu'on continue, pour montrer combien cette optimisation va améliorer non seulement la qualité du tracé, mais aussi nous rassurer quant aux investissements.

Je comprends bien qu'il y a toujours énormément de contraintes financières pour la Ville de Lausanne. Un m3 a beaucoup moins de dommages collatéraux qu'un tram, parce qu'un tram demande beaucoup de réaménagements de l'espace public, ce qui est positif au niveau des finances, mais qui l'est peut-être moins au niveau de la capacité d'un transport public à participer au réaménagement de l'espace public. Ce n'est qu'un seul argument. Il faut vraiment faire le tour de tous les arguments, savoir si effectivement le tunnel dont on parlait tout à l'heure pour l'enterrement du LEB sous l'avenue d'Echallens est vraiment la meilleure des solutions. Je reviens toujours à mon dada : pourquoi ne pourrait-on pas déterrer le LEB et le transformer en tram pour éviter ces fameuses nonante secondes ? C'est un chemin de fer et quand un chemin de fer traverse un carrefour, on est obligé de se taper ces nonante secondes d'arrêt. Peut-être que la bonne solution est de le remettre en surface à l'avenue d'Echallens. On pourrait aussi le faire dans la mesure où l'avenue d'Echallens sera réaménagée pour y mettre des BHNS ; on pourrait sortir ce LEB sous forme de tram jusqu'à St-François, où il aurait tout loisir de continuer à l'Est, si le Schéma directeur de l'Est a prévu une densification. Le 2 juin, à Beaulieu, on a pu voir que le 4^e pôle de l'agglomération c'est bien Pully. Pourquoi ne continue-t-on pas le LEB dans cette direction ? Si vous ne voulez pas lancer le débat aujourd'hui, j'aimerais une promesse de la Municipalité que ce débat sera repris en répondant à ces questions, sans quoi je ne vois pas l'intérêt de défendre cette résolution ce soir.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – M. Guidetti vient de nous donner un intéressant cours d'urbanisme, et il a raison ; c'est exactement dans le même état d'esprit que je me trouve actuellement concernant la résolution. Je crois avoir entendu le syndic affirmer que la priorité pour le prolongement du tram en direction de l'ouest, de Renens à Bussigny, est la même que pour le m3. Or, ici, je ne vois que le m3 ; cela fait lausanno-lausannois et donne un signal négatif pour l'agglomération. C'est très gênant. Evidemment, c'est gênant de ne pas voter.

Je ne me fais pas d'illusions : le tram tel que je le rêvais, passant par la rue Centrale, la Borde, etc., est sans doute mort pendant l'année, ou en tout cas pour l'instant. On n'a plus entendu parler de schémas ni vu les diapositives très petites et très techniques de M. le municipal. On a tout à coup un grand silence et on se retrouve avec une résolution. Du point de vue de l'agglomération, cela me gêne qu'on ne parle que du m3, parce que cela fait très lausanno-lausannois. Je suggère à l'auteur de rajouter le prolongement à l'ouest du tram Renens-Bussigny.

M. Roland Ostermann (Les Verts) : – Je voterai non à la résolution, mais ce n'est pas un non au m3 ; je n'ai actuellement aucun élément pour juger de sa pertinence et j'aimerais bien avoir les réponses aux questions judicieuses de M. Guidetti avant de me prononcer. Il est déplacé de nous prononcer ce soir de manière quasiment populaire ; on a besoin d'autres éléments. Actuellement, nous n'avons strictement rien à dire sur le sujet ; alors, ne disons rien. J'aimerais que cette résolution soit simplement retirée. Ce n'est pas parce que l'on me met le couteau sous la gorge que j'ai envie de renoncer à mes principes, qui sont de pouvoir, si possible, m'exprimer sur la base d'arguments développés, même si on me dit que, autrement, il va se passer telle ou telle chose et qu'on dépeint l'apocalypse.

M. Daniel Brélaz, syndic : – A l'intention de M. Hubler, la Municipalité de Lausanne, comme celles de Renens et de Bussigny et comme les cinq secteurs du PALM soutiennent et le t1 et le m3. Nous n'avons donc aucun problème à ce qu'on rajoute le t1. Il faut être très clair là-dessus. C'est prévu, à terme, que le tram t1 aille à Pully, comme à Bellevaux, mais plutôt dans dix ou quinze ans, le jour où l'on aura suffisamment résolu le problème des transports pour pouvoir passer St-Martin. On parle de projets pour 2019 et 2022 déjà, avec le début des travaux en 2018 ou fin 2017. Quinze ans, ce n'est pas si loin. Il est déjà prévu que ce tram ait une branche à Bessières qui part sur Pully et une autre sur Bellevaux. C'est une évolution à moyen ou long terme, dont le conseiller d'Etat Marthaler a parlé dans une de ses interviews récentes dans le *24 heures* comme une perspective à terme.

En ce qui concerne la question financière, on avait un tram à 270 millions dans la dernière version optimisée, y compris les véhicules ; quand on a sorti le m3, on est passé à 420 millions et, à un moment donné, on en a déduit que ces 150 millions devaient être payés par Lausanne. Vous avez souvent entendu ce discours de la part d'un conseiller d'Etat responsable des finances et, parfois, chez le responsable des infrastructures. Il se trouve que l'étude montre des tas d'éléments nouveaux. Premièrement, le m3 nous évite d'acheter pour 60 millions de trolleybus. Cela a quand même une valeur ! Si l'on évite une dépense de 60 millions en trolleybus, on ne peut pas compter les points négatifs contre Lausanne et les points positifs pour l'Etat. Ce ne serait pas un marché honnête ! Deuxièmement, le m3 substitue des constructions à la Gare de Lausanne pour une cinquantaine de millions de francs. Troisièmement, les rames du m3 devraient être achetées pour le m2 si le m3 ne se faisait pas – cela coûterait autour de 90 millions de francs.

Donc, quand on analyse le dossier de plus près, on s'aperçoit que ces 150 millions sont rattrapés ailleurs. Evidemment, il peut y avoir des négociations avec le Conseil d'Etat sur la quotité juste – est-ce que Lausanne devrait faire un effort de telle ou telle nature. Lausanne a fait un effort pour le m2, elle a cautionné 100 millions pour le travail de construction des t1 à l'époque, ce qui a évité que cela passe dans le plan financier du Canton. Elle est bien sûr prête à faire des choses semblables pour le m3 ; il s'agit de cautionner les t1 pour une part du crédit de construction. Ce qui est un peu plus délicat, c'est qu'il y a beaucoup de projets et il s'agit de demander des quotités supplémentaires aux communes du PALM ; la question pourrait se poser dans les discussions avec le Conseil d'Etat, tout comme pour le t1. Je n'ai pas la réponse à cette question aujourd'hui. Ce qui est sûr, c'est qu'une fois le dossier transmis à Berne, il faudra que le Grand Conseil vote le crédit d'étude aussi bien pour le t1 que pour le m3, puis un crédit de construction ; et si d'aventure une part lausannoise venait à être exigée, qu'elle soit raisonnable ou exorbitante, la Municipalité, puis le Conseil communal devraient alors en débattre. Elle pourrait alors être refusée si elle paraît disproportionnée ou inacceptable. Donc ce que vous déciderez aujourd'hui, c'est une entrée en matière.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – J'aurais voulu montrer le PowerPoint qui nous a été présenté il y a dix jours par le groupe de travail qui optimise le projet. Le mandat pour optimiser le travail a été donné par le Conseil d'Etat, monsieur Guidetti. C'est le positionnement de la gare du m3 à la Gare CFF qui a été optimisé. La deuxième chose importante était de savoir s'il y avait une synergie entre le m3 et le m2 ; le syndic en a parlé. Il a été un peu rapide, parce qu'il a déjà dit ce qui pouvait se passer en 2030. Dans les deux cas, on peut passer à une cadence d'une minute trente. Il faut bien se mettre dans la tête que le m2 a été conçu et testé pour fonctionner avec une cadence d'une minute trente. Le problème c'est qu'aujourd'hui, il n'a pas les rames en suffisance – et il a même d'autres problèmes. Le calcul a été fait par des techniciens, des spécialistes pour voir si c'était faisable.

Actuellement, le m3 a un tracé très avancé. Vous êtes architecte ; on est au stade que l'on appelle la notion ; on a fini l'avant-projet et on est dans la phase de projet. On n'a plus qu'à appuyer sur le bouton pour le génie civil pour mettre en route les soumissions. C'est

une solution qui a l'agrément des CFF pour la Gare de Lausanne. Le groupe de travail qui réunit l'Etat, la Ville, les CFF et l'Office fédéral des transports trouve que c'est la meilleure des solutions, parce que ce nouveau positionnement de la gare sur l'ouest – donc plus proche du Musée cantonal des Beaux-arts que des bâtiments de l'avenue de la Gare – est le centre de gravité le plus proche de la future gare. Il y a vraiment une concertation, j'insiste, entre les CFF, l'Etat de Vaud, la Ville de Lausanne et Office fédéral des transports. Compte tenu du flux de trafic, le dimensionnement a été fait par un multiple de trois – et pas de deux, comme l'a dit le syndic. Aujourd'hui, on a 10 000 à 13 000 voyageurs par heure en heure de pointe et on prévoit des chiffres à la hausse chaque fois qu'on se réunit avec les CFF. On voit l'effet des mesures prises entre autres sur le RER ; on dimensionne sur plus de 29 000 voyageurs par heure pour les heures de pointe.

Cela étant, le m2 a déjà dépassé sa capacité théorique, puisqu'il était prévu d'atteindre les 25 millions passagers en 2015 ; aujourd'hui, on est à 26 millions et on atteindra facilement les 27 millions de passagers. Des mesures urgentes coordonnées ont été prises, puisqu'on ne peut pas construire et acheter une rame comme on va à la Migros. Première mesure : revoir l'intérieur des rames ; c'est une décision qui a déjà été prise par le conseil d'administration de la société Alstom. Des sièges vont disparaître. L'avant et la partie où on protège notre derrière sur l'avant et l'arrière seront modifiés pour mettre un peu plus de monde dans une rame. Cela permettra de contenir cette augmentation de trafic, qui pourra atteindre 27 à 29 millions de passagers dans les toutes prochaines années.

Deuxième mesure : revoir les signaux ; ils sont de la vieille génération, dite 95. Ces signaux électroniques sont relativement lents et on peut les optimiser. La manière dont un signal se transmet pour avoir le passage sécurisé plus vite quand on vient en bout de ligne n'était pas la tasse de thé du fournisseur. C'est important. On peut ainsi rajouter 150 mètres en bout de ligne pour permettre aux rames en attente d'être prêtes à partir tout de suite dans le bon sens.

Mesure trois : acheter des rames supplémentaires. Tout cela est planifié sur les prochaines années jusqu'en 2021 ou 2025. Tout dépend de la croissance et des moyens financiers.

Voilà les trois mesures urgentes prises pour le m2 en concertation avec le m3. Ce qui est important dans le tracé du m3, c'est qu'il y a un lien du tube à l'ouest, car ils ont également optimisé le garage atelier. Il y a trois types d'entretien dans le métro. Premièrement, il y a le quotidien : on nettoie ; cela se fait en bout de ligne et ce n'est pas un problème. Deuxièmement, il y a l'entretien avec de la mécanique un peu plus lourde. Et puis, troisièmement, il y a de l'entretien très lourd. Cet entretien plus lourd se fera toujours à Vennes. Peut-être que les gens ne le savent pas, mais on a déjà terminé la construction de l'extension de la zone d'entretien à Vennes dans le bâtiment connexe, le garage-atelier. Les deux voies à l'extérieur pourront être couvertes à terme et accueillir des voies et des rames supplémentaires tant du m2 que du m3 pour cet entretien lourd. Pour ce qui est de l'entretien léger, cela peut être intégré au projet Métamorphose ; le site idéal est en parallèle à la route de Romanel, au fameux carrefour Romanel-Lausanne près du Service des automobiles.

Le concept tel qu'il apparaît aujourd'hui a été passablement étudié ; honnêtement, il n'y a plus beaucoup de travail à faire avant la mise à l'enquête, compte tenu de cette optimisation. En ce qui concerne les stations, aucune n'a changé par rapport aux projets qui vous ont été présentés, si ce n'est celle de la Gare de Lausanne ; la révision du tracé et le contrôle par rapport à la géologie ont garanti les coûts. Le montant annoncé par le syndic comprend les rames. C'est donc à peu près le prix équivalent du tram tel qu'il est proposé aujourd'hui.

Les gens ont été informés en ce qui concerne les variantes en attente pour savoir si on peut mettre plus de bus. Il y a une cellule de concertation, dans laquelle tous les partis politiques sont présents. La semaine dernière, les partis politiques présents au groupe de concertation des Axes forts et du PALM ont été dûment informés, tout comme les gens présents à la

Commission de politique régionale. Comme l'a dit M. le syndic, ces études sont sorties ces trois dernières semaines ; elles seront, bien sûr, à votre disposition. Ceci est inscrit dans le dossier du PALM, parce que ces études sont achevées et on peut les poser ; et quand on les dépose, on est crédible à Berne.

On vous a promis tout à l'heure qu'on fera un préavis pour vous donner plus d'informations ; c'est évident qu'il n'y a pas que le tram qui ira en direction de la Gare Ste-Croix. Il n'y a pas que le m3, mais il y en a encore toute une série de projets de mobilité douce. C'est vrai que ces deux gros projets majeurs sont dans des axes accessoires pour certains. Peut-être que vous avez raison pour le LEB. On ne sait pas si demain on aura un tunnel puisque, comme je vous l'ai dit, il y a deux variantes, dont celle dite chemin de fer, qui est la variante classique. Le jour où l'on a annoncé qu'il pouvait y avoir du changement, il y a eu beaucoup d'émotion dans la région d'Echallens-Bercher ; il faut bien se rendre compte qu'on collabore avec tout ce bassin versant. Mais il y a aussi la variante des années 70, qu'on a réveillée sans faire exprès ; c'est en mettant les idées sur la table qu'on a découvert son existence. C'est la variante de l'époque dans laquelle on prévoyait de faire suivre le LEB jusqu'à la station terminale du m3 en le transformant en tram sur cette partie de trafic et en lui donnant le fameux Y qui pourrait aller sur Prilly, par exemple, ou finir la ligne en direction de Gare St-Croix. Bref, il y a beaucoup de projections pour le futur, comme le projet de faire passer le tram sur le Grand Pont. Aujourd'hui, on ne peut pas faire tout ce qui sera fait dans les années 2025 à 2050, parce que c'est de cela que vous parlez.

En ce qui concerne la projection financière, c'est une excellente question et elle mérite d'être analysée. Elle a été analysée par la Municipalité ; on a une projection financière sur la législature et on fait une projection sur dix ans au cas où on construit le m3. En termes de procédure, ce dossier sera déposé le 30 juin 2012 et analysé par les services techniques de la Confédération. Une décision sera prise par le Conseil fédéral et après une nouvelle décision qui confirme le choix du Conseil fédéral, il sera amendé en principe en septembre 2014. Dès septembre 2014, cette mesure devient exécutoire, ce qui donne les moyens financiers au projet d'avancer : mise en soumission et mise à l'enquête, puis exécution. Si tout va très vite et se passe très bien, on peut penser qu'on pourrait tenir ce fameux délai de 2021.

Pour la part financière, on part de ce delta de 100 à 150 millions. La Municipalité vous rappelle qu'il y a une loi sur les transports ; on doit aussi négocier par rapport à cela. On est reconnaissant que ce soit un projet supplémentaire pour la Cité, mais qui dépendra des décisions futures, parce que le financement final du projet se fera sur la base de la décision de l'Assemblée fédérale et du Grand Conseil, tout comme du Grand Conseil et de la Ville de Lausanne. Ce n'est donc pas avant 2016 que cette décision financière sera garantie. Par contre, tout le mécanisme devra être mis en place. J'espère vous avoir donné un maximum de renseignements par rapport aux questions légitimes que vous avez posées.

M^{me} Sophie Michaud Gigon (Les Verts) : – Quelle que soit l'adhésion possible sur le fond, soit par conviction, soit parce qu'on ne peut pas tellement faire autrement parce qu'on est coincés, c'est vraiment une drôle de manière de procéder. Il y a un manque de respect, car on n'est pas préparé pour parler de cela ; on s'est préparé pour d'autres choses selon l'ordre du jour de notre Conseil communal. La majorité des groupes se retrouve toutes les deux semaines, avant le Conseil communal. Si vous avez eu une étude il y a dix jours et si c'est vraiment un débat que vous voulez, il fallait demander l'avis des groupes. Là, on n'est pas préparé et on n'arrive pas à digérer toutes ces informations.

Vous avez fait une liste impressionnante, monsieur Français, de tout ce à quoi il faudra penser et de tous les bienfaits du m3, mais je n'arrive pas à digérer tout cela ; on n'est pas préparé, on n'a pas eu les informations et on n'en a pas discuté. C'est plutôt une sorte de prise d'otage que de débat. Je regrette beaucoup la forme ; en ce qui concerne le fond, c'est une autre histoire.

M^{me} Eliane Aubert (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour ses réponses, qui m'ont tout à fait convaincue. Vous avez deviné, le but de cette interpellation urgente est de faire du lobbying auprès du Canton. A partir d'un certain moment, l'attente n'est pas acceptable, il faut foncer et prendre des dispositions, même si l'on n'a pas tous les éléments. Il faut vraiment donner la position de la Commune de Lausanne par rapport à ce projet et le soutenir. Même si vous avez l'impression d'être pris en otage, je vous encourage donc à accepter cette résolution.

La discussion est close.

Le président : – La résolution a été modifiée en cours de discussion.

Résolution modifiée

Le Conseil communal de Lausanne soutient le m3 et le t1 tels que prévus dans PALM 2 et souhaite que la Municipalité mette tout en œuvre pour faire avancer ces projets aux niveaux cantonal et fédéral.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La résolution Pierre-Antoine Hildbrand est adoptée par 55 voix contre 5 et 14 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M^{me} Eliane Aubert : « PALM 2 un rêve ou une réalité ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution de l'interpellatrice, disant :

« Le Conseil communal de Lausanne soutient le m3 et le t1 tels que prévus dans PALM 2 et souhaite que la Municipalité mette tout en œuvre pour faire avancer ces projets aux niveaux cantonal et fédéral. »

Interpellation urgente de M^{me} Thérèse de Meuron et consorts concernant l'avenir de l'Espace Riponne

Développement photocopié

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

L'Espace Riponne, créé en 2007 par Pro Senectute, a permis, permet et j'espère permettra aux aînés de se rencontrer dans un lieu convivial. Suite à la mise en œuvre de la RPT et du report de charges de la Confédération sur le Canton et les communes (en particulier sur notre Commune), Pro Senectute ne peut assurer à elle seule la pérennité de cet espace. Notre collègue Elisabeth Wermelinger s'est émue de cette situation et a déposé en 2010 un postulat visant à soutenir l'éventuelle création d'une Maison des aînés. Ce postulat a été pris en considération par notre Conseil en 2010.

Je déclare ici mes intérêts. Je suis membre du conseil de direction de Pro Senectute.

Le directeur de l'Enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale doit répondre à diverses interventions concernant la population des seniors lausannois. Il doit notamment clarifier les questions financières, notamment la répartition des charges entre le Canton et la Commune.

Pro Senectute a étudié un nouveau concept pour toutes les associations qui s'occupent des aînés et qui pourrait satisfaire aussi bien les besoins des seniors que la requête de la Ville. Cette proposition, transmise au directeur Oscar Tosato, est actuellement sans réponse. Ceci n'est pas une critique en soi mais il n'en demeure pas moins que Pro Senectute doit impérativement avoir une prise de position de la Municipalité avant fin juin 2012 aux fins de pouvoir prendre toutes dispositions utiles, que ce soit pour la mise en œuvre de son concept ou au contraire pour l'abandon dudit projet. Il faut en effet savoir que Pro Senectute a puisé dans ses fonds propres pour maintenir cet Espace mais, dès fin 2012, ne pourra plus en assurer la survie.

Vu ce qui précède, considérant le fait que Pro Senectute doit, sans plus attendre, connaître les intentions de la Ville, je pose les questions suivantes à la Municipalité :

1. Le concept proposé par Pro Senectute a-t-il fait l'objet d'une réflexion à la Direction de l'enfance, de la Jeunesse et de la cohésion sociale, voire à la Municipalité?
2. Des contacts ont-ils été pris avec le Canton afin de clarifier les questions financières?
3. La Municipalité peut-elle confirmer l'intérêt de la Ville pour la proposition faite par Pro Senectute?

Au nom du groupe libéral-radical, je remercie d'avance la Municipalité pour ses réponses.

Discussion

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Vu la longueur des débats, vous avez eu tout loisir de lire cette interpellation urgente à un moment donné ; raison pour laquelle je m'abstiens de tout commentaire supplémentaire.

Réponse de la Municipalité

M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale : – Pro Senectute a ouvert l'Espace Riponne en 2007 avec l'intention d'en faire un lieu de rencontre et d'animation, ainsi qu'un restaurant dédié au troisième âge. A cette époque, une part de la subvention octroyée par la Ville de Lausanne, d'un montant total de 260 000 francs, a été affectée par Pro Senectute au fonctionnement de l'Espace Riponne. Cependant – je vais tenir des propos modérés, madame de Meuron –, cette réalisation a rapidement montré ses limites. Tant la location de salles que le restaurant sont fortement déficitaires – 441 000 francs en 2011 –, l'utilisation étant sensiblement inférieure aux prévisions.

En janvier 2011, Pro Senectute a rendu public le résultat d'une enquête effectuée durant l'automne 2010. Cette dernière a mis en avant le besoin d'un lieu polyvalent dédié aux aînés et à leur organisation. En 2011, diverses discussions se sont déroulées entre Pro Senectute et le Service social de Lausanne en vue d'élaborer un nouveau concept d'utilisation pour l'Espace Riponne. J'ai également rencontré le comité de Pro Senectute et le directeur. En définitive, en date du 20 février 2012, c'est le Service social de Lausanne qui a conçu un dispositif, dont les propositions principales sont les suivantes :

1. Déménagement du service social de Pro Senectute de la rue du Maupas à l'Espace Riponne et ouverture d'un guichet d'information avec pignon sur rue.
2. Remplacement du restaurant par une cafétéria pouvant accueillir les usagers des salles de rencontre ou de conférence, ainsi que du service social.
3. Développement de l'activité de location de salles pour les associations en lien avec les personnes âgées, voire aussi pour d'autres associations.
4. Si possible, accueil dans les mêmes locaux du Secrétariat du mouvement des aînés.

Ce concept présente plusieurs avantages. Il permet tout d'abord de créer une Info-seniors au centre-ville et de répondre ainsi à l'une des demandes encore en suspens du postulat Charles-Denis Perrin : « Accès à l'information et aux prestations sociales ». Il permet de maintenir un complexe de salles à disposition des organisations du troisième âge, voire d'autres institutions au centre-ville et de répondre ainsi au postulat Elisabeth Wermelinger : « Espace-Riponne ». Il permet aussi d'améliorer l'accessibilité du service social de Pro Senectute tout en réduisant le loyer de ce dernier.

Ce concept a été approuvé par Pro Senectute le 21 mars dernier, à l'exception du secrétariat commun avec le mouvement des aînés. Pro Senectute a alors élaboré plans et budgets, qui ont permis de chiffrer plus précisément les coûts des changements envisagés. Cela étant précisé, la Municipalité répond comme suit aux questions de l'interpellatrice :

Question N° 1 : Comme indiqué précédemment, le concept a été proposé par le Service social de Lausanne avec l'accord de la Direction de l'enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale. Une proposition sera soumise à la Municipalité dès que les rôles respectifs de l'Etat et de la Ville dans le financement du nouvel Espace Riponne auront été clarifiés.

Question N° 2 : Oui, une rencontre est prévue entre le chef du Département de la santé et de l'action sociale et le directeur de l'Enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale, le 14 juin prochain. J'aimerais également rappeler que le Canton a lancé une vaste réflexion « vieillissement et santé », qui vise à définir les nouveaux besoins et les nouvelles prestations à assurer auprès de la population, afin de garantir le maintien à domicile le plus longtemps possible. Il s'agit pour nous aussi de tenir compte de ces réflexions dans le cadre des prestations supplémentaires que nous devrions être amenés à financer.

Question N° 3 : La Municipalité souhaite que les personnes âgées et leurs organisations puissent disposer d'une structure viable et répondant à leurs besoins à la place de la Riponne. La Ville ne pourra cependant pas assumer seule le coût de l'opération et tout dépendra de la participation de l'Etat, soit si celle-ci permet de couvrir, par exemple, les frais de l'Info-seniors. La subvention à la charge de la Ville devrait tout de même augmenter d'environ 135 000 francs par année. La recherche d'une solution de financement respectant le programme structurel d'améliorations financières de la Ville est actuellement une préoccupation de la Direction de l'enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale et du Service social de Lausanne.

La discussion est ouverte.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Je bats ma coulpe, j'aurais dû déclarer mes intérêts : je suis membre du conseil de direction de Pro Senectute ; excusez-moi, c'est un oubli.

Je remercie la Municipalité, en particulier M. Tosato pour ses réponses extrêmement claires. J'ai bien compris que le concept a été l'œuvre essentielle – peut-être pas exclusive, mais en tout cas essentielle – du Service social de la Ville de Lausanne et les informations que j'avais n'étaient peut-être pas tout à fait exactes. Mais en tout cas, il n'y a pas de volonté de diminuer les mérites du Service social de la Ville de Lausanne.

Cela étant dit, monsieur le conseiller municipal, vous nous indiquez que vous avez une rencontre avec le Département de la santé et de l'action sociale le 14 juin, date intéressante s'il en est ; n'est-ce pas mesdames ? J'aimerais savoir si, suite à cette rencontre, la Municipalité, et en particulier le directeur de l'Enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale pourra donner une réponse à Pro Senectute concernant la décision finale de la poursuite et de la survie de l'Espace Riponne.

M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale : – Effectivement, après le 14 juin, on rencontrera la direction et le comité de Pro Senectute s'ils le désirent et, en fonction des réponses de l'Etat de Vaud et des visions que nous pourrions avoir ensemble, nous déciderons de l'avenir de l'Espace Riponne. Nous sommes obligés, et je

serai obligé de le faire, parce que, s'il n'y a pas de subventions supplémentaires pour Pro Senectute, ils devront renoncer et résilier les baux à la Riponne.

Bien entendu, les prestations supplémentaires que la Ville pourrait engager dans le domaine du troisième âge doivent aussi tenir compte des autres associations qui œuvrent dans le domaine ; il y a aussi d'autres demandes – je tenais à le dire ici – et nous n'avons pas approché les autres associations. La seule qui avait été approchée que nous aurions aimé inclure dans ce projet c'était le Mouvement des aînés, mais Pro Senectute n'est pas entré en matière. Il y a beaucoup d'autres associations qui font aussi des demandes et qui attendent des prestations. Il faudra gérer cela après le 14 juin.

M. Roland Rapaz (Soc.) : – En complément aux questions de M^{me} de Meuron, j'aimerais demander au municipal si ce concept d'Espace Riponne a une vocation communale ou cantonale, vu les discussions avec le Canton.

M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale : – Premièrement, vous le savez, il y a eu une répartition avec la réforme de la péréquation financière (RPT) ; un certain nombre de charges de la Confédération a été repris par le Canton. Le Canton fait une analyse de ces nouvelles charges et reporte certaines sur les communes. Certaines communes les assument, mais d'autres n'ont simplement pas les moyens et n'y ont jamais pensé.

Il est clair que des structures de ce type ne sont pas uniquement pour les Lausannois, mais aussi pour toutes les communes qui n'ont pas de guichet. On doit donc pouvoir discuter. Mais le Canton a mené une vaste réflexion globale sur l'avenir et le maintien à domicile, élément principal dont on doit tenir compte dans toutes les discussions que nous avons sur les prestations pour cette population. Dans le cadre du maintien à domicile, le fait qu'il existe des lieux de rencontre pour les personnes âgées est indispensable. La Commune a une responsabilité concernant ces lieux de rencontre sans prestations médicales, mais uniquement de loisirs.

Vous connaissez le problème des salles à disposition à Lausanne : toutes les associations désirent des salles. Peut-être que les associations du troisième âge pourraient trouver une réponse dans les réponses aux différentes questions posées par le Conseil communal sur la mise à disposition des salles pour les associations. Mais la réflexion menée sur le vieillissement et la santé est essentielle. Je n'aimerais pas faire des propositions uniquement pour sauver un endroit sans tenir compte de cette vaste réflexion sur le maintien à domicile, qui est essentiel et dont la Commune est aussi responsable.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Pour terminer, je réitère mes remerciements à la Municipalité pour ses réponses. Cette interpellation urgente n'a pas été déposée dans un esprit de prendre la Municipalité en otage – comme c'était peut-être le cas pour nous ce soir –, mais pour connaître sa position, puisque Pro Senectute doit prendre des mesures d'ici la fin de l'année dans un sens ou dans l'autre, soit pour la mise en œuvre du concept dont M. Tosato nous a parlé, soit pour renoncer à ce projet. Il n'y a donc aucune volonté de prendre la Municipalité en otage – ce n'est pas dans cet esprit que Pro Senectute travaille.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M^{me} Thérèse de Meuron et consorts concernant l'avenir de l'Espace Riponne ;
- 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.

Interpellation urgente de M^{me} Natacha Litzistorf Spina et consorts : « La Police du commerce se trompe-t-elle de cible ? »

Développement polycopié

La Police du commerce a envoyé un courrier daté du 21 mai 2012 à des restaurants ayant leurs terrasses à Cité-Devant 4.

Ce courrier fait état d'un droit d'être entendu jusqu'au 14 juin 2012 et mentionne, je cite:

« La Municipalité a pris note que ce quartier est une zone piétonne, dont la tranquillité est déjà compromise par les nuisances massives dues au tapage, aux incivilités et aux souillures occasionnées par les noctambules. Elle considère que ce quartier est une zone sensible qui demande une attention particulière. En conséquence, elle a décidé de limiter les horaires d'exploitation des terrasses des établissements du quartier. L'horaire autorisé d'exploitation de la terrasse est de 8 h 30 à 22 h, sans avancement ni prolongation d'horaire possible. Une ouverture retardée et une fermeture avancée sont susceptibles d'être exigées, notamment en cas de plaintes du voisinage. »

1. L'introduction de cette nouvelle condition d'exploitation (limitation des horaires d'exploitation de la terrasse) va-t-elle déployer ses effets immédiatement, c'est-à-dire dès cet été et empêcher les restaurants d'ouvrir leurs terrasses?
2. La Police du commerce ne se trompe-t-elle pas de cible en s'attaquant à des restaurants qui accueillent généralement des habitants et des touristes mangeant sur les terrasses de la Cité ? Ce public provoque-t-il vraiment des « inconvénients appréciables »¹, trouble-t-il de manière très significative la « sécurité et la tranquillité publics »¹ ? Ces clients de restaurants sont-ils les réels auteurs « d'incivilités et des problèmes de propreté »¹ ? Les établissements ciblés n'ont-ils pas payé leurs « taxes et autres redevances publiques »¹. Ou alors ces derniers n'ont-ils pas, de manière évidente, pris « toutes les mesures utiles afin que le voisinage ne soit pas gêné par le bruit, plus particulièrement dès 22 h »² ? Bref, cette mesure n'est-elle pas disproportionnée (pour quelques semaines en été) et en décalage face aux autres problématiques urgentes que nous avons à régler avec « nos nuits lausannoises » ?
3. Est-ce l'intention à terme d'imposer ces conditions d'exploitation à toutes les terrasses qui se trouvent dans des zones piétonnes de la ville?
 - a. Si ce n'est pas le cas, comment légitimer de manière crédible de fermer uniquement la Cité et de ne pas fermer les autres terrasses dans les quartiers où il y a des zones piétonnes?
 - b. Existe-t-il des critères d'évaluation objectifs permettant de décider que certains restaurants ne respectent pas les points évoqués ci-dessus (correspondant aux motifs pour lesquels la direction peut restreindre l'horaire des terrasses, imposer des conditions d'exploitation complémentaires ou retirer l'autorisation pour la terrasse notamment, selon l'article 18 du Règlement municipal sur les établissements et les manifestations) ?

Nous remercions d'avance la Municipalité pour ses réponses.

Discussion

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – La Police du commerce a envoyé un courrier daté du 21 mai 2012 à des restaurateurs qui ont leur terrasse à la rue Cité-Devant. Ce courrier fait état d'un droit d'être entendu jusqu'au 14 juin 2012, raison pour laquelle nous avons demandé l'urgence ; nous remercions le Bureau de l'avoir accordée. Ce

¹ Motifs pour lesquels la direction peut restreindre l'horaire des terrasses, imposer des conditions d'exploitation complémentaires ou retirer l'autorisation pour la terrasse notamment, selon l'article 18 du Règlement municipal sur les établissements et les manifestations.

² Article 17, alinéa 5 du Règlement municipal sur les établissements et les manifestations.

courrier explique que la Municipalité a décidé de limiter les horaires d'exploitation des établissements du quartier ; l'horaire autorisé d'exploitation de la terrasse est de 8 h 30 à 22 h, sans avancement ni prolongation possible. Cela a suscité notre curiosité et nous avons posé trois questions générales à la Municipalité.

Réponse de la Municipalité.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Depuis plusieurs années, les habitants de la Cité se sont battus pour tranquilliser leur quartier sur plusieurs niveaux, notamment pour le transformer en zone de rencontre à 20 km/h. Ce combat a mis un certain temps à aboutir, mais, maintenant, la Cité est une zone de rencontre avec une récession de trafic de 22 h à 6 h. Les habitants souhaitent un minimum de tranquillité dans leur quartier.

De plus, vu la politique de la Ville de remplacer les anciennes administrations par du logement, un certain nombre de personnes sont venues habiter dans ce quartier. Or les plaintes sont très nombreuses par rapport à diverses nuisances sonores ou à des incivilités. Il faut donc que l'Administration trouve un équilibre souvent difficile entre la tranquillité souhaitée par les habitants et l'animation de la Ville, ceci en toute la légalité. Trois restaurants à la Cité sont visés ; ils ont des situations relativement différentes au niveau de leur statut. Il y a un restaurant à Cité-Derrière, avec une étoile au Guide Michelin, qui n'avait pas de terrasse et qui, suite à l'instauration de la zone 20, a pu avoir un aménagement pour en exploiter une. La mise à l'enquête était claire non seulement sur l'implantation dans le domaine public, mais aussi sur l'horaire d'exploitation de la terrasse, clairement fixé à 22 h ; donc l'exploitant le savait. A la rue Cité-Devant, deux établissements sont concernés : un qui fermait à 19 h et qui a voulu changer de style ; il a demandé de pouvoir ouvrir en soirée, ce qui lui a été accordé jusqu'à 22 h ; à ma connaissance, il n'y a pas eu de réaction de la part de cet exploitant. L'autre restaurant – et j'imagine que c'est celui qui crée problème – avait effectivement une terrasse avec le même horaire d'exploitation que l'établissement, mais par souci d'égalité de traitement et aussi pour la tranquillité de ce quartier, l'exploitation en a été ramenée à 22 h.

Pour répondre à la première question, le dossier est en cours, en tout cas pour le troisième restaurant évoqué ; l'exploitant a reçu l'intention de la Municipalité. Comme il le sait, et comme c'est d'ailleurs écrit dans l'interpellation, l'exploitant a un délai au 14 juin pour recourir. Il peut contester cette décision et si, suite à cette audition, la Municipalité devait modifier sa décision, cela impliquerait de changer les horaires des deux autres terrasses, pour l'égalité de traitement.

Deuxième question : la Municipalité cible et n'a pas pour vocation de s'attaquer sans discernement aux exploitants d'établissements publics, notamment de restaurants. Il s'agit de trouver un équilibre délicat entre les gastronomes, les habitants et les exploitants eux-mêmes. La Municipalité a le sentiment de respecter cet équilibre dans le quartier de la Cité, notamment avec le statut de zone de rencontre à 20 km/h. On peut bien sûr être d'avis contraire. Mais, incontestablement, la présence de terrasses aux pieds des immeubles ouvertes jusqu'à 22 h, 23 h ou minuit, comme c'est le cas dans d'autres quartiers, crée des nuisances ; on peut demander aux habitants de tolérer, mais les habitants ne le tolèrent pas.

Troisième question : les critères utilisés dans le cas de la Cité ont été évoqués il y a quelques minutes. Chaque site géographique est analysé pour lui-même, mais pour avoir une cohérence entre les divers établissements, il n'est pas possible d'avoir un établissement qui a une autorisation d'exploiter une terrasse jusqu'à 23 h et que celui d'à côté puisse le faire jusqu'à minuit. Il faut une égalité de traitement. Les critères sont relativement simples au niveau de leur lecture ; il y a d'abord les mises à l'enquête : toute exploitation de terrasse ou changement d'horaire demande une mise à l'enquête, avec un certain nombre d'oppositions qui vont avec. Ces oppositions sont analysées avec intérêt aussi dans le cadre des démarches participatives, qui tiennent compte des exploitants et des habitants dans les

abords immédiats. Il y a aussi des plaintes des habitants que l'on reçoit lors de réunions, ou sous forme de lettre ou de mail.

On essaye d'agir par site, en réfléchissant logiquement. La réflexion n'est bien sûr pas la même à Ouchy ou au centre-ville, zones touristiques par excellence où il y a relativement peu d'habitants, et un quartier comme la Cité, qui a un statut particulier et où la politique de la Ville est d'implanter du logement.

Pour répondre à la dernière question, la Municipalité doit faire face à un certain nombre de problèmes depuis quelque temps, et spécialement ces derniers temps, liés à la vente d'alcool, aux horaires, à la tranquillité et à la santé publique. Le problème d'aujourd'hui paraît peut-être moins important que les autres, mais il doit être analysé globalement.

La discussion est ouverte.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Je suis désolé que M^{me} Knecht, qui est présidente des Amis de la Cité, travaille ce soir. Je vais donc m'exprimer en connaisseur de la Cité, puisque j'y vis, j'y travaille et je passe tous les jours devant les restaurants dont il est question.

L'interpellation est tombée bien à propos et, effectivement, la Municipalité se trompe de cible ; je dirais même qu'elle se plante lamentablement. L'argument selon lequel la zone de rencontre demandée par les habitants serait une bonne raison pour fermer les terrasses à 22 h ne tient pas ; c'est justement le contraire. Allez passer une soirée dans ce quartier. Vous verrez que les gamins jouent près de la terrasse pendant que les parents boivent l'apéro ; après, ils continuent à jouer près de la terrasse pendant que les parents mangent. Le patron d'un des restaurants fait office de garage à enfants pour un pédibus officieux. Bref, il y a une vraie vie de quartier qui s'étend parfois au-delà de 22 h. Concernant les plaintes des habitants du quartier, j'aimerais que le municipal en charge du dossier me sorte une plainte sur une des terrasses et me sorte toutes les plaintes sur les établissements nocturnes qui, eux, provoquent des nuisances jusqu'à des heures indues. On confond les genres.

Il a été fait mention d'égalité de traitement. Il se trouve que j'habite au-dessus d'un restaurant historique très connu situé en face du Gymnase de la Cité, l'Evêché, qui a une permission de minuit. Ce n'est donc pas une zone d'habitation, je n'y habite pas, je n'existe pas ! Par contre, la Cité est une zone d'habitation... L'équilibre délicat n'a justement pas été trouvé. Le problème n'est pas la terrasse de ces trois restaurants, mais il surgit beaucoup plus tard ; je peux en témoigner. D'ailleurs, le municipal en question connaît les plaintes d'une ancienne habitante, puisqu'il la connaît personnellement et qu'il l'a reçue ; il sait de quoi il s'agit. Je trouve dommage qu'on ait pris cette disposition, qui aura plutôt tendance à tuer la Cité comme lieu de vie pour en faire un lieu-dortoir. Il y a des gens dans la Cité ; il y a des petits magasins qui se battent pour redonner de la vie à ce centre historique de la ville. Lausanne est une des rares villes au monde où le centre historique est inexistant et mort le soir et le dimanche. Il n'y a pas de bistro ouvert le dimanche. Evidemment, cette disposition ne les incitera pas à ouvrir, tout comme les magasins ou les boutiques.

Fermer une terrasse à 22 h fera dégager les gens ; cela veut dire que vous n'utiliserez tout simplement pas cette terrasse. Si vous allez manger à 21 h, vous devez manger en vitesse et vous tirer avant 22 h ; cela n'a aucun sens. Même pour ceux qui demandent une nouvelle terrasse, donner l'autorisation d'ouverture jusqu'à 22 h n'a strictement aucun sens. J'invite M. le municipal en question à venir manger autour du 20 ou 21 juin, pendant qu'il fait encore jour jusqu'à 22 h. Je me fais fort de le faire quitter la terrasse avant 22 h 01 et de le dénoncer à la Police du commerce pour qu'il soit chassé par ses propres employés.

Il y a une erreur de cible et malgré la réponse officielle qu'on entend ce soir, le municipal de police sait très bien qu'une maladresse a été commise. On peut se demander pourquoi c'est dans ce quartier et pas ailleurs, comme l'a dit M^{me} Litzistorf. Je me demande si je ne

vais pas inciter les gens du coin à lancer une pétition pour demander le maintien de l'ouverture de ces terrasses jusqu'à des heures plus tardives et on verra ce qu'en feront et la Commission des pétitions et la Municipalité. Sur ce, j'espère que M^{me} Litzistorf nous présentera une résolution de derrière les fagots, qu'on pourra sans doute soutenir.

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – J'ai aussi habité ce quartier de la Cité il y a quelques années. J'habitais dans l'immeuble du restaurant de la Pomme de Pin. Je ne crois pas que ce sont les nuisances d'une, deux ou trois terrasses qui vont changer le problème dans ce quartier parce que, à l'époque en tout cas, quand je m'endormais, j'entendais les paroles des chansons du Lapin vert ; le problème est autre.

Ce qui me fait un peu peur avec cette décision de la Police du commerce c'est qu'on commence dans un quartier pour aller dans un autre, puis, finalement, toutes les terrasses seront fermées à 22 h, ce qui ne donne pas une image très chaleureuse et accueillante de la Ville de Lausanne. L'interpellation est tout à fait justifiée. De plus, que se passera-t-il pendant le Festival de la Cité ? Est-ce qu'on va fermer tous les bars et tous les stands à 22 h ?

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Je m'associe aux propos tenus par mon collègue Hubler. Puisque ce soir on confie où l'on habite, je vous donne un indice : je n'habite pas la Cité. Je vois le problème dans une perspective plus large.

Ce qui est extrêmement difficile à comprendre dans la réponse du municipal, c'est la raison pour laquelle, dans certains quartiers, les terrasses fonctionnent bien ; même si elles font pas mal de bruit et agglutinent des gens autour, elles sont ouvertes sans problème jusqu'à minuit, parfois même un peu plus tard. Tout à coup, on décide que dans certains quartiers, tous sont concernés au même titre par le voisinage qui dort. Pourquoi des critères différents s'appliquent-ils ? C'est un problème grave. C'est l'égalité de traitement avec des règles différentes pour tout le monde. C'est un joli paradoxe !

Ensuite la question est celle du choix de l'heure de fermeture. Les établissements peuvent prolonger leur ouverture jusqu'à 2 h du matin. Les restaurants et les cafés peuvent encore générer des nuisances jusqu'à 2 h du matin ; les gens sortent pour fumer et il n'est pas possible de maîtriser ce genre de chose. Fermer la terrasse deux heures avant l'heure de fermeture ne paraît pas complètement absurde.

Ce qui est un peu plus ennuyeux du point de vue de la procédure, c'est la relative opacité avec laquelle ces choses sont communiquées aux restaurateurs. M^{me} Litzistorf en a parlé tout à l'heure ; j'ai moi-même eu vent d'autres décisions communiquées par lettre, avec des délais d'application extrêmement courts. C'est relativement douteux au niveau du droit. Un restaurateur qui s'est fait signifier qu'il pouvait ouvrir une terrasse après mise à l'enquête a peut-être investi dans des meubles pour aménager la terrasse ; puis, tout d'un coup, on lui explique que le soir, pendant la période de 19 h à minuit, on lui enlève deux heures ; il me semble que c'est délicat du point de vue juridique.

Dernière chose : de manière générale, il y a un vrai problème de délai des notifications de la Police du commerce. On ne manquera pas de revenir sur cela très prochainement pour d'autres questions. Comme pour M^{me} Longchamp, il y a plein de gens qui me téléphonent et j'ai eu connaissance de plusieurs cas où des décisions ont été notifiées, avec entrée en vigueur quelques jours après. Probablement que ce n'est pas formellement illégal, mais c'est inconvenant et désagréable pour des raisons de planification, notamment quand il s'agit d'évènements.

On se trompe de cible en visant les terrasses, où la consommation éventuelle d'alcool et de nourriture est cadrée – vous le reconnaîtrez – par rapport à d'autres endroits où la consommation se fait de manière plus dérégulée. Je m'associe donc aux propos d'Alain Hubler. J'attends la résolution, parce que c'est bien d'avoir une discussion à ce sujet. Et j'apprécie que le municipal ait déjà ouvert la voie au fait que cette position puisse

éventuellement être renégociée. S'il y a une pétition des habitants de la Cité, on fera en sorte qu'il y en ait dans d'autres quartiers.

Le président : – Nous sommes 53. Donc, en principe, personne ne doit quitter la salle avant que les 4 derniers orateurs ne se soient exprimés.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je serai très bref, en espérant que personne ne parte dû à l'aspect soporifique de mes propos. Il est 22 h 58 ; j'espère qu'il y a encore quelques terrasses ouvertes à Lausanne.

On découvre l'égalité de traitement de quartier, un nouveau concept juridique intéressant. On ne peut pas simplement prendre des décisions, puis attendre de voir si les personnes font recours et obtiennent finalement quelque chose. Cela ne me semble pas être un comportement adéquat de la part des autorités. Je me réjouis de lire et, le cas échéant, de voter la résolution.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Je ne suis pas juriste. Nous sommes face à un problème de bon sens. J'attends aussi cette résolution dans le but de la soutenir.

M. Jean-Luc Laurent (UDC) : – Le titre de cette interpellation est très à propos, parce qu'à la rue Cité-Devant il y a une discothèque, le XIII^e siècle, et sur Cité-Derrière, il y a le Lapin vert, qui a posé passablement de problèmes jusqu'à maintenant. Je conçois assez mal qu'on intervienne au niveau des terrasses de ces quelques restaurants plutôt qu'au niveau de la clientèle bruyante des deux autres établissements.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Je vois bien quels sont les souhaits du Conseil communal.

Par rapport à la réponse officielle, l'exploitant du troisième restaurant dont j'ai parlé a le droit de recourir et je le lui suggère ; j'imagine qu'il entend le faire, ou qu'on lui dira de le faire. Ensuite, on verra bien comment on traite les deux autres si l'on doit revenir sur cette décision.

L'exploitant du restaurant devant lequel M. Hubler passe tous les jours et dans lequel on est nombreux à aller de temps en temps savait lorsqu'il a demandé l'aménagement d'une terrasse que la mise à l'enquête précisait 22 h comme heure de fermeture ; ce n'était donc pas une surprise pour lui. Le deuxième restaurant a vu l'horaire de sa terrasse augmenter de trois heures et c'est le troisième restaurant qui a vu sa terrasse limitée.

Je propose que les gens utilisent leurs droits. Mais je trouve assez piquant que, ces temps où chacun fait des propositions dans tous les sens pour tranquilliser la vie à Lausanne, dès qu'on prend une modeste mesure comme celle-ci, qui va peut-être à l'encontre du souhait de certains, cela crée un grand débat. Je me réjouis de voir ce que l'on aura lorsqu'on prendra des mesures un peu plus importantes.

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – Décidément, il y a vraiment un problème quand on entend la dernière intervention du municipal. On se trompe vraiment de cible par rapport au débat sur ces fameuses nuits lausannoises.

Je ne suis pas juriste non plus, mais cette interprétation de l'application de l'égalité de traitement me heurte ; en tout cas je n'y adhère pas et je trouve que c'est utiliser ce principe de manière très abusive. Vous l'aurez compris, tout comme vous, je ne suis pas satisfaite de la réponse officielle. La résolution est un peu longue et peut-être que les mots ne sont pas très bien choisis, car je l'ai faite rapidement.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse preuve d'un peu plus « de discernement » (avec proportionnalité et en évitant de faire l'amalgame entre tous types d'établissements) dans ses décisions concernant les horaires d'exploitation des terrasses. Par ailleurs, le Conseil communal souhaite également que la Municipalité lui communique

tous les critères sur lesquels se base la Police du commerce pour édicter les horaires d'exploitation des terrasses.

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – Concernant les critères, on en a eu un assez évasif de la part de M. le municipal.

Le président : – Nous sommes maintenant 54 membres ; il y a un qui est revenu.

M. Roland Ostermann (Les Verts) : – J'aimerais demander quel élément a déclenché la décision communiquée à ce restaurant.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – J'ai expliqué la situation des trois restaurants en question, dont un – mais pas celui qui est le plus souvent mentionné ce soir – a vu les horaires d'exploitation de sa terrasse limités pour les raisons que j'ai évoquées de tranquillité d'un quartier où il y a prépondérance de logements, mais aussi pour l'égalité de traitement avec les deux autres restaurants à proximité.

La discussion est close.

La résolution Natacha Litzistorf Spina est adoptée sans avis contraire et 5 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M^{me} Natacha Litzistorf et consorts : « La Police du commerce se trompe-t-elle de cible ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution de l'interpellatrice, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse preuve d'un peu plus “de discernement” (avec proportionnalité et en évitant de faire l'amalgame entre tous types d'établissements) dans ses décisions concernant les horaires d'exploitation des terrasses. Par ailleurs, le Conseil communal souhaite également que la Municipalité lui communique tous les critères sur lesquels se base la Police du commerce pour édicter les horaires d'exploitation des terrasses. »

La séance est levée à 23 h.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

Abonnements :

Bureau des huissiers
Place de la Palud
Case postale
1002 Lausanne
021 315 22 16