

Réponse à trois motions, sept postulats et une pétition

Rapport-préavis N° 2009/59

Lausanne, le 18 novembre 2009

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

En règle générale, la Municipalité réunit deux fois l'an, dans un seul rapport-préavis, les réponses aux initiatives de conseillers communaux et aux pétitions renvoyées en application de l'art. 73 a RCCL¹ qui ne nécessitent pas de longs développements. Le présent rapport-préavis rassemble les réponses municipales aux initiatives et à la pétition suivantes :

- Postulat Yves Ferrari — Un marché couvert, un pas vers la société à 2 000 W
- Postulat Vincent Rossi — Création d'une plate-forme de baignade à Ouchy
- Postulat Claude-Alain Voiblet — Défibrillation rapide et mise en place d'un réseau de premiers répondants
- Motion Yves Ferrari — Atel et EOS : Pour une fusion sans fission ! Un grand pas vers la société à 2 000 W
- Postulat Yves Ferrari — Projet de centrale électrique thermique au charbon ... un grand pas vers la société à 40 000 W
- Postulat Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare
- Postulat Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé
- Motion Alain Hubler — µm5 : un micro-métro pour le Vallon
- Postulat Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne
- Pétition du collectif *Danger de vie* — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine d'incinération du Vallon

¹ L'art. 73 a du Règlement du Conseil communal de Lausanne permet de renvoyer à la Municipalité, pour étude et rapport-préavis, des pétitions adressées à l'organe délibérant.

- Motion Isabelle Truan — La place des Bergières

2. Table des matières

1. Objet du préavis	1
2. Table des matières	2
3. Sécurité publique et sports	2
3.1 Postulat Yves Ferrari — Un marché couvert, un pas vers la société à 2 000 W	2
3.2 Postulat Vincent Rossi — Création d'une plate-forme de baignade à Ouchy	4
3.3 Postulat Claude-Alain Voiblet — Défibrillation rapide et mise en place d'un réseau de premiers répondants	5
4. Direction des travaux	7
4.1 Postulat Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare	7
4.2 Postulat Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé	9
4.3 Motion Alain Hubler — µm5 : un « micro-métro » pour le Vallon	12
4.4 Postulat Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne	14
4.5 Pétition du collectif Danger de vie — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine incinération du Vallon »	16
4.6 Motion Isabelle Truan — La place des Bergières	18
5. Services industriels	19
5.1 Motion Yves Ferrari — Atel et EOS : Pour une fusion sans fission ! Un grand pas vers la société à 2 000 W	19
5.2 Postulat Yves Ferrari — Projet de centrale électrique thermique au charbon ... un grand pas vers la société à 40 000 W ! »	22
6. Conclusions	24

3. Sécurité publique et sports

3.1 Postulat Yves Ferrari — Un marché couvert, un pas vers la société à 2 000 W

Déposée le 20 novembre 2007², la motion de M. Ferrari, intitulée : « Un marché couvert, un pas vers la société à 2 000W » a fait l'objet d'une discussion préalable lors de la séance du Conseil communal du 8 avril 2008³. A l'issue de cette dernière, la motion a été renvoyée à l'examen d'une commission. Lors de la réunion du 19 mai 2008 de la commission, M. Ferrari a transformé sa motion en postulat. Dans sa séance du 7 octobre 2008⁴, le Conseil communal a décidé de suivre la proposition de la commission, de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

² BCC 2007-2008, tome I, p. 373.

³ BCC 2007-2008, tome II, pp. 646-647.

⁴ BCC 2008-2009, tome I, pp. 203-204.

3.1.1 Rappel du postulat

Par son postulat, M. Ferrari exprime son souhait que soit créé un marché couvert permettant aux Lausannois d'accéder à des produits locaux de saison sans avoir à se questionner sur ses jours d'ouverture en pouvant le fréquenter comme s'il s'agissait d'un grand magasin. Ce marché couvert devrait être un complément aux marchés de rue existants et constituer un apport convivial à la vie sociale. Il représenterait également une alternative aux grands groupes et le moyen de supprimer un intermédiaire entre les producteurs et la clientèle.

3.1.2 Réponse de la Municipalité

Dès le dépôt du postulat et avant même que la commission du Conseil communal ne siège, une réunion a été organisée entre le directeur de la sécurité publique et des sports et une dizaine de commerçants participant au marché (maraîchers, fromagers, bouchers, fleuristes notamment). Ces derniers y ont exprimé leur plus grande réserve quant à la proposition du postulant, réserve confirmée lors des débats du Conseil communal. De l'avis général, compte tenu de l'attachement prédominant des consommateurs, qu'ils viennent de Lausanne ou d'ailleurs, aux marchés de rue, la réflexion souhaitée de la part de la Municipalité devait d'abord porter sur la viabilité et l'implantation d'un tel marché couvert, tout en permettant de sauvegarder les marchés existants.

La création d'un marché couvert permanent relève d'une idée, a priori séduisante, mais peu compatible avec la réalité professionnelle des vendeurs de fruits et légumes notamment. Les producteurs locaux eux-mêmes considèrent qu'ils n'ont pas les ressources nécessaires, à tous points de vue, pour venir tous les jours vendre leurs produits dans un tel marché. Celui-ci ne pourrait donc être envisagé qu'avec la présence soutenue de marchands revendeurs, s'approvisionnant auprès de grossistes.

La Municipalité et les services concernés mettent toute leur énergie pour sauvegarder les marchés de rue (centre-ville, boulevard de Grancy, Ouchy l'été) en y favorisant la présence de producteurs locaux.

Pour évaluer dans quel contexte il serait possible de créer un marché couvert et permanent, sans mettre en péril les marchés de rue que personne ne souhaite voir disparaître, il semble nécessaire de rappeler dans quelles circonstances s'inscrit le maintien de ceux-ci.

A l'heure actuelle en effet, tous les petits marchés de quartiers, à l'exception de celui du boulevard de Grancy, ont disparu, aucun marchand n'ayant souhaité poursuivre l'expérience, faute de rentabilité suffisante (marché de l'avenue d'Echallens, marché du Petit-Chêne, marché du Tunnel, marché de la Pontaise, marché de la Saint-Louis).

Au marché central, il est déjà difficile aujourd'hui d'attribuer tous les emplacements destinés aux fruits et légumes. Tant les producteurs que les revendeurs ne sont pas en nombre suffisant pour assurer l'occupation des emplacements destinés aux fruits, légumes et champignons.

Dans ces conditions, la création d'un marché couvert fait craindre à la Municipalité qu'il ne puisse se tenir qu'au détriment du marché traditionnel cher aux Lausannois.

La Municipalité est donc d'avis, comme les marchands ou autres commerçants consultés, de ne pas créer de marché couvert permanent à Lausanne.

Afin de favoriser la pérennité des marchés de rue, elle a fixé quelques principes de gestion, dont les principaux sont les suivants.

Par principe, la priorité est accordée aux marchés lorsqu'ils se trouvent en concurrence, s'agissant de l'occupation de l'espace public, avec des manifestations ou les commerces permanents (magasins et établissements publics). Les suppressions ou les déplacements sont rares et uniquement pour des événements exceptionnels.

Le service de la police du commerce veille à faciliter l'accès aux marchés à toutes nouvelles candidatures. Un emplacement peut être proposé quasiment du jour au lendemain et des temps d'essai sont possibles. La révision du règlement relatif aux marchés est en cours et les souhaits de certaines catégories de marchands seront, dans la mesure du possible, pris en compte. Les intéressés doivent encore fournir des compléments

d'informations sur la composition du groupe de travail et sur la qualification des compétences professionnelles.

Les tarifs ont été élaborés de manière à tenir compte des catégories de produits (3 catégories). Le prix du mètreage des produits de l'agriculture est le moins cher (60 francs /m² par an). Toute autre mesure devrait veiller à ne pas se heurter au principe de l'égalité de traitement entre concurrents et à l'interdiction, pour une collectivité, de prendre des mesures de politique économique dans sa gestion du domaine public.

Des mesures en faveur des marchands, notamment en lien avec le stationnement de leurs véhicules, ont également été examinées. Deux principales tendances se dessinent : certains marchands font usage des « macarons » ou des cartes de stationnement communales, les autres s'organisent pour n'avoir qu'à décharger leurs marchandises sans avoir à stationner de véhicules. Offrir la gratuité des « macarons » aux marchands poserait à nouveau des difficultés d'égalité de traitement.

Il a encore été examiné la possibilité d'intégrer, dans les rues « à légumes » du marché, des stands proposant d'autres produits. Cette démarche est rendue très difficile par la topographie de la ville, qui empêche souvent des camionnettes ou des remorques d'y trouver place.

La Municipalité demeurera très vigilante au maintien des marchés de rue et prendra, le cas échéant, de nouvelles mesures en leur faveur, au fur et à mesure de l'évolution des circonstances.

3.2 Postulat Vincent Rossi — Création d'une plate-forme de baignade à Ouchy

Déposé le 20 novembre 2007⁵, le postulat de M. Rossi a fait l'objet d'une discussion préalable lors de la séance du Conseil communal du 8 avril 2008⁶ à l'issue de laquelle cette intervention a été renvoyée à l'examen d'une commission. Dans sa séance du 11 novembre 2008⁷, le Conseil communal a décidé de suivre la proposition de sa commission, de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

3.2.1 Rappel du postulat

A l'instar de ce qui existe à Montreux, le postulat demande que soit aménagé, le long du quai de Belgique, une plate-forme de baignade, consistant en une structure métallique surplombant l'eau. Le postulant considère que cette installation présenterait de nombreux effets positifs. En particulier, elle permettrait une grande diversité d'activités, quel que soit le temps (baignade, plongeon, repos, pique-nique, contemplation du panorama, etc.), offrant ainsi une animation aux citoyens et un impact positif sur le tourisme. Plus globalement, l'intervenant souhaite que ce postulat soit une amorce à une réflexion sur l'aménagement du port d'Ouchy, incluant la possibilité d'installer une plage à la place des emplacements dévolus aux locations de pédalos.

Lors de l'examen de ce postulat, la commission a requis de la Municipalité d'analyser, d'une part, les problèmes techniques d'autorisation et de sécurité et, d'autre part, la cohérence des activités dans ce secteur.

3.2.2 Réponse de la Municipalité

Les différents services communaux et cantonaux concernés par ce projet ont été consultés de manière à obtenir leur avis de principe sur la création d'une telle plate-forme, puisque le lac appartient au domaine public cantonal.

⁵ BCC 2007-2008, tome I, p. 373.

⁶ BCC 2007-2008, tome II, p. 648.

⁷ BCC 2008-2009, tome I, pp. 392-393.

De l'avis général, aucune interdiction de principe n'empêcherait le projet. Néanmoins, de sérieuses réserves ou objections ont été émises, principalement relatives à la cohabitation de la baignade avec les nombreuses activités nautiques se déroulant déjà à cet endroit et à l'intégration d'une telle plate-forme dans le site. Ainsi, les aménagements existants ont été, même sans baignade, considérés comme largement suffisants pour répondre aux besoins du public et remplir la fonction souhaitée de lieux de rencontres et d'animations (halte pour admirer le panorama et rencontres).

La Municipalité est d'avis que la zone concernée est aujourd'hui déjà nettement dévolue aux activités nautiques, de loisirs ou d'utilité publique. Le ski nautique lausannois se pratique sur un plan d'eau très proche. De l'autre côté, le ponton communal dit « de la Vierge », les trois locations de pédalos et autres engins nautiques, la quinzaine de bouées d'amarrage et, un peu plus loin, les 18 places d'amarrage destinées aux bateaux de visiteurs, relèvent clairement de la pratique d'activités nautiques. Le débarcadère de la CGN et la voie de circulation de ses bateaux, proches aussi, confirment cette affectation. La seule exception à cet usage nautique est la tenue de la partie « natation » du triathlon ; il s'agit cependant d'une manifestation ponctuelle et non d'une utilisation permanente du lieu à cette fin.

Les questions de sécurité ont également été examinées, car la baignade implique le plus souvent, en dépit des interdictions que l'on peut toujours prononcer, la pratique du plongeon. A cet égard, la zone envisagée est particulièrement dangereuse, puisque la profondeur d'eau n'est que d'1.50 m. seulement, alors qu'elle devrait être de 3.50 m. pour une hauteur de chute de 1.00 m.

Les aspects financiers d'une telle opération ont également été estimés et sont de l'ordre de Fr. 550'000.– (études géotechniques, de génie civil et d'architecture urbanistique, ainsi que travaux et matériaux nécessaires).

Une deuxième variante a été étudiée consistant en l'aménagement d'un escalier surplombant le muret et les enrochements. Compte tenu des contraintes techniques, ce projet s'avère également coûteux et ne règle pas les problèmes de sécurité.

Enfin, des contacts avec la Ville de Montreux ont été pris. Il est intéressant de noter que l'autorisation délivrée concerne une plate-forme dévolue à l'amarrage de bateaux et non à la baignade; elle sert donc d'infrastructure pour la baignade, parce que sa destination originelle a été détournée. Toutefois, contrairement à Lausanne, la profondeur d'eau s'avère suffisante, quand bien même aucune mesure de sécurité n'a réellement été examinée, puisque l'objet était destiné à un autre usage.

Au vu de ces différentes considérations, la Municipalité estime qu'il est préférable de maintenir les zones de baignades lausannoises à Bellerive (importantes rénovations prévues) et à Vidy, qui sont mieux adaptées. Elle estime en outre que le projet est onéreux et que son intégration dans un patrimoine historique tel qu'Ouchy n'est pas souhaitable.

3.3 *Postulat Claude-Alain Voiblet — Défibrillation rapide et mise en place d'un réseau de premiers répondants*

Déposé le 25 novembre 2008⁸, le postulat de M. Voiblet a fait l'objet d'une discussion préalable lors de la séance du Conseil communal du 3 février 2009⁹ à l'issue de laquelle cette intervention a été renvoyée à l'examen d'une commission. Dans sa séance du 30 juin 2009¹⁰, le Conseil communal a décidé de suivre la proposition de ladite commission, de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

⁸ BCC 2008 – 2009, tome I, p. 437.

⁹ BCC 2008 – 2009, à paraître.

¹⁰ BCC 2008 – 2009, à paraître.

3.3.1 Rappel du postulat

M. Voiblet demande à la Municipalité d'étudier la possibilité de mettre en place, en envisageant des sources de financement permettant de ne pas engager lourdement les finances de la Ville, un réseau de premiers répondants couvrant le territoire communal lausannois. Il requiert également d'étudier les moyens de faire en sorte que les rudiments de réanimation cardio-pulmonaire soient enseignés au sein des fonctions de l'administration communale en contact avec un large public, et, dans la mesure du possible, à toutes les infrastructures publiques à forte concentration de population.

3.3.2 Réponse de la Municipalité

La Ville de Lausanne dispose d'un réseau de première urgence sanitaire rapide et performant, doté d'un nombre suffisant d'ambulances et d'un SMUR (service mobile d'urgence et de réanimation). Le groupe sanitaire du Service de protection et sauvetage (SPSL) est composé essentiellement de professionnels de la santé (ambulanciers diplômés), qui interviennent, pour les cas les plus graves, aux côtés d'un médecin urgentiste. Ce dispositif, fruit d'une étroite collaboration entre le CHUV et le groupe sanitaire du SPSL, a été instauré il y a dix-sept ans. Il permet d'assurer avec grande efficacité la prise en charge des urgences vitales. Au demeurant, il incombe à la centrale « urgences santé 144 » d'assurer la gestion de tous les secours sanitaires sur l'ensemble du canton. Le personnel de cette centrale est en mesure, par ailleurs, lors de malaises graves, de donner par téléphone toutes les instructions utiles à l'appelant, afin d'entamer une réanimation, avant l'arrivée des secours. Ce cas de figure s'est déjà produit, avec succès à plusieurs reprises.

En ce qui concerne la mise en place de premiers répondants, au sein du personnel de l'administration communale, plusieurs dispositions ont déjà été prises ces dernières années. D'une part, sous l'égide de la commission de sécurité et de santé au travail, un cours sur les mesures d'urgence (premiers secours, feu) a été mis sur pied pour l'ensemble des collaborateurs de la Ville. Les bases de la réanimation cardio-pulmonaire sont enseignées lors d'une journée de cours théoriques et pratiques composés de plusieurs ateliers. D'autres employés, tels que les sapeurs-pompiers et les gardiens de piscine, suivent, quant à eux, la formation complète de réanimation cardio-pulmonaire, appelée BLS (basic life support), complétée d'un module autorisant l'utilisation d'un défibrillateur automatique externe (DAE). Cette formation, conforme aux directives du « Swiss Resuscitation Council » (SRC), est dispensée par les ambulanciers instructeurs du groupe sanitaire du SPSL. Elle dure un jour et demi et a une validité de deux ans. Elle doit ensuite être renouvelée tous les deux ans, par un module de formation continue d'une demi-journée.

Cela étant, il convient de relever que le Service de la santé publique (SSP), autorité en charge du dispositif sanitaire d'urgence du canton de Vaud, a eu l'occasion de traiter l'objet de la demande de M. Voiblet en 2006 déjà. En effet, sous la pression des fournisseurs et vendeurs de défibrillateurs automatiques externes, plusieurs organismes privés et publics avaient alors sollicité une prise de position de ce service. La commission pour les mesures sanitaires d'urgence du SSP a donc étudié la question principalement sur deux axes :

- analyse rétrospective, sur cinq ans, des cas de réanimation pris en charge par les ambulances et les SMUR dans le canton de Vaud, afin d'identifier la probabilité d'occurrence géographique (répétition de cas pour un lieu donné) ;
- analyse des rapports d'intervention établis par les intervenants susmentionnés, dans lesquels les mesures de réanimation entreprises par des témoins avant l'arrivée des secours professionnels sont stipulées ; ce point est particulièrement important, étant donné que l'implantation de défibrillateurs automatiques externes dans des lieux publics n'est d'aucune utilité si personne n'est en mesure de pratiquer les gestes de base de la réanimation et n'est formé à son utilisation.

En fonction des résultats de cette étude, la pertinence d'une implantation de défibrillateurs automatiques externes sur le canton est clairement apparue comme non démontrée. Le SSP n'a donc pas souhaité réglementer l'implantation de ces appareils dans des sites publics du canton de Vaud. En effet, même à la gare CFF de Lausanne, lieu où le nombre de personnes de passage est certainement le plus élevé du canton, le nombre de cas d'arrêts cardiaques s'est révélé insignifiant sur la durée de l'étude. En outre, il est important de souligner que lors d'un malaise grave, l'alarme à la centrale 144 et les premières mesures de

réanimation cardio-pulmonaire ne sauraient souffrir d'une perte de temps liée à la recherche d'un défibrillateur automatique externe. Cela implique, dans l'exemple de la gare CFF, qu'un appareil devrait être disponible quasiment sur chaque quai.

Enfin, la Municipalité rappelle que toutes les manifestations d'importance, notamment sportives, peuvent compter sur un dispositif sanitaire équipé pour la réanimation.

Se fondant sur ce qui précède, ainsi que sur l'expérience acquise par les services de secours sanitaires lausannois, la Municipalité n'envisage pas l'implantation de défibrillateurs automatiques externes dans les lieux publics (hormis dans les piscines, qui en disposent déjà). Cependant, elle souhaite maintenir les mesures déjà prises au sein de l'administration communale en ce qui concerne la formation de son personnel aux mesures d'urgence.

4. Direction des travaux

4.1 Postulat Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare

4.1.1 Rappel de la motion

Le 9 novembre 2004¹¹, Mme Zuercher déposait la motion susmentionnée demandant à la Municipalité « d'étudier puis de mettre en œuvre la création de zones 30 et de zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare. L'une des zones 30 pourrait pour le moins englober le réseau constitué de la rue du Simplon, le passage des Saugettes, le boulevard de Grancy, l'avenue du Rond-Point, l'avenue de l'Eglise-Anglaise (côté ouest de l'avenue d'Ouchy), l'avenue Dapples, le chemin du Pré-fleuri, la rue Jean-Jacques-Cart, la rue Voltaire, la rue du Crêt, l'avenue William-Fraisse, l'avenue de la Harpe (jusqu'à l'avenue de Cour), l'avenue Beauregard, le passage de Montriond, la rue de Bons, l'avenue Floréal, l'avenue du Grammont (jusqu'à l'avenue de Cour), le chemin des Délices, le chemin de la Ficelle et le chemin de la Joliette. »

Elle précisait en outre que « compte tenu des modifications de législation en matière de zones 30 — permettant d'intégrer dans les zones des axes principaux sur un tronçon — et compte tenu de la hiérarchie du réseau routier tel que définie dans le plan directeur des déplacements, d'autres zones sont à étudier (avenue du Mont-d'Or, avenue de la Dent-d'Oche, chemin de la Bruyère, avenue de Cour entre les avenues des Bains et des Figuiers, chemin de Primerose, ...) ».

Cette motion a été étudiée en commission le 17 mai 2005 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport par délibéré du Conseil communal du 4 octobre 2005¹².

4.1.2 Réponse de la Municipalité

En 1995, le Conseil communal adoptait le Plan directeur communal (PDC) dont le chapitre 4 «accessibilité et mobilité» définit une hiérarchisation du réseau selon quatre types d'axes, à savoir : les réseaux de niveau principal, de distribution, modéré ou de desserte. Il est spécifié dans le PDC que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou à celui de desserte peuvent être mis sous le régime d'une zone modérée (zone à 30 km/h ou zone de rencontre) ou encore bénéficier d'aménagements physiques exclusivement.

Comme le souligne Mme Zuercher une révision de la législation fédérale a été introduite depuis 2002 afin de simplifier la mise en place des zones 30 et des zones de rencontre et de favoriser ainsi une généralisation des mesures de modération du trafic à l'intérieur des quartiers. Dès lors, c'est l'Ordonnance sur la

¹¹ BCC 2004-2005, tome II, p. 189 (dépôt) ; pp. 748 ss (développement et discussion préalable).

¹² BCC, 2005-2006, tome I, pp. 794 ss.

signalisation routière (OSR) qui constitue la base légale régissant la mise en place des zones modérées. Dans cette ordonnance, il est spécifié par exemple que les zones ne peuvent être admises que sur des routes secondaires présentant le caractère le plus homogène possible.

Depuis 1995, la Ville a mis en place, en zone urbaine, quelque 36 zones sous le régime de la limitation à 30 km/h. Ainsi, environ 40% des habitants du territoire urbain résident actuellement à l'intérieur d'une zone modérée.

Enfin, la Municipalité tient à souligner que l'instauration d'une zone de modération du trafic n'est pas un but en soi mais un outil parmi d'autres permettant d'atteindre des objectifs de sécurité routière ou de qualité de vie. Ainsi, des solutions alternatives axées sur la conception de l'espace public sont-elles possibles, à l'exemple des récents aménagements réalisés :

- à l'avenue de Cour, sur le tronçon compris entre les chemins des Figuiers et des Bains, permettant non seulement une diminution du trafic mais également une diminution des vitesses de circulation comparable à celle d'une zone 30 ;
- à l'avenue du Mont-d'Or où la mise en place des rehaussements de la chaussée a permis à la fois la diminution des volumes de trafic et celle de la vitesse moyenne à 35 km/h ;
- à la rue Centrale où la requalification de la chaussée et des trottoirs a également permis une maîtrise des vitesses de circulation avec des vitesses moyennes actuelles de 30 km/h.

Pour répondre plus précisément à la motion Zuercher, la Municipalité rappelle que plusieurs zones modérées ont été réalisées depuis le dépôt de cette initiative en novembre 2004. Cela a notamment été le cas dans le périmètre désigné par l'auteur de la motion, à savoir les zones 30 Stade, Primerose et Funiculaire.

Dans les autres secteurs de la ville, de nouvelles zones 30 ont également été réalisées depuis 2004 dont celles du Maupas, des Bossons, de la Rouvraie, de Marterey et de Vers-chez-les-Blanc.

Il convient aussi de préciser que, d'ici la fin de l'année 2009, les zones 30 Abeilles–Montolieu et Bruyères–Fontenay devraient voir le jour, la dernière étant également située dans le secteur désigné par l'auteur de la motion. La future zone Malley est également en cours d'étude dans le cadre du projet de nouveaux logements Malley–Provence.

Comme on peut le constater, la Municipalité maintient son effort dans la mise en place des zones 30, ceci malgré les grands projets en cours et à venir qui occupent particulièrement les services techniques responsables des aménagements urbains (aménagements liés au m2, grands projets liés au Plan d'agglomération Lausanne–Morges /PALM), Métamorphose).

La Municipalité rappelle également que durant la deuxième partie de l'année 2006 et l'hiver 2007, la Ville a fait réaliser un audit de ses zones 30 par un bureau spécialisé, dont les résultats ont permis de mettre en évidence les éléments caractéristiques suivants :

- du côté des points forts, il convient de souligner la cohérence de l'approche fondée sur l'application d'une politique coordonnée entre les objectifs d'aménagement définis par le Plan directeur communal et le concept global de circulation ;
- s'agissant des points à améliorer, il faut tenir compte du sentiment d'insécurité qui semble manifeste dans certains quartiers ;
- en comparant les premières zones 30 réalisées avec les derniers aménagements exécutés, on notera que, du point de vue de la signalisation, des différences sont très marquées sur les principes d'application de la priorité de droite et le maintien des traversées piétonnières qui nuisent à la bonne compréhension du fonctionnement des zones 30 par les usagers.

Sur cette base, le rapport d'audit recommandait à la Municipalité :

- de corriger et d'adapter les aménagements pour qu'ils répondent tous aux critères définis dans l'Ordonnance fédérale en matière de signalisation par zone ;
- d'uniformiser la gestion des priorités et la suppression des passages piétons sur l'ensemble des zones ;

- de réaliser en priorité des mesures d'aménagement complémentaires dans les secteurs où des vitesses trop élevées sont enregistrées.

Pour se donner les moyens de réaliser cette mise à jour systématique des zones 30 et permettre la poursuite d'une politique en leur faveur d'une part tout en profitant de l'occasion offerte par la réponse à la présente motion d'autre part, la Municipalité a inscrit au Plan des investissements un montant de l'ordre de 700 000 francs destiné aux zones 30 pour les années 2010 à 2013. Un préavis spécifique sera donc présenté à votre Conseil en 2010. Il concernera notamment les quartiers Languedoc, Dapples, Grancy, Villamont (en relation avec l'agrandissement du collège), Tissot et Devin (tronçon inférieur) pour ne citer que les secteurs actuellement identifiés.

4.2 Postulat Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé

4.2.1 Rappel du postulat

Le 24 octobre 2006, M. Doepper déposait un postulat intitulé « Pour des P+R plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé »¹³. Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 23 octobre 2007 et s'est déterminée en faveur de sa prise en considération et de son renvoi à la Municipalité pour étude et rapport-préavis. Le Conseil communal a suivi l'avis de sa commission en sa séance du 23 octobre 2007¹⁴.

Dans son postulat, M. Doepper précise qu'il partage l'objectif de la Municipalité visant à « encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics en prévoyant à leur intention des parkings aux abords de la ville ». Par contre, il regrette un certain nombre d'inconvénients découlant de cette politique municipale, à savoir :

- les contribuables lausannois financeraient les équipements,
- les P+R n'auraient qu'une faible influence sur l'ensemble des déplacements urbains,
- il n'existerait aucune coordination régionale sur une politique globale.

Par ailleurs, l'auteur du postulat demande que la Ville se dote d'outils plus efficaces de maîtrise du stationnement sur le domaine privé car il existerait actuellement selon lui une disponibilité trop importante de places de stationnement sur le lieu de travail. De plus, M. Doepper demande l'application de conditions d'octroi des abonnements pour les usagers des P+R, afin de ne pas exercer une concurrence coûteuse par rapport aux transports publics.

4.2.2 Réponse de la Municipalité

Les parkings-relais (P+R) de la Ville de Lausanne sont en exploitation depuis 1998 avec, en septembre 2009, 1 614 places à disposition des usagers. En moyenne, plus de 1 000 abonnements mensuels et 4 500 tickets journaliers sont vendus par mois. Le nombre de clients progresse constamment et certains P+R sont saturés. En terme de circulation, cela représente chaque jour plus de 1 200 voitures qui ne circulent plus au centre-ville, soit plus de 2 400 mouvements par jour.

En fonction de l'origine du trajet (en général le domicile) des utilisateurs des P+R, la voiture reste une composante vitale de la chaîne des déplacements pour rejoindre une station efficiente de transports publics. Or, en 2009, si le réseau urbain (jusqu'aux limites de l'agglomération) présente de réelles alternatives au transfert modal, il faut reconnaître que plusieurs régions sont encore insuffisamment desservies par les transports publics.

¹³ BCC 2006-2007, tome I, p. 282 (dépôt), pp. 883 ss (développement et discussion préalable).

¹⁴ BCC, 2007-2008, tome I, pp. 231 ss.

Ces P+R répondent à un besoin de la population pendulaire résidant en dehors de Lausanne et qui ne peut pas forcément se déplacer en transports en commun (TC) au vu de la déficience de ces derniers hors de l'agglomération lausannoise.

Bien que, hors de l'agglomération lausannoise, des lignes ferroviaires (CFF et LEB) desservent le territoire, force est de reconnaître que l'organisation actuelle des parkings relais régionaux, également appelés « Park and Rail », n'offre pas assez de capacités pour accueillir l'ensemble des utilisateurs potentiels. Par ailleurs, les fréquences des trains régionaux sont trop peu attrayantes pour inciter un nombre suffisant d'automobilistes à effectuer le transfert modal. De plus, les taxes de parcage sur ces infrastructures sont fixées sans coordination régionale.

En attendant de meilleures fréquences du RER, du LEB et l'implantation de P+R régionaux, il est nécessaire d'arrêter les automobilistes pendulaires aux « portes » de la ville en proposant aux conducteurs un stationnement en périphérie avant qu'ils ne circulent en zone urbaine. Cette solution permet à la Ville de Lausanne de gérer la circulation en maîtrisant la capacité de son réseau routier. Il convient de préciser que l'amélioration du réseau RER n'est pas prévue dans un avenir proche. La desserte entre Allaman, Cossonay, Palézieux et Cully ne sera pas renforcée avant 2018 (voir : « Les RER du futur en Suisse Romande / Réseau Express Régional Vaudois » — plaquette éditée conjointement par le Canton de Vaud et les CFF).

En attendant cette coordination régionale que la Municipalité appelle de ses vœux, une planification globale sur la politique du stationnement va être lancée par l'agglomération Lausanne–Morges. Dans ce contexte, la Ville de Lausanne recueille actuellement les données qui lui serviront de base. Cet inventaire permettra notamment de mieux connaître le profil des utilisateurs actuels des P+R lausannois. La problématique des conditions d'octroi des abonnements sera traitée dans cette étude et devra tenir compte d'un certain nombre de paramètres, tels que :

- Ratio temps entre un trajet en voiture et son équivalent en transports publics
- Zone d'exclusion autour du P+R
- Horaire de travail de l'utilisateur
- Qualité de la desserte / efficience / couloir TC de l'origine à la destination de l'utilisateur

Pour être efficace dans l'application des conditions d'octroi des abonnements, il faut mettre en œuvre une analyse de chaque demande d'utilisateur afin de déterminer l'opportunité de l'attribution. En cas de refus, les modalités devront être justifiées avec des arguments solides. Il faut relever que ces analyses impliqueront un travail administratif nouveau. De plus, pour être performante et équitable, cette demande devra être renouvelée chaque année.

Dans un souci de cohérence avec la politique globale qui découlera de l'étude PALM (Projet d'agglomération Lausanne–Morges) et au vu des délais, il n'est pas encore pertinent d'introduire des conditions d'octroi aux usagers des P+R.

Il convient de préciser qu'un refus d'octroyer une possibilité de stationnement dans les P+R pourrait avoir des conséquences négatives sur la circulation. En effet, des utilisateurs éconduits pourraient être tentés de revenir stationner au centre-ville dans des parkings privés (Riponne, Centre, Montbenon, etc.).

De plus, afin de ne pas pénaliser les visiteurs occasionnels du centre et pour des raisons de surcharge administrative, les conditions d'octroi ne seront pas appliquées aux cartes journalières. En ce qui concerne la « concurrence coûteuse » invoquée dans le postulat, il convient de rappeler les conditions de vente émises par tll/Mobilis à l'égard des abonnements mensuels et des tickets journaliers en usage dans les parkings relais.

P+R en surface : zone 11 Mobilis	Abonnement mensuel	Carte journalière
Tarif pour l'utilisateur	98.—	10.—
Redevance Mobilis	60.—	7.60.
Recettes pour le stationnement	38.—	2.40

La Ville de Lausanne ne bénéficie d'aucun rabais de la part de t//Mobilis hormis la commission de 3% sur la vente des abonnements et l'octroi de la zone 11 pour le P+R de Vennes alors qu'il est en zone 12. A ce stade, il semble clair que les P+R ne constituent pas une concurrence déloyale aux transports publics d'agglomération puisque l'utilisateur paye entièrement le coût de son transport. En ce qui concerne le futur P+R de Vennes, les tarifs — encore à l'étude — pourraient être les suivants :

P+R de Vennes : zone 12 Mobilis	Abonnement mensuel	Carte journalière
Tarif pour l'utilisateur	150.—	15.—
Redevance Mobilis	60.—	7.60
Recettes pour le stationnement	90.—	7.40

Comme indiqué ci-dessus, la Ville de Lausanne ne bénéficiera d'aucune réduction sur les prix des abonnements de transports publics. Les nouveaux tarifs qui seront appliqués au P+R de Vennes devront être inférieurs à ceux pratiqués dans les parkings privés du centre-ville afin qu'ils constituent une réelle alternative pour leurs usagers.

Il convient de préciser qu'en introduisant des conditions d'octroi des abonnements, les avantages liés au covoiturage offerts à ce jour dans les P+R de surface disparaîtront.

En conclusion, la Municipalité pense que s'il est intéressant d'établir des conditions d'octroi aux abonnements des usagers des P+R, il est prématuré de les introduire actuellement, pour les raisons suivantes :

- Cohérence avec la stratégie régionale des P+R
- Coordination des conditions d'octroi au niveau du PALM
- Construction des P+R régionaux
- Augmentation de l'attractivité des transports publics régionaux (RER)

En ce qui concerne le recours à de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé, il convient de préciser que les possibilités de parcage prévues lors des constructions sont réglementées par le PGA (Plan général d'affectation). Les conditions appliquées dans ce cadre peuvent être qualifiées de restrictives puisqu'elles vont au-delà des valeurs recommandées par les normes.

Enfin, la Ville s'engage à œuvrer dans le sens souhaité par l'auteur du postulat dans le futur éco-quartier de la Blécherette dont elle maîtrisera les aspects fonciers. Sur le reste du territoire communal, elle continuera de se plier à l'application du PGA.

4.3 Motion Alain Hubler — *µm5* : un « micro-métro » pour le Vallon

4.3.1 Rappel de la motion

Le 4 septembre 2007, M. Hubler déposait une motion demandant « d'étudier, de planifier et de réaliser un ascenseur incliné, accessible aux piétons, handicapés et vélos, permettant de connecter le quartier Vallon-Industrie avec la station CHUV du m2 »¹⁵.

Cette motion a été renvoyée à une commission qui a siégé le 3 mars 2008. Le 7 octobre 2008, le Conseil communal décidait de prendre cette motion en considération et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport-préavis¹⁶.

Dans sa motion, M. Hubler explique qu'« avec la mise en place du réseau 08 des tl, le quartier Vallon-Industrie (...) se retrouve dans un vide relatif de desserte. Et pourtant, la place du Vallon se trouve à moins de 200 mètres à vol d'oiseau de la station CHUV du m2. (...) Le seul problème est (...) les 50 mètres de dénivelé qui séparent les deux lieux qui sont liés par le fameux chemin du Calvaire. »

L'auteur de la motion propose un tracé indicatif mesurant environ 75 mètres et présentant une dénivellation de 50 mètres, de la place du Vallon (au nord des anciens Ateliers et Magasins de la Ville) jusqu'à l'arrière des bâtiments de la rue du Bugnon 25 et 27 de la Cité hospitalière. Il en estime le coût à un peu moins de 500 000 francs, sans le génie civil.

4.3.2 Réponse de la Municipalité

Un tel projet n'est pas tout à fait nouveau. En effet, un message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 31 mai 1889, proposait déjà d'attribuer une concession pour l'exploitation d'un chemin de fer (funiculaire) du Vallon au Calvaire. On y apprenait entre autres que le Conseil d'Etat vaudois avait préavisé favorablement à cette demande de concession en 1898 déjà et que la demande avait été formulée en 1896 par un certain Fritz Zbinden. Il faut peut-être chercher le motif de l'abandon de cette liaison dans le début de réalisation du réseau de tramway lausannois qui, dès l'année 1896, a connu un fort développement et qui a sans doute rendu ce projet caduc.

La population du quartier actuellement concernée par la création d'un tel transport est de l'ordre de 1000 habitants. Les enfants et personnes âgées y sont moins nombreux que sur l'ensemble de la commune ; la taille des ménages est également plus petite, soit environ 1.8 personne par ménage. Les emplois du secteur sont estimés à 500.

Au niveau de l'accessibilité en transports publics, le quartier du Vallon, avant la mise en place du réseau 08 des tl (R08), était desservi en direction du CHUV par les lignes n° 5 et 6. L'arrêt « Place du Nord » était atteignable en trois minutes environ, à pied, depuis la place du Vallon. Les statistiques à cet arrêt donnent une moyenne journalière de 415 montées (janvier à octobre 2008). Il n'est toutefois pas possible de déterminer combien de ces personnes sont descendues à l'arrêt CHUV ni combien provenaient du Vallon. Depuis la mise en service du R08, le quartier du Vallon est desservi tangentiellement par les lignes n°22 (Clochette-Bellevaux-Tunnel-Flon) et 60 (Froideville-Cugy-Flon) qui permettent d'accéder au m2 à la station Bessièrès ou au Flon.

En ce qui concerne l'urbanisme, plusieurs hypothèses de développement de ce quartier allant dans le sens souhaité d'une densification de la ville ont déjà été évoquées. Il est cependant encore trop tôt pour se prononcer sur le nombre de logements supplémentaires futurs de même que sur l'horizon à prendre en compte. En effet, un projet de Plan partiel d'affectation (PPA) est à l'étude sur un secteur élargi autour de l'ancienne usine d'incinération. Il pourra être présenté au plus tôt en 2011 à votre Conseil. Ce PPA pourrait permettre la construction de nouveaux logements sur le site de l'ancienne usine. Au maximum, cela

¹⁵ BCC 2007-2008, tome I, p. 13 (dépôt) ; tome II, pp 105 ss (développement et discussion préalable).

¹⁶ BCC, 2008-2009, tome I, pp. 164 ss.

représenterait quelque 300 habitants supplémentaires. Il faut toutefois considérer que, même avec cette augmentation hypothétique des habitants, la demande totale justifie difficilement un tel projet dans le contexte de desserte en transports en commun (TC) existant dans ce quartier.

Le tracé de ce moyen de transport de surface devrait bien entendu s'intégrer dans le bâti existant et tenir compte de la topographie des lieux. Le point de départ se situerait à proximité de la place du Vallon, actuel « centre de quartier » ; dans le secteur haut, sans toucher à l'habitat existant. Seule est envisageable une arrivée sur la parcelle appartenant au CHUV, à l'arrière des bâtiments de la rue du Bugnon 25-27. Prenant en compte la distance la plus courte, le tracé proposé par l'auteur de la motion répond à ces exigences. Il présente toutefois l'inconvénient de traverser plusieurs parcelles privées.

Par ailleurs, il convient de rappeler que dans le cadre du projet *Axes forts des transports publics urbains* (AFTPU), le réseau des transports publics est appelé à évoluer et aura un impact sur les temps de parcours des accès au centre-ville. L'itinéraire du tramway entre la place du Flon et le bas de la route des Plaines-du-Loup, dans la variante N1 du projet, prévoit un arrêt dans le secteur de la place du Tunnel. Dans le cas de la variante N5, c'est une réorganisation des lignes de surface qui aura lieu dans le secteur. Le choix entre ces deux variantes n'est à ce jour pas formulé et devrait intervenir d'ici la fin de cette année. Indépendamment de ce choix, il est important de préciser que cet ambitieux projet de développement des transports publics va améliorer les conditions de desserte de ce quartier, aussi bien en termes de fréquence que de temps de parcours.

D'après les *tl*, consultés pour une expertise, si l'objectif est d'améliorer la desserte de ce quartier en direction du CHUV et compte tenu de la fréquentation des lignes n° 5 et 6 (avant R08) en direction du nord, il semble disproportionné de construire une installation spécifique pour un trafic journalier certainement très largement inférieur à 400 personnes.

Si l'objectif est de raccorder le quartier du Vallon au m2, il convient alors de se poser la question des temps d'accès. Sur la base de relevés *in situ* et des horaires *tl*, le temps de parcours moyen entre la place du Vallon et la station CHUV (quai d'accès à la rame) est de l'ordre de huit minutes à pied via le chemin du Calvaire, pour une distance de 500 m. environ. Avec une installation mécanique, le temps de parcours est estimé à une à deux minutes pour rejoindre la station inférieure de l'ascenseur, un temps d'attente moyen de trois minutes selon la forme d'exploitation la plus souple (sur appel), un temps de parcours sans doute proche de trois minutes également et enfin environ deux minutes de marche à pied entre la future station supérieure et la station CHUV du m2 (traversée de la rue du Bugnon), soit un total d'une dizaine de minutes environ.

Entre la place du Vallon et la station Bessièrès du m2, soit environ 700 m. les temps d'accès moyens actuels sont de l'ordre de neuf minutes à pied et de dix minutes (compris entre sept et quatorze minutes) en empruntant le bus. En ajoutant un temps d'attente moyen du m2 de une minute et demie aux heures de pointe et de trois minutes aux heures moyennes, ainsi qu'une durée de trajet jusqu'à la station CHUV d'environ trois minutes, le temps total moyen pour relier la place du Vallon au CHUV est d'environ treize minutes et demie à seize minutes.

Il ressort de ce qui précède que l'accès au CHUV depuis le quartier serait facilité. En revanche, l'accès au métro m2 se révélerait globalement équivalent en termes de temps par la station Bessièrès à pied ou par la station CHUV en « micro-métro ».

De plus, il faut évoquer l'absence de réflexion globale sur ce type d'installation. Celle-ci s'intégrera dans la problématique plus générale des déplacements piétons, dans le cadre de la révision à venir du Plan directeur communal (PDC) par exemple.

En résumé, le potentiel de ce micro-métro ($\mu m5$) est très faible si l'on se base sur la demande actuelle et future. En effet, au regard du projet encore incertain de développement du secteur, il n'apparaît pas cohérent d'engager aujourd'hui de telles dépenses pour une mesure « ponctuelle », au risque qu'elle ne soit pas adaptée aux réels besoins futurs.

4.4 *Postulat Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne*

4.4.1 *Rappel du postulat*

Le 11 mars 2008, Mme Litzistorf déposait une motion intitulée « Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne » demandant à la Municipalité de présenter la candidature de Lausanne auprès de la Confédération pour obtenir l'autorisation de mener à bien un essai¹⁷.

Cette motion a été renvoyée à une commission qui a siégé le 15 juillet 2008. A cette occasion l'auteure a accepté de transformer sa motion en un postulat demandant une étude de faisabilité sur la mise en place d'un péage urbain. Le 25 novembre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport-préavis¹⁸.

4.4.2 *Réponse de la Municipalité*

La demande d'une étude sur le thème du péage urbain n'est pas nouvelle à Lausanne. En effet, entre le moment où votre Conseil a pris ce postulat en considération et la rédaction du présent chapitre, le rapport-préavis N° 2009/7 du 18 février 2009 répondait à la motion Alain Hubler et Evelyne Knecht « Un péage urbain pour financer la gratuité des tl : étude d'une solution écologique et sociale pour Lausanne »¹⁹. L'objectif de l'introduction du péage était cette fois clairement explicitée : le financement des transports publics. Dans sa réponse, la Municipalité se montrait sceptique sur les péages et annonçait qu'une étude serait réalisée par la Direction des travaux.

Comme annoncé, la Direction des travaux a mené cette réflexion et procédé à une analyse détaillée de l'état des connaissances actuelles sur la question des péages urbains. Elle a également effectué des comparaisons avec d'autres villes telles que Londres et Stockholm, puis évalué différents scénarios (périmètre et système) pour Lausanne.

Au fond, la question est de savoir si la mise en place d'un péage urbain est une mesure judicieuse pour une ville de 130 000 habitants telle que Lausanne, voire pour agglomération de 310 000 habitants en élargissant le périmètre pris en considération et, dans l'affirmative, quel type de péage mettre en place et pour quels objectifs.

Les principaux buts poursuivis par un système de péage urbain sont :

- Réduire les phénomènes de saturation du réseau routier dans l'agglomération, principalement durant les périodes de pointe, et garantir des performances accrues pour le réseau de transports collectifs (vitesse commerciale, régularité)
- Inciter les usagers à effectuer des déplacements avec des modes de transports alternatifs
- Diminuer les nuisances environnementales (bruit et pollution de l'air) générées par le trafic automobile
- Récolter des fonds permettant de financer par exemple des projets d'infrastructures de transports « tous-modes » dans l'agglomération

Pour réduire les nuisances induites par le trafic individuel motorisé, la Municipalité dispose d'un outil efficace avec le Plan directeur des déplacements (PDD) voté en 1995. Il est important de préciser que la diminution ou le contrôle du trafic urbain peut se faire au moyen de diverses mesures, dont plusieurs sont actuellement déjà mises en œuvre à Lausanne. Il s'agit de mesures qui visent une diminution du recours à la voiture individuelle. Depuis l'approbation du Plan directeur par le Conseil communal, les services de l'administration s'occupent de la mise en place des mesures proposées avec des résultats probants. Outre de nombreuses réalisations, il convient de rappeler que des axes forts de transports publics sont à l'étude en direction de l'ouest et du nord-ouest, ce qui provoquera une réorganisation complète de la circulation au centre-ville et renforcera l'attractivité des transports publics à l'horizon 2015.

¹⁷ BCC 2007-2008, tome II, p. 460 (dépôt) ; p. 911 (développement et discussion préalable).

¹⁸ BCC 2008-2009, tome I, pp. 555 ss.

¹⁹ BCC, à paraître.

Réfléchir à un péage urbain signifie analyser la tarification de la mobilité et notamment évaluer, d'une part, l'influence du prix sur la demande de mobilité et, d'autre part, la répartition actuelle des coûts entre les utilisateurs et le secteur public. Le péage routier est un instrument de tarification de la mobilité qui peut avoir une influence sur la demande de mobilité. En effet, les automobilistes ne paient généralement que les coûts directement associés à leur déplacement (essence, assurance, taxe automobile, immatriculation, amortissement, entretien, réparation, stationnement) et non les coûts réels de transport (nuisances environnementales, atteintes à la santé, effets économiques liés à la saturation des réseaux routiers, coûts indirects liés aux accidents, etc.).

Au niveau juridique, en vertu de l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale, l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. En conséquence, les péages routiers ne sont en principe pas admis. Toutefois, quelques exceptions ont déjà été autorisées par le Parlement ou le peuple. Le 3 juin 2008, le Conseil national, à l'instar du Conseil des Etats, s'est opposé aux tests et a biffé ce point du programme de législature 2007–2011 du Conseil fédéral. Dès lors, le péage routier en Suisse est pour l'instant réglementairement non compatible. Son instauration ne semble envisageable qu'à moyen terme.

Pour ce qui est des expériences de péage urbain, il est finalement assez difficile de comparer les six villes concernées (Londres, Singapour, Oslo, Stockholm, Edimbourg et Trondheim) et d'en tirer des enseignements précis pour Lausanne. En effet, chaque système mis en œuvre constitue du « sur-mesure ». On constate cependant que tous les systèmes sont globalement coûteux : les investissements réalisés sont compris entre 50 et 630 millions de francs suisses. A titre indicatif, la ville de Genève estime le coût de l'instauration d'un tel système sur son territoire à environ 50 millions de francs. Les frais d'exploitation, liés en partie à la nature du matériel, sont également très disparates. Quant aux recettes, elles sont estimées entre 26.5 (Trondheim) et 160 millions de francs (Oslo).

S'il ne fallait retenir qu'un système parmi tous ceux analysés, le choix porterait sur le modèle de zone car c'est celui qui privilégie les objectifs de gestion du trafic. Ce modèle comporte deux sous-variantes : le péage de cordon et la redevance forfaitaire. La première consiste à percevoir un montant à l'entrée et/ou à la sortie de la zone. Les trajets ayant leur origine et leur destination à l'intérieur de la zone sont gratuits (Oslo). La seconde sous-variante repose sur une autorisation payante pour effectuer des trajets dans la zone du péage et ceci pour une période déterminée (Londres).

Quatre périmètres de péage de zone ont été étudiés allant de l'hypercentre lausannois à l'agglomération Lausanne–Morges. Après analyse, seuls les périmètres « Lausanne » (sans les zones foraines) et « interne à l'autoroute » (de Crissier à Lutry) sont envisageables. Le premier, exclusivement sur sol lausannois, semble plus facile à mettre en place à court terme. Le second, plus logique en termes d'agglomération, serait certainement plus compliqué à mettre en place, vu le nombre de communes concernées.

On pourrait par conséquent retenir quatre variantes de péage, soit les deux périmètres retenus avec à chaque fois deux sous-variantes du modèle de zone (cordon ou redevance forfaitaire). En fonction du périmètre et du type de péage, l'investissement initial varierait entre 20 et 80 millions de francs et les recettes entre 25 et 60 millions de francs. Il convient de relever que le système de péage de zone nécessite la mise en place de portiques munis de caméras de surveillance. Il serait extrêmement coûteux et long à mettre en place pour une ville de la taille de Lausanne. Techniquement, le système le plus simple consisterait à éviter la pose d'équipements de contrôle et à gérer la vente et le contrôle d'une vignette autorisant l'accès à la zone.

Avec l'ambition de l'agglomération Lausanne–Morges d'accueillir 40 000 habitants et 30 000 emplois supplémentaires d'ici à 2020 et avec la mise en place des axes forts de transports publics (AFTPU), notamment avec l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS), la Ville de Lausanne connaîtra une forte revitalisation, allant dans le sens du développement durable. Il est indéniable que ces investissements, qui feront suite à ceux du m2 et du réseau 08 des tl, seront à même d'augmenter considérablement la part modale des transports publics. La Municipalité est persuadée que les objectifs ambitieux du PALM, à savoir une augmentation de la fréquentation des transports publics de 44%, seront suffisants pour améliorer durablement la qualité de l'air et diminuer le bruit en ville de Lausanne.

Le péage urbain, soit la tarification de la mobilité, est un outil parmi d'autres pour modifier le comportement des usagers en servant de levier incitant à utiliser des modes de transports alternatifs à la

voiture. Au vu des résultats encourageants obtenus avec le PDD et de la future arrivée des AFTPU, la Municipalité ne considère pour le moment pas nécessaire de mettre en œuvre un péage urbain à Lausanne.

4.5 Pétition du collectif Danger de vie — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine incinération du Vallon

4.5.1 Contexte de la pétition

L'ancienne usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) du Vallon est hors service depuis le début de l'année 2006, année durant laquelle sa cheminée a été démolie car elle présentait un risque statique.

Dans sa séance du 15 novembre 2007, la Municipalité a décidé de démanteler le complexe par étapes et a adjugé les travaux de la première étape de déconstruction de l'ancienne usine. Ainsi, les travaux de démontage des installations électromécaniques ont été réalisés à fin 2007. Le Conseil communal a accepté ce principe de démantèlement par étapes en adoptant les budgets des quatre derniers exercices (2006-2009).

L'ancienne UIOM a été investie, le 5 mai 2008, par le collectif « Danger de Vie ». Ce groupement revendique, de manière générale, des espaces de création alternatifs bon marché en ville de Lausanne et, en particulier, un projet culturel et politique prévoyant notamment la mise en place d'espaces d'art, d'artisanat et de bricolage dans l'enceinte de l'ancienne UIOM.

Une plainte pénale contre inconnu/s a immédiatement été déposée par le chef du service d'assainissement pour violation de domicile. Des compléments de plainte ont été déposés les 9 mai 2008 et 15 juillet 2008 pour dommages à la propriété, soustraction d'énergie et vol.

Eu égard au fait que l'air était fortement soupçonné d'être vicié dans les locaux de l'ancienne UIOM et vu le refus obstiné des squatters de prendre au sérieux les avertissements qui leur ont été adressés, une requête civile a été déposée le 20 mai 2008 en vue de leur expulsion. Le collectif n'ayant pas quitté l'usine au terme du délai imparti au 10 juillet 2008 par décision de justice, une discussion a toutefois pu être entamée, le 17 juillet 2008, entre les squatters et une délégation municipale conduite par son vice-président, M. Olivier Français. Le dialogue a pu être renoué. Les membres du collectif se sont engagés à quitter les locaux dans le calme et sans l'intervention de la force publique et la Municipalité à retirer toutes les plaintes déposées qui n'étaient pas poursuivies d'office.

Après la mise à l'enquête publique (du 17 juin au 17 juillet 2008) et la délivrance du permis de démolir, la Municipalité a décidé, dans sa séance du 23 juillet 2008, de procéder aux phases de démolition significatives de l'usine. Elle a adjugé les travaux de démontage du bâtiment administratif, de la halle de déchargement des ordures, de la superstructure de la fosse à ordures ainsi que des halles, marquise et couverts annexes. Ces travaux ont été entrepris en été 2008. La Municipalité a également décidé de démanteler le reste de l'usine, soit la partie industrielle, au début de l'année 2009. Un montant a été inscrit à cette fin au budget 2009. Il a été validé par le Conseil communal.

Le 25 mars 2009, la Municipalité a opté pour un démantèlement quasi complet de l'ancienne usine. Les travaux de démontage ont commencé le 30 mars 2009. L'assainissement (désamiantage) s'est déroulé dans un cadre entièrement confiné jusqu'en juin 2009. Le démantèlement proprement dit de la superstructure a commencé début juillet 2009. La fin des travaux est prévue pour le début du mois de novembre 2009.

4.5.2 Rappel de la pétition

La pétition a été déposée auprès du Conseil communal le 1^{er} juillet 2008²⁰. Elle a renvoyée à la Municipalité le 19 mai 2009 pour étude et communication²¹. En raison de son caractère relativement

²⁰ BCC 2007-2008, tome II, p. 11.

²¹ BCC, à paraître.

important (portant notamment sur l'avenir du site de l'ancienne UIOM), la Municipalité a choisi de répondre à cette pétition par la voie du rapport-préavis.

Les 259 membres du collectif et/ou habitants du quartier du Vallon présentaient les sept demandes suivantes :

1. Qu'il ne soit procédé à aucune expulsion par la force
2. Que la plainte déposée contre les squatteurs-euses soit retirée immédiatement
3. Que des analyses de la qualité de l'air soient effectuées à différents endroits à l'intérieur et à l'extérieur du site
4. Que la ville de Lausanne fasse en sorte que le projet « Danger de vie » puisse être réalisé par le collectif
5. Qu'aucun démantèlement n'ait lieu avant qu'un projet de reconstruction soit finalisé et prêt à démarrer dès la fin de la démolition
6. Que ce projet de reconstruction soit approuvé par les habitant-e-s du quartier du Vallon
7. Que le collectif « Danger de vie » puisse bénéficier de l'usage du bâtiment jusqu'au début effectif des travaux

4.5.3 Réponse municipale

1. Aucune expulsion par la force n'a eu lieu. Le 17 juillet 2008, une discussion a été menée entre les squatters et une délégation de la Municipalité à l'issue de laquelle les membres du collectif se sont engagés à quitter les locaux dans le calme et sans l'intervention de la force publique, moyennant que la Municipalité retire les plaintes déposées non poursuivies d'office.
2. Les plaintes pénales relatives aux infractions ne se poursuivant pas d'office ont été retirées par la Municipalité le 23 juillet 2008. Le non-lieu a été prononcé les 5 et 20 mars 2009 par les deux juges d'instruction en charge des dossiers pénaux.
3. Un suivi environnemental et, en particulier, des analyses de la qualité de l'air ont été effectués avant et pendant la démolition de l'ancienne usine du Vallon. Ils ont démontré que les mesures préventives ainsi que celles mises en œuvre durant les travaux ont permis de limiter les impacts du chantier sur l'environnement et les riverains, dans le respect des normes liées à la qualité de l'air (OPair). L'autorité cantonale compétente en la matière, le SEVEN, a accompagné ces démarches et effectué les contrôles nécessaires.
4. Il n'incombe pas à la Ville d'assurer la réalisation du projet du collectif quel qu'en soit le prix. Toutefois, la Ville a émis différentes propositions, notamment la remise en état du terrain au chemin de la Solitude avec installation d'un plantage municipal et possibilité pour les squatters d'y occuper une ou plusieurs parcelles. La possibilité de participer à la remise en état du terrain a également été offerte. Ces propositions ont été rejetées par le collectif.
5. Eu égard à des considérations d'ordres technique et sécuritaire, la Municipalité a décidé, en accord avec le Conseil communal, de démanteler l'usine dans sa quasi-totalité et de mettre en place un groupe de travail chargé de procéder aux études nécessaires au lancement d'un projet urbanistique. Celui-ci pourrait aboutir à un concours d'urbanisme et/ou d'architecture dans le courant de l'année 2010. Ce choix a été validé par la Commission des finances, qui a accepté un crédit supplémentaire demandé par la Municipalité à cet effet.
6. Les ouvrages futurs se conformeront à un plan partiel d'affectation en cours d'élaboration. Ils garantiront la participation conformément à la procédure habituelle, en particulier dans le cadre de la procédure de permis de construire. Les riverains seront associés à la démarche.
7. Le bâtiment ayant été détruit, cette question n'a plus de raison d'être.

4.6 *Motion Isabelle Truan — La place des Bergières*

4.6.1 *Rappel de la motion*

Le 3 juin 2008, Mme Isabelle Truan déposait au Conseil communal une motion intitulée « La place des Bergières »²². En sa séance du 17 juin 2009, le Conseil communal décidait de renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport²³. Cette motion reprenait le postulat déposé au Conseil communal le 21 novembre 2006 dans lequel Mme Truan demandait la création d'un espace public et le renforcement du pôle de quartier des Bergières²⁴. L'auteur du texte constatait que toute une série d'équipements font des Bergières un véritable centre ou pôle de quartier mais que ce qui manque à ce dispositif est un élément essentiel dans la vie communautaire et urbaine : une place et la présence d'un espace public. Comme les surfaces susceptibles de recevoir ces aménagements sont propriété de Migros Vaud et de la Winterthur assurances, le postulat suggérait de négocier une servitude d'usage pour la surface et de compenser les places de parc perdues sur le domaine public. Le renforcement du pôle devait passer par une amélioration de l'espace public, son animation et de bonnes communications piétonnes et en transports publics.

Le dépôt de cette motion faisait suite au vœu de la commission en charge de l'étude du postulat qui, dans sa séance du 21 mai 2008, a décidé à l'unanimité, de « demander sous la forme d'une motion l'étude en priorité de quelques aménagements simples avec les propriétaires ou avec la société du parking pour répondre à ce vœu. En cas d'échec, d'étudier des solutions dans le cadre du préavis sur le futur réaménagement de l'avenue du Grey ».

4.6.2 *Réponse de la Municipalité*

Dès lors, un groupe de travail composé des services concernés de la direction des travaux s'est donné pour mission d'examiner la situation et de proposer une réponse en concertation avec les propriétaires des surfaces nécessaires à tout nouvel aménagement. Alors que la zone devant la Migros s'est révélée un peu excentrée, celle devant la Coop et la BCV semble la plus favorable en potentialités puisqu'elle fait le lien entre les fonctions est et ouest du site. Les avant-projets esquissés ont cependant montré que des contraintes inévitables supposaient la modification des dispositifs de stationnement et de livraison existants. Or les propriétaires et bénéficiaires de ces installations ont clairement refusé d'entrer en matière sur une atteinte aux fonctionnalités telles qu'elles existent et qui créent les carences critiquées par le postulat puis par la motion.

La demande de l'initiative d'étudier des solutions dans le cadre du préavis sur le futur aménagement de l'avenue du Grey renvoie aux avant-projets déjà effectués de créer un giratoire au carrefour Bergières–Grey. Ce dispositif vise d'abord à améliorer le passage des transports publics et à sécuriser les multiples accès transversaux côté nord. On peut envisager alors une requalification de l'espace sous la forme d'un trottoir élargi et arboré. Au vu de l'impact d'un tel aménagement sur les accès latéraux, une négociation avec les propriétaires mentionnés restera indispensable. Ces aménagements dépendent de travaux de grande envergure sur les avenues concernées et un échéancier de ces réalisations n'est pas encore déterminé. Il existe toutefois désormais un large consensus en faveur du réaménagement de ce site au bénéfice de ses usagers piétons.

²² BCC 2007-2008, tome II, p. 1007.

²³ BCC, à paraître.

²⁴ La Municipalité a répondu à ce postulat dans son préavis no 2007/64 dont le Conseil communal a adopté les conclusions en sa séance du 20 mai 2008 (BCC 2007-2008, tome II, pp. 982 ss).

5. Services industriels

5.1 Motion Yves Ferrari — Atel et EOS : Pour une fusion sans fission ! Un grand pas vers la société à 2 000 W

5.1.1 Rappel de la motion

Déposée le 1^{er} juillet 2008²⁵, cette motion a été renvoyée à la Municipalité, pour étude et rapport, en date du 24 février 2009²⁶. Elle s'inscrit en réaction à la demande d'Atel (aujourd'hui Alpiq) de construire une nouvelle centrale nucléaire et demande à la Municipalité de donner mandat aux délégués désignés par la Ville au conseil d'administration ou à toute autre fonction au sein d'EOS et de Romande Energie de s'opposer à toute nouvelle centrale nucléaire.

5.1.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité répond sur la forme, en arguant qu'une motion sur un objet de ce type n'est pas recevable. Elle se prononce aussi sur le fond parce que la question énergétique est évidemment importante et que la problématique nucléaire ne peut être éludée.

5.1.2.1 Sur la forme

L'article 4 de la loi cantonale sur les communes (LC) attribue au Conseil communal des compétences particulières exhaustivement énumérées alors que la Municipalité dispose d'une compétence générale et résiduelle. Pour qu'elle puisse avoir force obligatoire pour l'exécutif, une motion ne peut donc porter que sur une de ces attributions, ce qui n'est pas le cas de la motion de M. Ferrari.²⁷

On peut également aborder le contenu de cette motion dans la perspective de la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales (LPECPM). Cette loi indique, à son article 1, qu'elle s'applique aux participations de l'Etat et précise que les chapitres I, IV et V sont également applicables aux participations des communes²⁸. Ces chapitres n'abordent pas les questions des compétences et de l'élaboration de la stratégie, qui sont traitées dans le chapitre III, lequel ne s'applique qu'au Canton²⁹. Par

²⁵ BCC 2007-2008, tome II, p. 1214 (dépôt) ; à paraître (développement et discussion préalable).

²⁶ BCC 2008-2009, à paraître.

²⁷ Un récent avis de droit du Service des communes et des relations institutionnelles, publié dans la revue *Canton-Communes* n°15 de septembre 2009, rappelle les éléments suivants : « les communes vaudoises, bien que jouissant d'une autonomie garantie par les constitutions fédérale et cantonale et s'administrant de manière indépendante, ne constituent pas de véritables Etats. Ainsi, la Constitution et la législation vaudoises, en particulier la loi sur les communes, ne prévoient pas que le conseil général ou communal constitue un pouvoir législatif au plan communal. C'est pourquoi, il est qualifié d'autorité délibérante et ne se voit expressément pas conférer le rang d'autorité suprême de la commune ni celui d'autorité de surveillance sur les activités de la commune, ce pouvoir revenant au canton. ».

²⁸ L'exposé des motifs du projet de loi de décembre 2004 ne donne pas plus de précisions sur l'application de la loi aux communes. On peut relever qu'il explique ce fait en relevant à la page 47, à la rubrique « Conséquences sur les communes » que le projet de loi a « pour objectif d'intervenir le moins possible dans l'autonomie des communes en relation avec leurs participations ».

²⁹ La LPECPM prévoit les dispositions suivantes en la matière :

Art. 5 Compétence : ¹ Le Conseil d'Etat veille à l'exercice des droits de participation de l'Etat aux personnes morales auxquelles ce dernier participe. ² Il décide de la représentation de l'Etat au sein de la haute direction de personnes morales, dans le respect des dispositions applicables à ces dernières.

analogie, le choix des représentants et la détermination d'objectifs stratégiques par le biais de lettre de mission étant attribués au Conseil d'Etat, il reviendrait à la Municipalité d'établir cette lettre à l'attention de ses représentants.

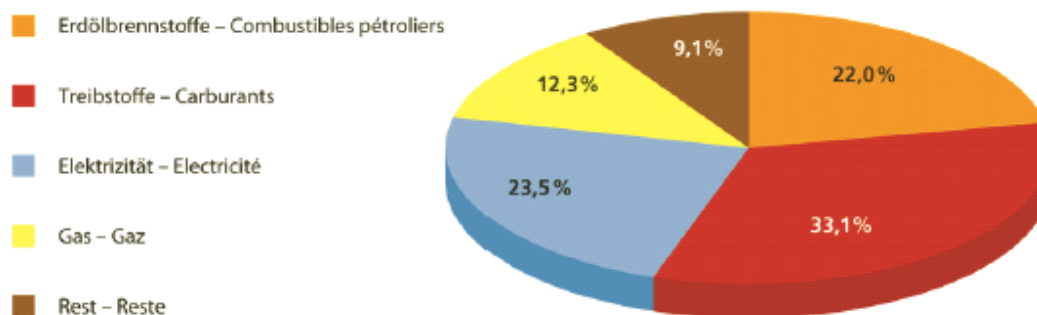
L'équivalent d'une lettre de mission du Conseil communal à l'égard de la Municipalité ne trouverait donc d'ancrage ni dans la loi sur les communes, ni dans la LPECPM. Il faut également relever à ce titre que le membre lausannois du Conseil d'administration d'Alpiq y a été délégué par EOSH et non directement par la Ville de Lausanne. La mission d'un administrateur lausannois, telle que définie par la Municipalité et observée par le directeur concerné, doit donc tenir compte de ce caractère « médiat ».

Sur la base de cette approche juridique, la Municipalité n'est donc pas contrainte par la motion de M. Ferrari.

5.1.2.2 Sur le fond

En 2008, la consommation électrique n'a représenté que 23,5% de la consommation énergétique finale en Suisse. Les carburants, le gaz ou les combustibles pétroliers ont représenté presque 70% de la consommation finale.

Aufteilung des Endverbrauchs nach Energieträgern (2008)
Répartition de la consommation finale selon les agents énergétiques (2008)



Source : *Graphiques de la statistique globale suisse de l'énergie 2008*, Office fédéral de l'énergie.

Il est très difficile, dans le domaine électrique, de promouvoir efficacement des économies d'énergie et celles-ci sont au fur et à mesure compensées par de nouvelles utilisations de l'électricité et l'augmentation de la population (au niveau suisse : 7,2 millions d'habitants en 2000 et 7,7 millions en 2008, soit une progression de 500 000 personnes ou de 6,5% ; à Lausanne : 124 835 en 2000 et 130 721 en 2007, soit une progression de 5 886 résidents ou de 4,7%).

La motion fait état de l'article 56 « Ressources naturelles et énergie » de la Constitution vaudoise. Bien que (ou parce que) pétri de bonnes intentions, cet article est problématique à plus d'un titre. En effet, l'alinéa 2 relève que l'Etat et les communes « veillent à ce que l'approvisionnement en eau et en énergie soit suffisant, sûr, économiquement optimal et respectueux de l'environnement ». Or l'énergie fossile, qui

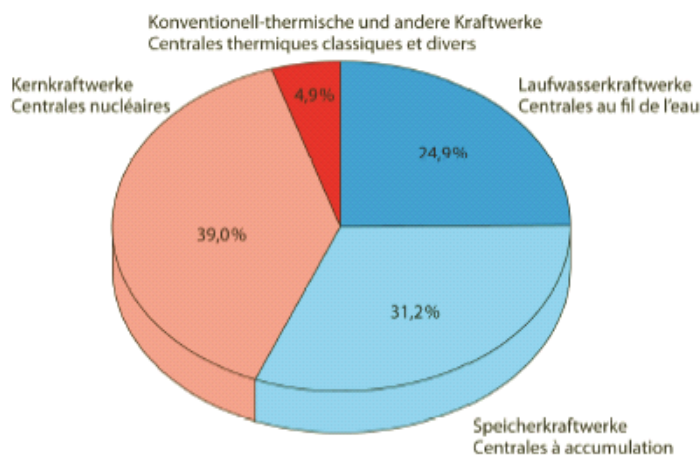
Art. 6 Stratégie : ¹ Le Conseil d'Etat fixe les objectifs stratégiques et financiers qu'il entend atteindre au moyen de la participation. Ces objectifs sont évalués et mis à jour régulièrement. ² Ces objectifs sont communiqués, par le biais de la lettre de mission ou par l'avenant au cahier des charges, aux représentants de l'Etat au sein des organes de la personne morale. Ils peuvent également être transmis notamment à la personne morale.

constitue de manière écrasante la source d'énergie primaire la plus utilisée dans le canton (comme dans le reste du pays et sur toute la planète), ne peut évidemment pas être qualifiée de respectueuse de l'environnement.

Les collectivités publiques ont donc à rendre compte des efforts qu'elles consentent pour infléchir la situation réelle vers l'idéal en quoi consiste le texte constitutionnel. Les Services industriels présenteront avant la fin de l'année un rapport-préavis sur leurs contributions à la réduction de la consommation d'énergie globale essentiellement pour sa part non électrique, dans le domaine du chauffage et de l'isolation des bâtiments.

Pour revenir à l'électricité et à l'énergie nucléaire : celle-ci représente 39% de la production d'électricité suisse (et donc un peu moins de 10% de l'énergie totale consommée en Suisse). A la considérer sous l'angle des déchets qu'elle produit, dont certains, très toxiques, ont une durée de vie de plusieurs centaines de milliers d'années, cette énergie est l'antithèse même du développement durable. Toutefois, cette production ne sera remplacée par le recours aux énergies primaires renouvelables que sur le long terme. Elle remplit son rôle dans l'approvisionnement du pays : en électricité, la demande varie à chaque seconde – et l'offre doit lui correspondre très strictement. De surcroît, il faut composer avec des modes de production très variables dans leurs spécificités. Il s'agit donc de trouver des solutions qui agencent une production très flexible et qui répondent aux variations de la demande (l'hydroélectricité produite à partir des barrages d'accumulation), une production intermittente mais qui varie indépendamment de la demande (l'éolien et le solaire photovoltaïque) et l'énorme part de production qui est relativement peu flexible (centrales au fil de l'eau, centrales thermiques, géothermie), le nucléaire constituant par excellence une production « en ruban », d'une puissance gigantesque mais très peu réglable.

Stromproduktion der Schweiz im Jahre 2008 nach Kraftwerkkategorien, in %
Production de l'électricité de la Suisse en 2008 par catégories de centrales, en %



Source : *Graphiques de la statistique suisse de l'électricité 2008*, Office fédéral de l'énergie.

L'article 56 de la Constitution vaudoise dispose, à son alinéa 4 (celui dont la motion demande particulièrement le respect), que l'Etat et les communes « collaborent aux efforts tendant à se passer de l'énergie nucléaire ». Il n'est pas impossible que cet effort passe paradoxalement par un répit momentané laissé aux plus modernes des centrales nucléaires existantes, pour se donner les moyens d'une transition réussie. Il en va du passage de la fameuse « Stromlücke », le déficit de production momentané lié à la fin de contrats d'approvisionnement avec la France, ainsi qu'à la désaffectation des plus anciennes centrales nucléaires.

Les discours des électriciens ont depuis des années situé cette période critique entre 2018 et 2025. Toutefois, les directeurs des grandes entreprises de production et de transport d'électricité en Suisse ont récemment affirmé devant la commission compétente du Conseil des Etats que ce fameux déficit d'approvisionnement ne se produira en fait que dès 2025. Outre le fait que, ce faisant, la branche électrique discrédite ses propres prédictions et les signaux d'alarme récurrents qu'elle a émis, il apparaît clairement que cette nouvelle prise de position est aussi un signal d'opposition des milieux pro-nucléaires à l'égard de la technologie de production d'électricité à travers des centrales à gaz à cycle combiné. Or celles-ci, malgré les émissions de CO₂ qu'elles provoquent et sous réserve d'une compensation de ces dernières, représentent également un moyen de transition, contraire à la lettre de la Constitution mais moins péjorative à long terme que l'énergie nucléaire, dans des conditions où la consommation d'électricité, malgré tous les efforts, ne recule guère.

S'agissant du nucléaire, il faut encore souligner que ni le Conseil communal, ni la Municipalité de Lausanne, ni les Conseils d'administration des grandes sociétés actives dans ce domaine ne prendront la décision finale. Celle-ci sera l'apanage du peuple suisse puisqu'il ne fait pas de doute que, cas échéant, des référendums seront lancés au moment du dépôt de permis de construire de telles centrales.

En définitive, la clarté du texte constitutionnel vaudois ne sera respectée que si, parallèlement à la conversion vers des moyens permettant d'augmenter la production d'électricité à partir de sources renouvelables, des moyens permettant d'assurer l'efficacité des appareils électriques utilisés sont mis en œuvre, y compris de manière contraignante.

Pour ce qui est de la production lausannoise d'électricité, il faut encore relever que la création de SI-REN SA avec son objectif de production de 100 GWh d'électricité renouvelable d'ici 2020 (création approuvée par le Conseil communal en date du 27 octobre 2009), le projet Lavey+ d'optimisation de la production de cet aménagement hydroélectrique (+75 GWh) et le projet d'aménagement hydroélectrique au palier de Massongex-Bex sont des projets qui signalent l'effort très important consenti à l'échelle communale pour tendre vers une société qui pourra se passer d'énergie nucléaire.

En conclusion, sur le fond, la Municipalité partage clairement le souci et l'objectif du motionnaire, mais ne peut le suivre sur les moyens et méthodes institutionnels auxquels il demande de recourir dans son intervention.

5.2 *Postulat Yves Ferrari — Projet de centrale électrique thermique au charbon ... un grand pas vers la société à 40 000 W ! »*

5.2.1 *Rappel du postulat*

Déposé le 26 août 2008³⁰ et renvoyé pour étude et rapport à la Municipalité le 7 octobre 2008, ce postulat demande que la Municipalité indique la stratégie qu'elle compte mettre en place pour que les communes ayant des actions dans Romande Energie s'opposent à l'investissement dans une centrale électrique à charbon à Brunsbüttel.

5.2.2 *Réponse de la Municipalité*

Indubitablement, la sécurité d'approvisionnement du pays en énergie électrique nécessite que la Suisse dispose de grandes centrales de production. C'est l'un des quatre piliers de la politique énergétique fédérale, politique soutenue et suivie dans la mesure des moyens d'une commune par la Municipalité de Lausanne. Toutefois, ces centrales peuvent recourir à des technologies variées.

Un communiqué de presse du 4 août 2008 annonçait que « conformément à la décision de son Conseil d'administration, Romande Energie a signé le 31 juillet 2008 une souscription portant sur une tranche de 50

³⁰ BCC 2008-2009, tome I, p. 15 (dépôt).

mégawatts dans le projet de centrale thermique à charbon de Brunsbüttel, auprès de la société allemande SüdWestStrom. Pour mémoire, 50 mégawatts équivalent à la production de quelque 300 GWh par année, soit la consommation d'environ 85 000 ménages. Cet investissement portera donc la production propre de Romande Energie de 500 GWh à 800 GWh, ce qui correspond à environ 30% de l'énergie distribuée en 2007, soit une augmentation de quelque 11% par rapport à la situation actuelle. La souscription consiste en l'acquisition d'une part sociale de 2.5 millions d'euros (4 millions de francs) dans la société allemande. Par la suite, Romande Energie participera aux augmentations de capital qui seront décidées au gré de l'avancement des travaux. »³¹

Le coût de la centrale thermique de Brunsbüttel d'une puissance prévue de 1'820 MW est évalué à plus de 3 milliards d'euros et sa production annuelle à 11 500 GWh, soit près de six fois celle permise par la retenue de Grande Dixence (environ 2 000 GWh par année) ou un peu plus que celle de la centrale nucléaire de Leibstadt, la plus puissante de Suisse, qui a produit 9 912 GWh en 2007. Les émissions de CO₂ sont estimées à huit millions de tonnes par an. Le rendement électrique de l'installation sera de 46% au maximum.

Le charbon est l'énergie qui produit le plus d'émissions de gaz à effet de serre à la combustion. La Municipalité estime qu'investir dans le charbon au nord de l'Allemagne est une stratégie dont la rationalité est problématique au moment où doit s'opérer un virage important des énergies fossiles vers les énergies renouvelables indigènes pour préserver les équilibres climatiques. De surcroît, et indépendamment de la question climatique, c'est également une stratégie risquée d'un point de vue financier, tant il est vrai que le coût de compensation des émissions de CO₂ n'est pas clairement et durablement défini au niveau européen après 2012.

La même incertitude pèse d'ailleurs sur la réalisation de centrales à gaz à cycle combiné – la plus propre et performante des technologies de production à partir d'énergie fossile –, notamment celle de Chavalon (rendement électrique de 58%). En Suisse, les conditions de compensation des émissions de CO₂ sont fixées jusqu'en 2012 par la loi sur le CO₂ qui constitue le fondement de la politique climatique fédérale. Le Conseil fédéral a soumis au Parlement un message qui vise à renforcer les mesures de réduction des gaz à effet de serre dès 2013. Le conseiller fédéral Leuenberger a présenté ce projet de révision de loi à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national lors de la session d'automne 2009, comme contre-projet indirect à l'initiative populaire « Pour un climat sain ». Les milieux intéressés seront entendus par la Commission lors de la session parlementaire d'hiver.

D'une puissance de 400 MW pour un coût de 350 millions de francs, la centrale de Chavalon devrait engendrer des émissions de CO₂ de 750 000 tonnes pour une production attendue de 2 200 GWh, soit 341 t de CO₂/GWh contre 696 t de CO₂/GWh pour la centrale à charbon de Brunsbüttel, selon les chiffres disponibles. La rentabilité économique de Chavalon ne peut être assurée avant de connaître précisément le régime de compensation. Le projet de Brunsbüttel avec deux fois plus d'émissions de CO₂ par GWh – et un coût d'investissement de base par GWh 2,5 fois supérieur – implique une incertitude financière plus importante d'autant (y compris en tenant compte du fait que les coûts d'approvisionnement – hors compensation CO₂ – sont par la suite moins importants pour le charbon que pour le gaz).

L'article 17 des statuts de Romande Energie Holding SA³² donne une majorité de contrôle aux collectivités publiques qui détiennent plus de 50% du capital et sont liées par une convention pour maintenir cette majorité. Le Conseil d'Etat vaudois nomme six des onze administrateurs. Une spécification de la « lettre de mission » (au sens de la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales) du Conseil d'Etat à ses administrateurs serait à même de les enjoindre à adopter un point de vue unifié dans

³¹ « Romande Energie investit dans un projet de centrale thermique allemande - Une contribution indispensable à l'approvisionnement énergétique sûr et à prix compétitif de la clientèle », communiqué de presse du 4 août 2008, p. 3, publié sur le site www.romande-energie.ch.

³² « La société est administrée par un conseil d'administration de onze membres. Conformément à l'article 762 du Code des obligations, le Conseil d'Etat désigne six administrateurs, dont deux représentants de communes vaudoises actionnaires. [...] ».

cette matière controversée. A défaut, des rencontres entre le Conseil d'Etat et les administrateurs qu'il désigne au sein de Romande Energie permettent l'échange sur les options stratégiques.

Il faut relever que ce n'est pas la Ville de Lausanne qui, stricto sensu, est représentée au sein du Conseil d'administration de Romande Energie. Il faut rappeler que l'ancienne directrice des Services industriels avait mis sur pied la convention évoquée ci-dessus, permettant le maintien en mains publiques de la majorité de l'actionnariat de Romande Energie. Le Conseil d'Etat a dès lors désigné un édile lausannois au conseil d'administration pour y représenter non pas la capitale, mais l'ensemble des communes vaudoises (conjointement avec un autre administrateur, en l'occurrence le syndic de Vevey). La Municipalité n'en a pas moins, en tant qu'actionnaire (et non en vertu du statut d'administrateur du directeur des Services industriels) adressé un courrier au Conseil d'Etat. Dans ce courrier adopté conjointement à sa discussion du présent rapport-préavis, la Municipalité exprime ses réserves à l'égard de l'option consistant à investir dans des installations de production au charbon.

On peut encore relever que, suite à une intervention parlementaire, le Conseil d'Etat fribourgeois a pris une position incitant le Groupe E à se retirer de ce projet³³. En revanche, il ne s'oppose pas au projet de centrale à gaz à cycle combiné de Cornaux (NE) mené par ce même Groupe E.

6. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2009/59 de la Municipalité, du 18 novembre 2009;

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

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

décide :

1. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Yves Ferrari — Un marché couvert, un pas vers la société à 2 000 W ;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Vincent Rossi — Création d'une plateforme de baignade à Ouchy ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Claude-Alain Voiblet — Défibrillation rapide et mise en place d'un réseau de premiers répondants ;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare ;

³³ Dans sa réponse du 19 mai 2009 à une question de la députée Christa Mutter sur ce sujet, le Conseil d'Etat conclut de la manière suivante : « Tenant compte de ce qui précède et du caractère particulier de la participation éventuelle de Groupe E à la centrale à charbon de Brunsbüttel, le Conseil d'Etat, tout en respectant le pouvoir décisionnel de l'entreprise en cette matière, juge néanmoins opportun que cette dernière renonce à un engagement dans la Centrale à charbon précitée. En ce sens, il est convaincu que la décision finale du Groupe E sera conforme à la mission de l'entreprise en tenant compte de l'intérêt général et de la volonté de l'Etat d'agir en faveur d'un développement durable. »

5. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse au postulat de M. Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé ;
6. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse à la motion de M. Alain Hubler — µm5 : un « micro-métro » pour le Vallon ;
7. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne ;
8. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition du collectif Danger de vie — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine incinération du Vallon ;
9. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de Mme Isabelle Truan — La place des Bergières ;
10. d'adopter la réponse de la Municipalité à la motion de M. Yves Ferrari — Atel et EOS : Pour une fusion sans fission ! Un grand pas vers la société à 2 000 W ;
11. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Yves Ferrari — Projet de centrale électrique thermique au charbon ... un grand pas vers la société à 40 000 W !.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre