Economie Lausannoise

N° 4 Hiver 2008 – Paraît 4 fois par an

La densification urbaine de la parole aux actes

www.wurlod.ch

WURLOD
ARCHITECTES

Certifié
ISO 9001

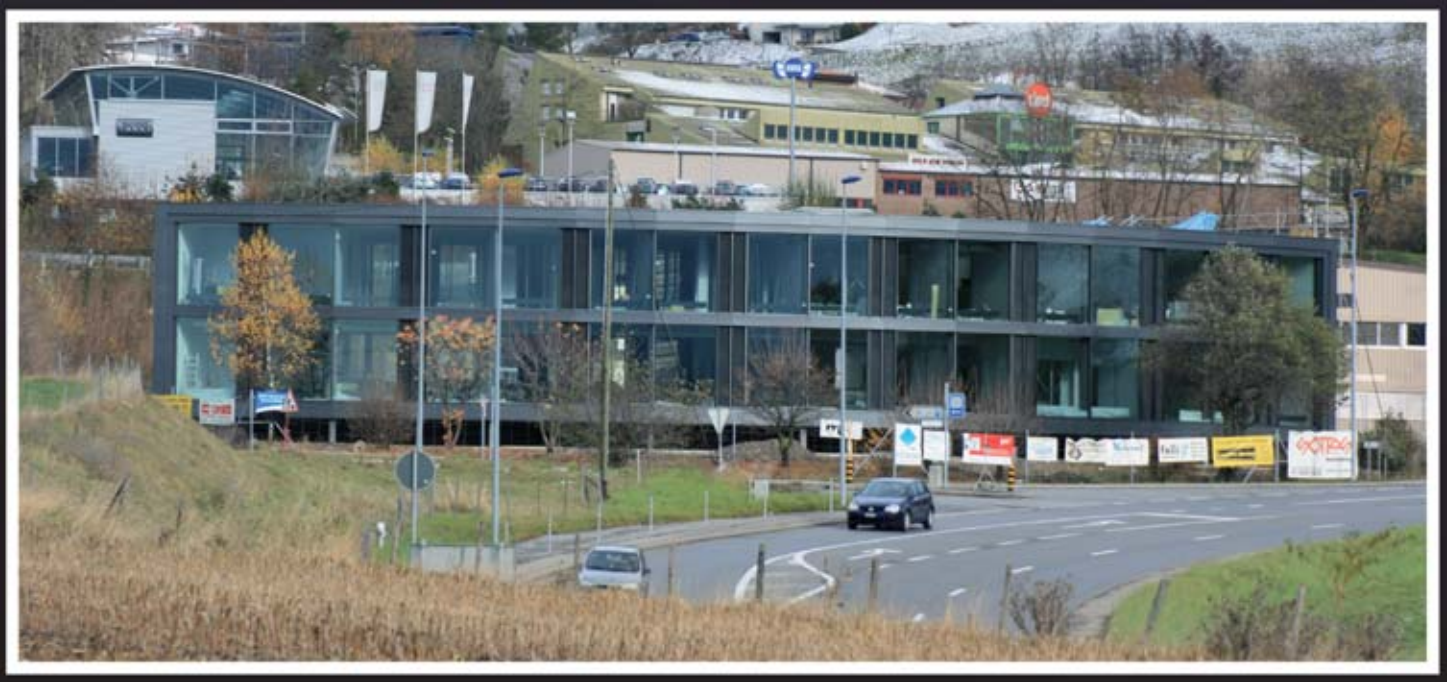
Immeuble résidentiel PPE

Rue de la Paix, Montreux

Immeuble résidentiel PPE

Léman-Ville, Lausanne

Centre administratif Gétaz



WnG Solutions

St-Légier

Contactez-nous: WURLOD ARCHITECTES SA 021 729 93 64 info@wurlod.ch

Sommaire

Pascal Broulis à la conférence d'automne de la SIC 4

Un axe fort de transports par Beaulieu sinon rien 9

A1 et CFF, deux troisièmes voies indispensables 13

Le Petit-Chêne, la rue commerciale qui monte 16

Le développement urbain par la densification (Photo de couverture Jean-Paul Maeder) 19

La Société industrielle et commerciale de l'Ouest Lausannois se présente 25

L'Ecole Lemania fête ses 100 ans 27

La taxe sur le divertissement devenue intenable 29

Revue de la Société industrielle et commerciale de Lausanne et environs et de l'Association des commerçants lausannois

Paraît 4 fois par an

Secrétariat SIC et régie des annonces:

Rue du Petit-Chêne 38
Case postale 1215
1001 Lausanne
Tél. 021 796 34 06
Fax 021 796 34 74
e-mail: info@sic-lausanne.ch

Rédacteur:

Georges-Marie Bécherraz
«24 heures»
Avenue de la Gare 33
1003 Lausanne
Tél. 021 349 44 44

Impression:

Imprimeries Réunies Lausanne S.A
Chemin du Closel 5, 1020 Renens

SICOL, bienvenue!

Michel Berney, président de la SIC

De nombreux défis attendent les acteurs de notre région en plein développement à l'exemple du PALM, le projet d'agglomération Lausanne-Morges qui se veut l'instrument du changement et entend coordonner étroitement l'urbanisation, les transports et l'environnement et accueillant plus de 30'000 emplois d'ici à 2020.

Dans ce contexte, la capacité d'échange, de réseautage et de stimulation réciproque de l'économie sont des facteurs clés. La recherche permanente de ce dynamisme contribuera à assurer à la région lémanique une place de choix dans le concert des régions importantes d'Europe.

Pour la première fois, *Economie Lausannoise* accueille dans ses colonnes la SICOL, Société Industrielle et Commerciale de l'Ouest Lausannois qui bénéficiera, dès ce numéro, d'une page, lors de chaque parution, pour s'exprimer et communiquer avec ses membres. Cet événement d'importance marque la volonté de nos organisations, placées au centre d'un dispositif en plein essor, de collaborer plus activement au développement économique et stratégique de la région lausannoise.

Dans le dernier bulletin d'information de la SICOL, son Président, Stéphane Rezso, évoquait, en quatre points, quelques raisons de poursuivre et de développer les activités des SIC, Sociétés industrielles et commerciales:

- Participer au débat économique
- Privilégier les contacts d'affaire
- Se sentir concerné par sa région
- Opter pour l'ouverture et le dynamise

Il n'est évidemment pas difficile pour nous d'y adhérer pleinement. Nous sommes, dès lors, très heureux de permettre, par le biais d'*Economie Lausannoise*, d'être un véritable vecteur de la concrétisation de ces objectifs.

Bienvenue dans nos colonnes, à vous, membres de la SICOL.

Dans un même temps, notre revue souhaite s'ouvrir à ses lecteurs et créer un nouvel espace de discussion plus interactif. Dès le prochain numéro, une nouvelle rubrique publiera une sélection de vos remarques et réactions que nous souhaitons nombreuses, diverses et pourquoi pas, incisives.

Ces deux exemples concrets mettent en évidence notre volonté de faire participer le monde économique aux choix et orientations qui, demain, forgerons le distinct de notre belle et importante région.

Michel Berney
Président SIC Lausanne

Coups de cœur et coups de gueule

Economie Lausannoise *est lu chaque trimestre par de nombreux décideurs des mondes économique et politique. Exprimez dans ses pages votre opinion sur les thèmes qui vous enthousiasment ou qui vous révoltent, par lettre ou par e-mail à l'adresse du secrétariat de la SIC indiquée ci-contre. Un espace vous sera réservé pour cela dès le prochain numéro.*

La réforme fiscale en danger pour l'économie vaudoise

Le 8 février, le peuple vaudois se prononcera sur le double referendum de l'extrême gauche contre les allégements fiscaux votés par le Grand Conseil. Si le oui à la contestation l'emporte, il faudra attendre longtemps avant une nouvelle éclaircie dans le ciel fiscal chargé de ce canton souffrant déjà de cruelles comparaisons avec le reste de la Suisse au point de perdre de sa substance économique. Le président du Conseil d'Etat Pascal Broulis a expliqué les enjeux de cette bataille à ne pas perdre lors de la conférence d'automne de la Société industrielle de Lausanne et environs devant un parterre de près de 150 personnes.

Le soulagement aura été de brève durée lorsque le Grand Conseil, début septembre, adoptait après d'âpres discussions, en troisième lecture, le projet de réforme fiscale proposé par le Conseil d'Etat.
Initialement destinée à entrer en application le 1er janvier 2009, cet ensemble de modifications de loi se caractérise par des allégements ciblés sur les entreprises et les familles.
Le Parlement s'est montré un peu plus généreux que le Gouvernement, puisqu'il en coûtera finalement 100 millions de francs de manque à gagner, au lieu des 80 millions prévus dans la première mouture. Une «perte» de substance fiscale non seulement supportable, rien à voir avec les 300 millions de manque à gagner de la réforme de 1990, mais aussi un véritable investissement dans l'avenir de l'économie de ce canton.

Double referendum à combattre

Tout serait dit si l'extrême gauche n'avait décidé de lancer un double référendum contre certaines des 11 mesures constituant ce paquet d'allégements.
La première contestation s'oppose au bouclier fiscal selon lequel l'imposition ne peut excéder 60% des revenus d'une personne, ce qui concerne un millier de contribuables superaisés de ce canton.
Le second combat de l'extrême gauche et de syndicats vise notamment la défiscalisation partielle des dividendes, avec pour argument que la majorité des Vaudois en a rejeté l'idée en votation fédérale contrairement à la majorité du peuple suisse.
Habilement formulés, voire convaincants pour qui ne voit la situation que par le petit bout de la lorgnette, ces deux référendums ont abouti avec quelque 14 000 signatures. Une votation aura lieu dans les plus brefs délais et le 8 février prochain les Vaudois devront dire ce qu'ils en pensent.
Invité de la conférence d'automne de la SIC Lausanne et environs, le président du Conseil d'Etat Pascal Broulis s'est longuement exprimé sur les enjeux de cette votation.

(Suite en page 7)

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Le président du Conseil d'Etat Pascal Broulis a exposé devant une nombreuse assistance les enjeux de la réforme fiscale lors de la conférence d'automne de la SIC.

Package nouveaux propriétaires

Davantage qu'un prêt immobilier.

Une solution complète qui allie conseils professionnels, financement attrayant, optimisation de vos avoirs et prestations bancaires aux meilleures conditions. Notre Package « nouveaux propriétaires »*, pour un avenir plus serein.

Contactez nos spécialistes au 0848 000 886 (tarif national)

*Offre soumise à conditions

Ça crée des liens

www.bcv.ch/hypotheques

BCV

empoubellissons
AVEC OPEO
Organisation Privée d'Enlèvement des Ordures
et de récupération de déchets industriels
Bureau et dépôt:
Av. Sévelin 10 – CP 93
1000 Lausanne 20
Fax 021 / 623 21 20
E-mail: info@opeo.ch
Internet: http://www.opeo.ch
Tél. 021 / 623 21 31
SERVICE DE VOIRIE, COLLECTE DE DÉCHETS
• Vente de containers et sacs à ordures
• Lavage, désinfection, réparation de tous types de containers

MIGROS
Société coopérative Migros Vaud
Au de la ville !

Votre santé au meilleur prix
POPULAIRE Pharmacies Populaires
Ordonnances:
Pas de taxe et rabais (3% - 5%)
si paiement comptant
Nouvelles conditions + Populaires
15% le 1er du mois
(sur tous les articles sauf médicaments remboursés)
20% pilules contraceptives et préservatifs
20% sur les cosmétiques EUCERIN, VICHY
Carte de fidelité "Populaire" gratuite: vous attribue des points "Pop" convertibles en bons d'achat ou en espèces.
4 Pharmacies Populaires proches de chez vous:
Rue de l'Ale 40 021 312 35 73
Bd de Grancy 4 021 616 38 62
Av. d'Echallens 61 021 626 08 70
Rte d'Oron 4 021 652 48 70

CGN
Festival de fondues à bord
Fondue Chinoise
Les jeudis soirs
À discrétion, accompagnée d'une salade, de riz et de sauces diverses.
Croisière: CHF 23.00 par personne
Fondue: CHF 40.00 par personne*
Fondue Fromage
Les vendredis soirs
Une recette authentique moitié/moitié pour le bonheur des gourmands.
Croisière: CHF 23.00 par personne
Fondue: CHF 26.00 par personne*
Embarquez de Genève, Lausanne, Morges, Vevey, Clarens, Montreux, Villeneuve et du Bouveret.
Offre valable jusqu'au 13.06.09. Enfants (6–12 ans): 50%.
Réservation obligatoire. Toutes faveurs suspendues.
Les croisières fondues n'auront pas lieu du 25.12.08 au 09.01.09 ainsi que le 10.04.09.
* Boissons en sus.
Infoline
+41 (0)848 811 848
www.cgn.ch

(Suite de la page 4)

Une chose est d'ores et déjà certaine: si l'un des référendums vient à passer la rampe, c'est toute machine qui risque de se gripper et pour un bon bout de temps. «Il sera très difficile de ficeler un nouveau paquet pour 2010», avertit Pascal Broulis. «Non par manque d'énergie, mais parce que la marge de manœuvre politique sera étroite en raison d'une période économique qui s'annonce troublée.

»Et de manière parfaitement factuelle, le canton de Vaud ne sera plus du tout attractif dans plusieurs domaines. Je pense que des contribuables iront ailleurs pour être traités de manière plus équitable ce qui est parfaitement leur droit. C'est dommageable car nous avons besoin de garder la substance fiscale et de l'augmenter.»

Il demeure qu'il n'est pas aisé d'expliquer que d'un côté la situation économique n'est pas bonne, mais que de l'autre on propose des diminutions d'impôts. «C'est vrai que cela perturbe le débat», répond Pascal Broulis. «Mais il faut bien comprendre, par exemple, que sans ces mesures, des familles auront moins d'argent pour soutenir l'économie. Nous avons calculé qu'avec un revenu de 50 000 francs, elles passeraient à côté d'une diminution de 1200 francs de leurs impôts, ce qui fait 100 francs par mois de disponible de manqué. Pour ce qui est des entreprises, je pense que ce sont de bonnes mesures qui encouragent les gens à sortir de la substance économique et à la réinjecter dans la société.»

Baisses d'impôts ciblées

«Nous n'avons pas travaillé sur une vision générale préconisant une baisse du coefficient cantonal comme ce fut le cas en 1990», rappelle Pascal Broulis. «Nous avons préféré des mesures ciblées, intelligentes, afin que le canton reste concurrentiel par rapport à l'ensemble de la Suisse, que cela lui procure une nouvelle attractivité.»

Pour demeurer concurrentiel, il est primordial d'offrir de bonnes conditions cadre. «Afin que les gens restent ici. Aujourd'hui il y a suffisamment de cas rendus publics pour qu'on comprenne que Vaud n'est pas forcément le meilleur pour certains profils de contribuables. Quelques-uns ont déjà préféré des cantons voisins, d'autres ont quitté la Suisse pour Londres, Bruxelles, Luxembourg, l'Autriche ou la Hollande qui leur sont nettement plus favorables. C'est pour cela notamment que le Conseil d'Etat s'est battu, entre autres pour l'exonération des fédérations sportives qui rapportent chaque année quelque 200 millions de francs à notre économie.»

Solutions urgentes pour les PME

Mais revenons au paquet fiscal qui se trouve sur la sellette. Oui à des baisses de fiscalité ciblées, mais non à des suppressions d'impôts. «J'adore les impôts et plus la liste est longue, mieux c'est», sourit Pascal Broulis. «Je suis contre toute suppression, car en le faisant vous rendez forcément d'autres impôts plus lourds, voire confiscatoires. Parce que chaque fois qu'on supprime un impôt, il faut être clair, il sera supprimé à tout jamais. Cela dit, il n'y a pas d'impôt intelligent. Ce qui le rend intelligent, c'est l'intensité de la ponction.»

Le président du Gouvernement estime qu'il est impératif et urgent de trouver des solutions pour tout ce qui touche les PME. Afin que l'entrepreneur ait la possibilité de travailler dans sa propre structure financière sans être pénalisé, qu'il puisse réemployer dans d'autres perspectives une partie de la substance créée.

C'est le bon moment pour encourager l'entrepreneur à faire certaines opérations dans sa société. «Aujourd'hui, une entreprise qui vendrait un camion 50 000 francs devrait réinjecter cette somme pour un autre camion. A l'avenir elle pourra le faire pour un autre matériel. Quand l'argent est thésaurisé et bloqué cela pose des difficultés. Cela dit cette proposition n'est pas combattue et pourrait voir le jour le 1er janvier prochain.»

D'une manière plus large, le ministre des Finances prend pour exemple l'impôt sur le capital qui pénalise l'outil de travail. Il observe que Vaud peut être très concurrentiel car de nombreuses grosses sociétés sont établies sur son territoire. «L'allégement de cet impôt coûterait 20 millions mais peut nous rapporter beaucoup par le fait que certaines sociétés vont peut-être se regrouper chez nous.»

De fait, tout est affaire de réglage fin et de pertinence. Exemple : «En 2006, j'ai proposé une petite réforme technique de rien du tout qui est entrée en vigueur en 2007 et nous coûtait de un à deux millions. Et bien cette réforme a rapporté plusieurs dizaines de millions de francs à l'Etat et à une commune.»

La notion de bouclier fiscal joue sur un autre registre, carrément émotionnel pour le commun des mortels. Ce «cadeau aux riches» comme le définissent les référendaires, fait peur. «Ce n'est pas un cadeau», se défend Pascal Broulis. «Aujourd'hui l'intensité de la ponction est telle que des gens doivent vendre leur patrimoine pour payer leurs impôts. Certains paient plus que ce que leur fortune leur rapporte et doivent décapitaliser ce qui n'est pas acceptable.»

L'état des finances cantonales en toile de fond

Tout débat sur la fiscalité en amène un autre, plus général, sur les finances publiques. C'est à travers cette vision élargie que l'on saisit mieux les enjeux de la collectivité. C'est en se rappelant d'où l'on vient que l'on peut comprendre où l'on va. Afin d'éclairer au mieux notre lanterne, Pascal Broulis décrit avec la clarté qui le caractérise la véritable épopée des finances publiques cantonales vécue ces dernières années.

«Depuis 17 années budgétaires nous étions en dessous de la ligne de flottaison tant en raison de problèmes économiques que d'erreurs politiques. Et depuis trois ans, les chiffres noirs sont de mise. C'est important, vu de l'extérieur, car ce marasme péjorait notre image. Comment pouvions-nous espérer nous faire entendre, 3e canton suisse, avec un pareil déficit chronique. Il nous fallait impérativement retrouver des couleurs budgétaires afin de pouvoir mettre en œuvre des projets.»

La stratégie que s'est fixée le Gouvernement durant toute la législature précédente a donc porté ses fruits. Après 2005, 2006 et 2007, 2008 aussi sera une année à chiffres positifs. «Et nous allons tout mettre en œuvre pour éviter de retomber dans le rouge sachant la difficulté qu'il y a d'en sortir, les blocages, les tensions et les manques de perspectives que cela amène.»

Bons points également sur la réduction du poids de la dette. «En 2000, le Canton a payé 316 millions de francs d'intérêts passifs aux banques, soit 1 million par jour ouvrable, ce qui représente deux fois le budget de l'Université!».

Aujourd'hui, cette dette est passée de 8,8 milliards à environ 4 milliards de francs. Notamment par la vente de certains actifs, par l'affectation de la part vaudoise de l'or de la BNS, etc… «L'an prochain, cette dette devrait être descendue à 2,8 milliards et on paiera 101 millions d'intérêts aux banques, donc trois fois moins qu'en 2000. Ce sont ainsi quelque 200 millions de francs qui sont à disposition de projets ou pour financer des tâches de l'état. Il n'a pas été simple d'expliquer au Parlement que par tranche de 100 millions de remboursement de la dette, nous obtenons des perspectives quasi récurrentes de 1 million par an pour financer des projets.»

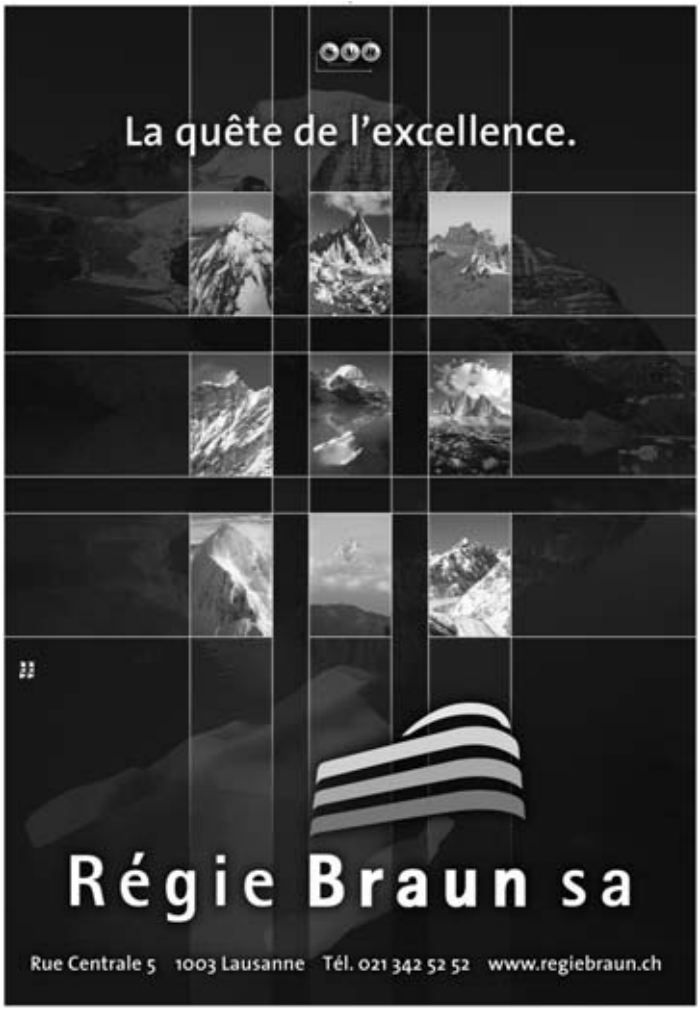
Budget 2009 «généreux»

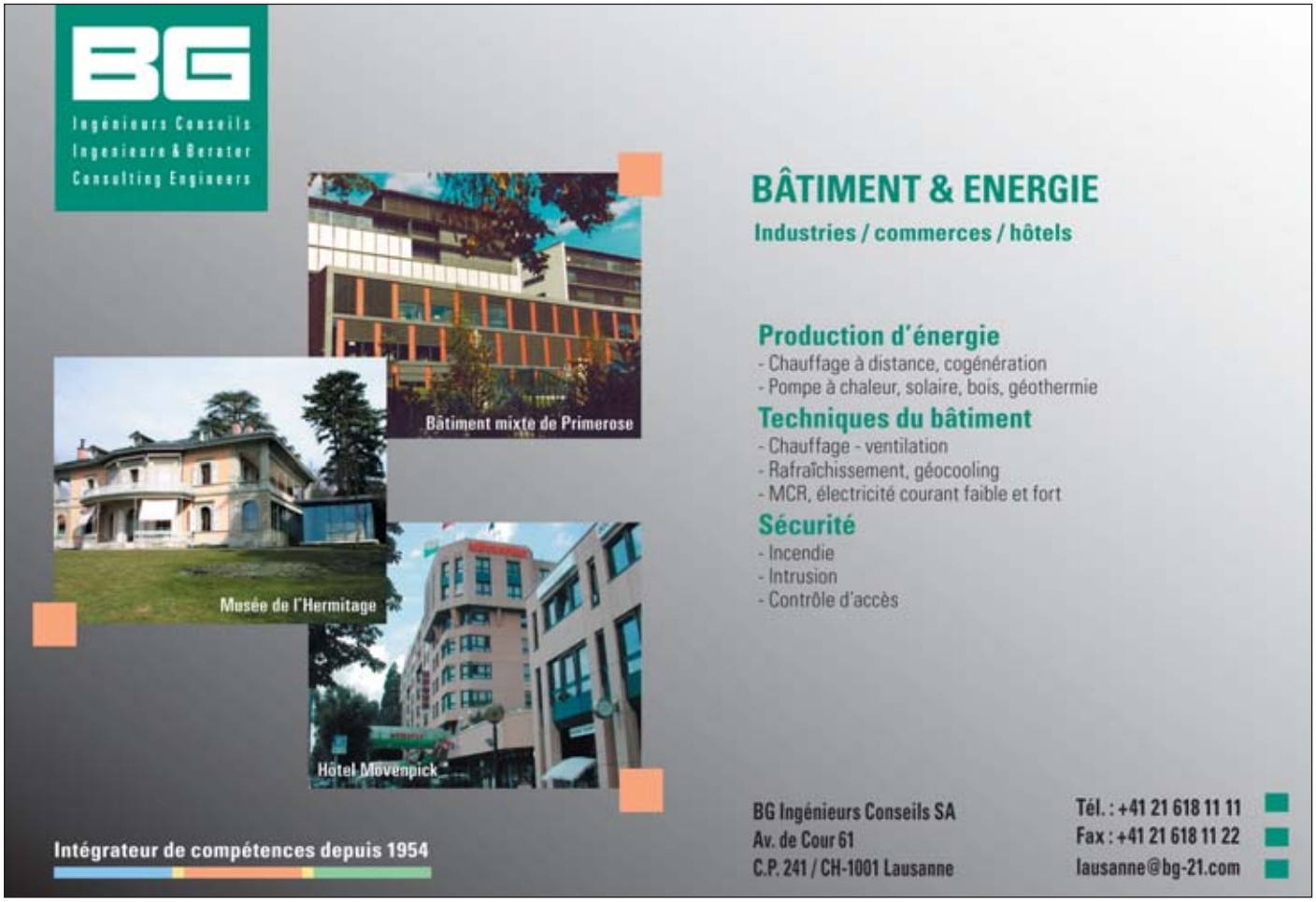
Si les choses venaient à mal se passer, si la crise financière venait à peser comme on le redoute sur la vie économique et sociale du canton, la dette aujourd'hui allégée représenterait donc toujours une ultime solution de soutien. «Nous avons une certaine marge de manœuvre avec le budget 2009», souligne le grand argentier. «Nous avons inscrit 280 millions d'amortissement de découvert au bilan en deux tranches de 140 millions. Donc même si les recettes fiscales venaient à diminuer fortement, ce à quoi nous nous attendons hélas, on est un peu à l'abri.»

Mais l'important est de pratiquer une politique anticyclique coordonnée avec les autres cantons. C'est en cela que la fiscalité joue un rôle prépondérant.

Concrètement, le budget de l'Etat de Vaud pour 2009 est qualifié «d'assez généreux» avec un potentiel de résultat de 9 millions. Il se caractérise notamment par avec une augmentation de 50% des investissements par rapport à 2008.

TAXI
SERVICES
0844 814 814
www.taxiservices.ch


La quête de l'excellence.
Régie Braun sa
Rue Centrale 5 1003 Lausanne Tél. 021 342 52 52 www.regiebraun.ch


BG
Ingénieurs Conseils
Ingenieure & Berater
Consulting Engineers
Bâtiment mixte de Primerose
Musée de l'Hermitage
Hôtel Mövenpick
BÂTIMENT & ENERGIE
Industries / commerces / hôtels
Production d'énergie
- Chauffage à distance, cogénération
- Pompe à chaleur, solaire, bois, géothermie
Techniques du bâtiment
- Chauffage - ventilation
- Rafraîchissement, géocooling
- MCR, électricité courant faible et fort
Sécurité
- Incendie
- Intrusion
- Contrôle d'accès
Intégrateur de compétences depuis 1954
BG Ingénieurs Conseils SA
Av. de Cour 61
C.P. 241 / CH-1001 Lausanne
Tél. : +41 21 618 11 11
Fax : +41 21 618 11 22
lausanne@bg-21.com

Un axe fort par Beaulieu vers la Blécherette sinon rien

La mise en service du m2 n'est pas le point final au développement des transports publics en site propre à Lausanne, loin s'en faut. Le débat se porte aujourd'hui sur la définition d'un axe fort depuis l'interface du Flon vers le nord ouest. Si après quelques frayeurs tout le monde est tombé d'accord pour desservir le quartier de la Blécherette appelé à une forte densification, Beaulieu risque d'être écarté du tracé au profit de la rue Centrale et de la Borde. Une hérésie que les milieux économiques se disent prêts à combattre par un referendum cantonal.

Petit rappel: un axe fort, c'est un couloir réservé, en surface ou en sous-sol, dévolu à un transport public en principe sur voie ferrée mais pas seulement, exploité selon une fréquence élevée afin d'offrir un service justifié par un rapport coût/utilité indiscutablement favorable.
La dernière fois que les Lausannois ont entendu concrètement parler d'un axe fort en matière de transports publics, ce fut à l'heure du choix du tracé du m2.
Pourquoi le nouveau métro file-t-il vers Epalinges via la route de Berne plutôt que vers la Blécherette? Par choix politique mais essentiellement à cause du CHUV et de ses dépendances, ces institutions constituant un pôle de fréquentation justifiant pratiquement à elles seules une accessibilité performante par un transport en commun.

De vingt projets, à deux

Après l'avènement du m2 plébiscité par le peuple, la notion d'axe fort sombra plus ou moins aux oubliettes. Parce qu'à bien regarder, il y en a cent ou zéro à Lausanne, selon la hauteur à laquelle on place la barre. C'est si vrai que cette idée n'apparaissait même pas dans le projet initial d'agglomération devenue Lausanne-Morges (PALM) et pour lequel trois ans de travail auront été nécessaires à l'obtention d'un consensus intégrant les schémas directeurs de Lausanne et de la région morgienne.
De fait, c'est en avril 2007 que la question de la détermination de nouveaux grands axes de transports publics remonte brusquement à la surface, développée sous la forme d'un groupe de concertation créé et présidé par le conseiller d'Etat François Marthaler.
Le bureau d'ingénieurs Ribi, père du m2, est mandaté pour déterminer si de tels axes se justifient dans les zones les plus densifiées de l'agglomération. Il fait une première liste de vingt possibilités, fâchant au passage les Morgiens qui s'estiment laissés-pour-compte. Ils ne sont pas les seuls.
Au bout du compte, seules deux propositions passent tant bien que mal le crible des critères exposés plus haut. L'une du centre vers l'Ouest lausannois, l'autre du centre vers le nord.
La première fait tout de suite l'unanimité: il s'agit de relier l'interface du Flon à Renens au moyen d'un type de transport qui reste encore à définir précisément. Le Conseil d'Etat donne son feu vert. Il était encore temps de faire figurer cette suggestion au PALM, désormais entre les mains de la Confédération depuis la fin de l'an dernier pour évaluation, afin de bénéficier d'une aide fédérale pour des projets dont le coût global est estimé à 1,7 milliard de francs. On s'arrêtera hélas au Flon pour le moment.
Si les chances d'obtenir un bout de financement pour cet axe fort vers l'ouest sont intactes, il n'en va pas de même pour le second, au centre d'une polémique qui enfle jour après jour. Au mieux, à supposer qu'un accord soit finalement trouvé, il faudra attendre une prochaine «tournée» fédérale. Pour autant que des réserves soient véritablement à disposition car on se doute que Lausanne-Morges n'est pas la seule agglomération bourrée d'idées.

La nécessité d'un tramay vers l'Ouest lausannois à partir du centre névralgique de la Place de l'Europe fait l'unaminité.

(Suite à la page 11)

Mazout de chauffage écologique

- maximum 50 PPM
- réduction de votre consommation de mazout

Bio-diesel 5%

- peut être utilisé dans tous les moteurs diesel

Mais aussi

- 3 autres qualités de mazouts
- carburants diesel & essences standards
- lubrifiants
- révision de citerne / mise en conformité
- stations services
- système de gestion Oillink

Un seul numéro:
0844 844 244

Termoplan

Groupe Charmettes SA

Ruey-Termoplan
Chemin de Mornex 34 • Case postale 1301 • 1001 Lausanne
Internet: www.ruey-termoplan.ch • info@ruey-termoplan.ch

Cand-Landi GRNADSON
Cuendet & Martin LAUSANNE
CULLY
NYON
LAUSANNE

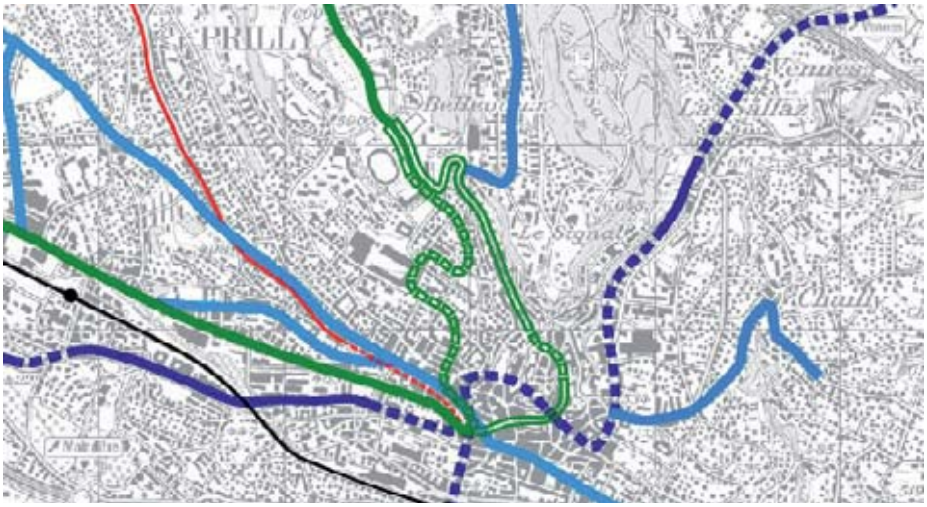
(Suite de la page 9)

La Blécherette «sauvée»

Cette seconde proposition de transport public semi-lourd suscite en effet une lourde inquiétude pour ne pas dire davantage. Elle donne lieu notamment à des séances pour le moins houleuses faisant apparaître de profondes dissensions entre le syndic Daniel Brélaz et le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, entre le pragmatisme de l'un et le dogmatisme de l'autre.

Dans un premier temps, François Marthaler défendait effet bec et ongles l'idée d'un transport en site propre, à ciel ouvert, sous la forme d'un tram empruntant le tracé gare du Flon-rue-Centrale-rue-Saint-Martin-rue de la Borde pour filer vers et aboutir à Bellevaux.

Dès le départ, ce projet n'est pas le choix de la Municipalité de Lausanne. Le syndic Daniel Brélaz et ses collègues estiment que cette nouvelle ligne de transport public en site propre vers le nord doit non seulement absolument aboutir à la Blécherette, secteur appelé à un fort développement dans le cadre du projet Métamorphose. On y attend à terme quelque 3000 nouveaux habitants et un parking d'échange de grande capacité. L'argument est de poids, mais rien n'est gagné d'avance dans la mesure où la Confédération se montre en général plutôt réticence à participer financièrement à des mesures anticipées ce qui relève d'une autre problématique, celle de la manière d'encourager le développement.



De deux variantes en lice, celle desservant au pasage le site de Beaulieu est la plus cohérente pour les milieux économiques prêts à combattre toute autre solution par voie de referendum.

Un premier pas vers la raison sera heureusement accompli avec l'abandon de la desserte de Bellevaux en faveur de la Blécherette.

Un tram antivoitures…

Mais il y a plus encore. Pour la Ville, il coule de source que c'est par Beaulieu qu'il faut rallier ce terminus de la Blécherette, et non par la Borde. La Municipalité de Lausanne n'est pas seule à le dire. Cinq schémas directeurs (Morges, Ouest Lausanne, Est Lausanne, Nord Lausanne et Lausanne) qui ne sont pas directement dépendants du PALM soutiennent cette variante.

Les arguments de François Marthaler et du bureau Ribi pour soutenir un passage par la Borde sont notamment économiques et techniques.

Economique et politique d'abord: il y aurait une meilleure justification de ce côté-là en termes d'utilisateurs potentiels.

(Suite à la page 12)

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Tout le monde s'est finalement rallié à la nécessité d'aboutir à la Blécherette, ici le quartier de Grattapaille, appelé à un fort développement dans le cadre du projet Métamorphose et non plus à Bellevaux.

(Suite de la page 11)

Le premier nommé n'a cependant jamais caché sesintentions de tout entreprendre pour décourager l'utilisation de l'automobile d'une manière générale et en ville tout particulièrement. Dans la foulée, il a même été question d'envisager la fermeture au trafic privé de la place Saint-François, ce qui a fait bondir Daniel Brélaz.
Argument technique ensuite: la variante par Beaulieu coûterait selon eux deux fois plus cher que celle par la rue Centrale, rue Saint-Martin et la Borde. Il est vrai que si cette dernière est prévue à l'air libre, la première n'est concevable qu'en souterrain ce qui par principe est onéreux. Or la Ville de Lausanne a fait réaliser sa propre étude, selon laquelle il ne serait plus nécessaire de creuser à douze mètres de profondeur mais à six seulement. Cela met les deux variantes pratiquement à égalité de coût: environ 300 millions de francs.
Le Conseil d'Etat, à qui revient la décision finale en la matière, n'a toujours pas tranché à l'heure ou nous écrivons ces lignes. Et à Lausanne, le Municipal Jean-Christophe Bourquin a rompu la collégialité pour se rallier aux partisans d'un tracé par la Borde, suscitant l'incompréhension notamment du syndic Daniel Brélaz et du municipal des Travaux Olivier Français.

Beaulieu incontournable

Choisir entre Beaulieu et la Borde, c'est choisir entre l'intelligence et le dogme antivoitures. Pire, il s'en faut de moins de 200 mètres, puisque le projet de tracé qui remonte la Borde pour filer vers les Plaines du Loup frôle le site de Beaulieu par le nord comme si celui-ci n'existait pas. Quant à la desserte en souterrain jusqu'à Beaulieu, avec halte probablement au pied du Valentin, elle fait à l'évidence d'une pierre deux coups puisque la finalité est l'aboutissement sur le plateau de la Blécherette.
Pour les partisans de la variante par la Borde, Beaulieu n'a tout simplement pas besoin d'une desserte en site propre depuis la Gare CFF. Ils affirment qu'on peut s'y rendre de toute manière en huit minutes avec les trolleybus actuels, et que rien ne justifie d'investir 300 millions pour gagner deux minutes – coût de l'ensemble de la ligne Flon Blécherette.
Le véritable enjeu est légèrement différent. Il s'agit de savoir si l'on veut aller jusqu'au bout de la volonté du peuple vaudois lorsqu'il a décidé de soutenir le développement du site de Beaulieu en lui allouant 80 millions de francs d'argent public.
Toutes proportions gardées, Beaulieu doit être considéré comme le CHUV le fut à l'époque dans le choix du tracé de m2: comme une étape incontournable. Car le site mérite bien davantage qu'un simple arrêt de bus. Tout porte à croire qu'une véritable infrastructure de transport public qui lui est en partie dédiée peut fortement contribuer à la dynamisation dont il est aujourd'hui l'objet.
Un élément nouveau d'ailleurs devrait jouer en faveur de l'option par Beaulieu. Il s'agit du projet de construction d'une tour de 80 mètres relaté par ailleurs dans ces pages. Il est révélateur de constater que le bureau d'architecte qui a terminé deuxième du concours d'idées avait intégré une station de tram ou de métro en sous-sol de son projet. François Marthaler a répondu dans *24 heures* que le développement de Beaulieu était déjà pris en considération dans les études entreprises. Ce dont doute Daniel Brélaz dans la mesure où l'exploitation du futur complexe, notamment avec son Business Center, va bien au-delà de ce à quoi on pouvait s'attendre récemment encore.
Pour les milieux économiques la situation est claire: si Beaulieu n'obtient pas cette desserte nécessaire au développement de ses activités, ils lanceront un referendum contre le tracé qui l'évite par le nord. Et l'on peut redouter que la question posée à l'ensemble du peuple vaudois risque de provoquer la fin de tout projet de nouvel axe fort de transports publics à Lausanne.

3e voie de la raison sur l'A1 entre Lausanne et Genève

Lancée par la droite et les milieux économiques, la pétition munie de plus de 14 000 signatures réclamant notamment l'élargissement à six pistes de ce tronçon surchargé commence à porter ses premiers fruits. Inhabituelle et bien que fort peu contraignante d'un point de vue législatif, cette requête est destinée à traduire tant auprès des autorités cantonales que fédérales l'attente grandissante des usagers. Passant au-delà de l'opposition stérile du rail et de la route, le Grand Conseil vient ainsi d'accepter un postulat demandant au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'un prêt d'un milliard à la Confédération pour financer à la fois une troisième voie autoroutière et une troisième voie CFF.

Il y a le poids des mots et le choc des chiffres. Premier tronçon autoroutier de Suisse, ouverte à la circulation en 1964 et calibrée à l'époque pour un trafic quotidien de 25 000 véhicules, l'autoroute Lausanne-Genève a conservé ses mensurations d'antan alors qu'aujourd'hui, usée, elle doit absorber près de 80 000 voitures par jour entre Morges et Crissier par exemple.
C'est l'un des tronçons autoroutiers à deux pistes les plus chargés de Suisse. Pas besoin de faire un dessin, et il ne s'agit nullement de s'ériger contre un manque de confort, mais contre ce qui est en passe de devenir un réel handicap économique.

Economie pénalisée

L'arc lémanique compte actuellement 900 000 habitants et vit un boom démographique sans précédent. Il constitue la deuxième région économique de Suisse. Si rien n'est entrepris, l'unique autoroute reliant les deux pôles de Lausanne et de Genève risque fort de n'être plus qu'un seul bouchon à l'horizon de 2030 si l'on se base sur l'augmentation prévue du trafic routier en général.

Un sondage réalisé par les Chambres de commerce vaudoise (CVCI) et genevoise (CCIG) indique qu'une majorité des membres de ces deux institutions (58,1%) estiment que leur entreprise est pénalisée par la saturation de l'A1 entre Lausanne et Genève. Et que plus de 43% des membres de ces associations considèrent que ce sont avant tout leurs collaborateurs qui sont touchés par l'engorgement du trafic: temps de trajets allongés, flexibilité de l'horaire contrariée, etc.
Par ailleurs, près de 70% des membres de la CVCI et de la CCIG sont d'avis que la construction d'une troisième voie autoroutière résoudrait complètement les problèmes de trafic tandis que 19,3% considèrent que cette mesure ne résorberait que partiellement ce trafic. En revanche, seulement 35,5% des personnes interrogées jugent la construction d'une troisième voie CFF comme étant la solution à la saturation du trafic. Enfin, pour 60% d'entre eux, l'engorgement de la circulation à l'approche des villes de Lausanne et de Genève n'est pas une raison pour renoncer à un élargissement de l'entier de ce tronçon d'une soixantaine de kilomètres.

Argumentaire en béton armé

Cette inquiétude proche du ras-le-bol explique en partie le succès de la pétition populaire lancée par la droite et les milieux économiques. Munie de plus de 14 000 signatures, elle a été remise en septembre dernier tant aux autorités cantonales que fédérales.
Sous le titre «Oui à la sécurité routière, oui à la 3e voie autoroutière entre Lausanne et Genève» les pétitionnaires demandent:

- La création, d'ici 2009, d'un Fonds routier cantonal;
- L'élargissement à trois voies, d'ici 2020, de l'autoroute A1 Lausanne-Genève entre Saint-Prex et Genève;
- La réalisation du contournement autoroutier de Morges;
- L'amélioration des sorties ou jonctions autoroutières vaudoises surchargées;

(Suite en page 14)

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Il ne s'agit pas de jouer l'opposition entre la route et le rail, mais de prendre conscience que l'une comme l'autre ont un besoin urgent de voir leur capacité adaptées à la demande de mobilité de notre époque.

(Suite de la page 13)

- L'élimination, d'ici 2015, du goulet d'étranglement de l'A1 vers Crissier (Cossonay-Venoge).

Une telle pétition n'a certes aucun caractère contraignant, mais elle appuie de manière concrète les démarches et les interventions que les politiques sont censés accomplir en bonne et due forme pour le bien de la société. Et cette force ne s'exprime pas seulement à travers le nombre des signatures, mais aussi par un argumentaire remarquablement documenté réalisé par les pétitionnaires sur la situation présente et future des transports en Suisse, tant routiers que ferroviaires.

Urgent d'intervenir

Depuis le 1er janvier 2008, la Confédération a repris à son compte la planification et l'exploitation des autoroutes, en application de la nouvelle répartition des tâches votée par le peuple suisse. Les Cantons n'ont donc plus à mettre la main à la poche. Ils conservent tout de même leur mot à dire, mais le pouvoir, c'est bien connu, ne s'use que si l'on ne s'en sert pas. Or les cantons de Vaud et de Genève, chacun sous la coupe d'un conseiller d'Etat vert pour les questions relatives aux transports, font pratiquement le mort à ce niveau-là.

Si les pétitionnaires agissent maintenant, c'est pour que le canton de Vaud ne renouvelle pas la «distraction» politique qui le fit très probablement manquer le train pour une troisième voie CFF, recalée de la deuxième étape de Rail 2000.

(Suite en page 15)

Le commerce indépendant spécialisé

vous offre toujours des prestations étendues et un service personnalisé

ACL
Association des Commerçants Lausannois

Rue Petit-Chêne 38
1001 Lausanne
Tél. 021 796 33 00
Fax 021 796 33 11

Guy Gaudard s.a.
Maitrise Federale
Electricite Telecom
TEL. 021 711 12 13
CHAILLY 36
FAX 021 711 12 12
1012 LAUSANNE

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Le passage de quatre à six voies de l'autoroute de contournement de Lausanne a fait diminuer d'un facteur 2.8 le nombre des accidents.

(Suite de page 14)

Il convient donc plus que jamais d'anticiper, et surtout de se manifester avant, et non après, qu'un choix formel soit pris par la Confédération. Celle-ci devra en effet décider l'an prochain de l'attribution des 5,5 milliards de francs du Fonds d'infrastructure fédéral pour l'élimination des goulets routiers. Et tout porte à croire que la liste des goulets sera courte et que le combat entre les régions sera féroce.

On estime que l'élargissement de l'A1 entre Lausanne et Genève pourrait coûter de 1,5 à 1,8 milliard, mais cela dépend bien sûr de la manière procéder, sachant que des solutions peu onéreuses sont aussi possibles. Ce fut le cas par exemple pour le passage à six pistes de l'autoroute de contournement de Lausanne qui a pu être réalisé quasi sans empiéter sur de nouveaux terrains, notamment par réduction de la largeur de la berme centrale.

Pas de conflit rail-route

Une chose est désormais certaine: l'opposition entre le rail et la route relève d'un dogmatisme totalement improductif. Les deux modes de transport se trouvent dans une même situation de saturation. Les deux méritent une remise à niveau par la construction d'une voie supplémentaire ferroviaire et routière.

Le rail et la route sont indispensables et complémentaires, mais il est illusoire de penser qu'une troisième voie CFF pourrait absorber une part importante des voyageurs qui empruntent aujourd'hui l'autoroute. Plusieurs études montrent en effet que seuls 7% des automobilistes se tourneront vers la route au cours des prochaines années. Et ce ne sont pas les problèmes croissant de manque de fiabilité de l'actuelle ligne CFF Lausanne-Genève qui vont accroître cette proportion.

La part des transports individuels motorisés, qui est actuellement de 78%, ne descendrait en effet pas au-dessous de 70% et ce ne sont pas les fluctuations du prix du pétrole qui y changeront grand-chose.

Le Grand Conseil vaudois en est conscient si l'on se réfère à sa récente acceptation d'un postulat demandant son engagement financier pour l'une comme pour l'autre des troisièmes voies. Les députés ont accepté, par 66 oui contre 50 non, de demander au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de prêter à la Confédération jusqu'à un milliard de francs pour aider à la concrétisation de ces deux projets. Zurich a démontré avec son RER qu'une pareille intention de bonne volonté peut apporter des résultats.

Sécurité en première ligne

Elargir l'autoroute, ce n'est pas seulement l'adapter à la demande, c'est aussi améliorer le niveau de sécurité de la circulation routière. Parce que les autoroutes sont statistiquement les routes les plus sûres de Suisse. Il importe donc de tout mettre en œuvre pour que les automobilistes continuent à les emprunter et ne cherchent pas à contourner les encombrements en préférant des routes principales ou secondaires autrement plus dangereuses.

De plus, on possède désormais la preuve que la construction d'une troisième voie peut améliorer le niveau de sécurité. Depuis que le contournement nord de Lausanne se fait sur deux fois trois voies, le taux d'accidents a pu être diminué ici d'un facteur 2,8. Avant les travaux, ce taux était 1,5 fois plus élevé que la moyenne sur les autoroutes vaudoises. Il est désormais deux fois plus faible que cette même moyenne.

Idées fausses

Le principal argument des opposants, conseiller d'Etat François Marthaler en tête, est d'affirmer que supprimer les bouchons sur les autoroutes, c'est créer un entonnoir dans les villes. Les comptages routiers démontrent précisément le contraire.

Entre 1985 et 2006, le trafic routier a augmenté de 90% sur l'autoroute de contournement de Lausanne. Or en ville, de 1986 à 2007, la circulation a diminué:

- de 19% sur l'axe Chauderon-Avenue de Morges;
- de 22% sur le Grand-Pont;
- de 25% à la rue Centrale;
- de 8% sur l'axe César-Roux – Tunnel.

Et le trafic n'a augmenté que de 2% sur l'axe de l'Avenue des Figuiers, en direction de l'autoroute.

La pollution? Lorsqu'on leur oppose le fait que les nuisances de l'automobile ne cessent d'augmenter, les pétitionnaires, graphique de l'Office fédéral de l'environnement à l'appui, démontre qu'elle a plutôt diminué malgré l'augmentation du trafic. Et cela tant pour ce qui est particules fines en suspension que pour le monoxyde carbone.

Fausse idée aussi, pour ce qui concerne les coûts externes engendrés par le trafic routier. Selon les données même de la Confédération «la comparaison des coûts totaux et des recettes donne un taux de couverture global de 92% pour la route et de 93% pour le rail. Si l'on ne considère pas les indemnités pour prestations d'intérêt général comme des recettes, le taux de couverture s'établit à 90% pour la route et à 64% pour le rail». Et d'ajouter que «globalement les transports routiers rapportent actuellement plus qu'ils ne coûtent. L'excédent est de l'ordre de trois à hui milliards de francs par année. Mais cela n'est pas étonnant puisqu'on n'entreprend normalement que ce qui engendre plus d'avantages que de coûts.»

Le Petit-Chêne, la rue commerciale qui monte

ACL Association des Commerçants Lausannois

Premier volet de la vie du commerce lausannois quartier par quartier, voire rue par rue, lorsque celles-ci présentent une identité suffisamment marquée pour provoquer à elles seules le détour du chaland. Coup de zoom aujourd'hui sur la rue du Petit-Chêne où vient de se constituer une association de commerçants : l'Association du Haut du Petit-Chêne.

S'il est des rues emblématiques de la capitale vaudoise et de sa topographie, celle du Petit-Chêne surpasse certainement toutes les autres. C'est, depuis des lustres, l'itinéraire incontournable de tous les visiteurs et des pendulaires arrivant à Lausanne par la gare CFF et désireux de rejoindre le centre par Saint-François, tout en se raffermissant les mollets. Peut-être est-ce pour cela qu'on ne dit jamais «je descends le Petit-Chêne», mais bien «je monte le Petit-Chêne».

Opinions contrastées

Cet axe a de tout temps suscité les commentaires en ce qui concerne son potentiel commercial. En effet, sa fréquentation la plus forte se concentre sur les heures de pointe. Et il faut savoir se montrer particulièrement fin et dynamique pour parvenir à retenir l'attention de passants déboulant, essentiellement par vagues, souvent trop pressés de se rendre à leur travail ou de prendre leur train. Cela fait dire à certains commerçants que le Petit-Chêne est une «mauvaise rue», quand bien même ils n'ont pas l'intention d'aller ailleurs tandis que les vitrines inoccupées semblent moins visibles ici que dans d'autres endroits à fort passage. D'âme de Lausannois, les commerces du Petit-Chêne n'ont eu qu'un rival: la souterraine Ficelle, avec ses milliers de voyageurs quotidiens. Ancêtre du métro, démantelé pour faire place au m2, il en résulta une période bénie pour ces mêmes commerces. Le service de bus mis en place par les TL n'a de loin pas drainé tous les usagés de l'ennemi héréditaire et le Petit-Chêne connut une hausse de fréquentation qui se refléta bien évidemment sur le chiffre d'affaires.
On comprend dès lors l'inquiétude de ces mêmes commerçants lorsqu'ils ont découvert le projet de construction le long de cette rue d'un escalier roulant, en grande partie souterrain, censé palier l'insuffisance de capacité d'ores et déjà prévue du m2 sur ce parcours. Tout porte à croire cependant que ce n'est pas demain la veille que les premiers piétons se laisseront grimper à l'aide d'un escalator. Pour le moment, si l'on voit certes monter un peu moins de monde qu'avant, il y en descend tout autant.

Une ville en miniature

Emblème de l'économie, jusqu'aux années nonante, c'est au Petit-Chêne que battait le cœur de la Fédération patronale vaudoise désormais basée à Paudex. Aujourd'hui, la rue se distingue par la diversité de ses enseignes. C'est simple, on y trouve de tout, véritable petite ville à elle toute seule: cinéma multisalles, hôtellerie de haut niveau, restauration populaire ou haut de gamme, guichets du TCS, boutiques et commerces en tout genre et même un poste de police.
Dans les faits, il y a deux Petit-Chêne: celui du haut et celui du bas. Formant deux petits mondes, le premier descend de Saint-François jusqu'à la fontaine contemporaine, jonction avec la rue du Midi. C'est ici la fin de la partie entièrement piétonne. Plus bas, les voitures sont toujours autorisées à circuler, en sens unique, il est vrai, modérément fréquenté. Celui-là amène à la gare. Au Petit-Chêne comme ailleurs en ville, le taux de rotation des enseignes commerciales est élevé. Les trois plus anciennes se situent désormais sur la partie haute de la rue. Le magasin de vêtement Richemont Mode tenu de père en fils par la famille Seger, a pignon sur rue depuis 1946. L'opticien Schmutz et la coutellerie complètent ce solide trio qui n'a cessé d'accueillir leurs clients contre vents et pavés.

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Le Petit-Chêne est une des rues emblématiques de la capitale vaudoise et a connu des heures particulièrement heureuses lorsque la Ficelle a été arrêtée pour permettre la construction du m2.

L'association de la raison et de la passion

Juste en dessus de la boutique de Monsieur Seger, dans un local tout en longueur qui abritait jadis un magasin de chaussures désormais installé aux Portes Saint-François, se trouve un nouveau venu particulièrement dynamique, pour lui-même et pour les autres. Il s'agit de Jean-Paul Girardier, patron de Crobar, véritable institution lausannoise dans le domaine de la bande dessinée. Jadis établi sur le haut de la rue de Bourg, à l'étage d'un immeuble, il se félicite chaque jour un peu plus de son déménagement au Petit-Chêne.

Avec la «complicité» de son voisin Jacques Seger, Jean-Paul Girardier, à peine arrivé, s'est engagé activement dans la création d'une association de commerçants dans le cadre du City Management. L'affaire n'est pas banale dans la mesure où le Petit-Chêne se caractérisait jusqu'à présent par un «chacun pour soi»; pas étonnant donc que, l'an dernier, la rue se singularisa par un manque total de décoration de fin d'année.
L'association qui a été fondée au début de l'été est présidée par le patron du Crobar. A noter qu'il en existait déjà une, datant des années soixante, réunissant les commerçants, les propriétaires et les habitants; du moins sur papier, car elle fut mise en sommeil il y a quelque temps de cela. La nouvelle association compte une vingtaine de membres recrutés sur le haut de la rue et compte bien en accrocher encore davantage. Dans la foulée, elle a adhéré à l'ACL en qualité de membre collectif; nouveauté dans le sens où cette dimension a été concrétisée par l'adoption d'un règlement pour son fonds de soutien aux manifestations organisées par ses membres.

Jean-Paul Girardier, patron de Crobar, préside la toute jeune Association du haut du Petit-Chêne.

Pleins de projets

Le nerf d'une association, c'est bien sûr l'argent. Or il est désormais possible d'obtenir des soutiens financiers concrets lorsqu'on est plusieurs à formuler une demande pour la réalisation d'un projet précis et librement choisi. «C'est dans ces conditions seulement qu'une cotisation annuelle de cent francs peut avoir un sens» soulignent les intéressés, «car, si le montant de celle-ci n'est pas très élevé, il le sera toujours trop s'il ne sert à rien». Dans la pratique, la constitution d'une association permet non seulement de glaner quelques deniers au City Management pour l'organisation d'une manifestation, mais encore de profiter, et ce de façon complémentaire, du fonds de soutien de l'ACL. Seule condition: l'événement doit servir l'intérêt de l'ensemble des commerçants du quartier.
Au-delà de ces aspects très pratiques, la toute jeune association du Haut du Petit-Chêne est bénéfique pour tous dans le sens où ses membres apprennent à se connaître et à s'apprécier, ce qui crée un climat chaleureux toujours agréable à prendre. «A nous de rendre cette rue plus sympathique, car on ne peut pas dire qu'elle est aujourd'hui très conviviale», s'enthousiasme même le président.
Jean-Paul Girardier ajoute que d'une manière générale, «ce sont les conditions cadre du commerce lausannois qui doivent être l'objet de toute notre attention, lorsque l'on sait combien les magasins de la périphérie sont avantagés de ce point de vue-là.» Venant de la rue de Bourg, le patron de Crobar se dit surpris par le nombre de parkings à disposition dans son secteur indépendamment de la facilité d'accès en voiture qui relève de son côté d'un autre problème.
Un constat qui rend d'autant plus regrettable l'absence d'une signalisation dynamique de ces possibilités de stationnement pour effectuer des achats en ville. Et de rêver d'une véritable nocturne hebdomadaire à Lausanne: «Il est clair qu'au début cela posera quelques problèmes d'organisation, mais les petits commerçants ne sont plus autant pénalisés depuis qu'existe la convention collective du commerce de détail lausannois. Une chose est sûre, dans toutes les villes qui pratiquent cette ouverture retardée, personne n'a envie de revenir en arrière tant cela correspond aux habitudes de consommation de notre époque.»

Dernière minute:
Lors de sa séance ordinaire du 25 septembre 2008, le Conseil d'administration de l'ACL a décidé d'apporter son soutien à l'initiative communale pour supprimer l'impôt lausannois sur les divertissements à Lausanne.

Règlement du fonds de soutien aux activités des commerçants membres de l'ACL

Article premier – Dispositions générales
Dans le cadre de ses missions, plus précisément le soutien aux activités des commerçants et à celles des associations de commerçants membres de l'ACL (ci-après: l'Association), le Conseil d'administration (ci-après: CA) a décidé de constituer un fonds dans le but de soutenir financièrement certains projets ou actions qui servent directement les intérêts des commerçants du quartier concerné.

Article 2 – Ayants droits
Pour pouvoir prétendre à un soutien financier du fonds y relatif, les conditions cumulatives suivantes doivent être remplies:
- Être membre individuel ou collectif de l'Association et déposer un dossier de demande de soutien financier conforme au règlement.

Article 3 – Constitution du dossier de demande de soutien financier
Le dossier doit être constitué de:
- Une présentation du projet, pour lequel un soutien financier est demandé;
- La description des avantages du projet pour le commerce;
- Un budget complet.

Article 4 – Montant alloué
Le CA détermine chaque année, en fonction des moyens financiers de l'Association, le montant affecté au fonds de soutien aux activités des commerçants ou des associations de commerçants de quartiers.

Article 5 – Décision du Conseil d'administration
Le CA décide librement s'il accorde un soutien financier et le montant éventuellement alloué.
Ni la décision d'octroi ou de refus, ni la décision relative au montant alloué ne sont susceptibles de contestation ou de recours.

BALZAN IMMER ETANCHEITE SA

Pour vos problèmes de toiture

Avenue des Oiseaux 13
Case postale 107
1000 Lausanne 18

Téléphone 021/646 78 12
Téléfax 021/646 76 37
E-mail info@bie-sa.ch

JEANFAVRE & FILS SA

IMMOTIQUE • TELECOM • ELECTRICITE

1052 Le Mont-sur-Lausanne Tél. 021/652 43 43 Ing. dipl. EPFL-ETS

Chauffage – Ventilation – Climatisation

Bernard Chevalley SA

Réalisations tous systèmes
Entretien – Dépannage
Télécontrôle – Télésurveillance
Télégestion d'installations

1004 Lausanne
Avenue d'Echallens 123
Tél. 021 625 74 26
Fax 021 625 81 51
E-mail : secret@chevalley-sa.ch

Partenaire MINERGIE

architectes epfl-sia PATRICK CHICHÉ
Saint-Martin 7 CH-1003 Lausanne
tél: +41 21 351 50 60 fax: +41 21 351 50 25
cel: +41 79 210 31 60 patrick@chiche-arch.ch

www.chiche-arch.ch

création et vente de mobilier urbain
architecture et design Lionel Chiché

OBJETS D'URBANITE
GEOHIDE™
rue Saint-Martin 7 :: CH - 1003 Lausanne
w: www@geohide.ch :: t: +41 21 351 50 61

présentent

L'art de vivre dans le bien-être et le respect de l'environnement

LE HAMEAU DES ESSERTS - VILLAS MINERGIE-P
www.chichepromotions.ch - rue Saint-Martin 7 - 1003 Lausanne

Boand & Maccagni s.a.

N'attendez pas d'être débordé pour faire appel à nous

Installations sanitaires -1018 Lausanne -Rue de la Pontaise 23—CP 62
Dépannage - Entretien - Transformations - Débouchages

Tel : 021 646.80.80 Fax : 021 646.86.42 www.boand.ch

- Maîtrise fédérale
- Concessionnaires eau et gaz
- Dépannage et entretien d'installations
- Devis, Etudes, Expertises, Coordination
- Débouchages
- Biotechnologie, traitement des graisses

Prendre de la hauteur pour mieux organiser la ville

La densification de l'habitat en milieu urbain est l'une des idées motrices du plan de développement afin d'éviter le morcellement du territoire et la SIC de Lausanne soutient entièrement cette manière d'agir. Mais si tout le monde est à peu près d'accord sur la pertinence de ce concept, il y a souvent loin de la parole aux actes car les boucliers se lèvent dès qu'un projet concret d'envergure se profile à l'horizon. Dernier exemple en date, emblématique de la densification: la construction prévue d'une tour de 80 mètres pour 25 étages sur le site de Beaulieu.

La modernisation des infrastructures de Beaulieu ne se fera pas sans la réalisation de quelques idées fortes. C'est du moins ce que l'on est en droit d'espérer. Le projet de construction d'une tour haute de 80 mètres à l'angle des avenues de Jomini et de Beaulieu en est une qui mérite le détour. Devraient y trouver place un centre d'affaires, deux hôtels, un restaurant, des commerces et bien sûr, au sommet, l'inévitable lounge afin de bénéficier du panorama exceptionnel qu'on aura sur la ville et le Léman.

Financement privé

S'il ne fait pas vraiment partie – du moins financièrement parlant – du lifting du site d'expositions, congrès et autres manifestations, ce bâtiment hors du commun devrait en dynamiser la signalétique. Son coût, estimé à quelque 70 millions de francs, sera en effet entièrement assumé par des capitaux privés. La Fondation de Beaulieu concentre quant à elle ses efforts financiers sur les aménagements et la reconstruction des halles sud, directement liés avec les activités présentes et futures du site, conformément à la mission que lui a donnée le peuple vaudois en acceptant la cantonalisation du site – il y en a ici pour une trentaine de millions.

Financée par Orox, un fonds d'investissement genevois, la tour de Beaulieu ne coûtera donc pas un franc à la collectivité qui lui loue par ailleurs un droit de superficie.

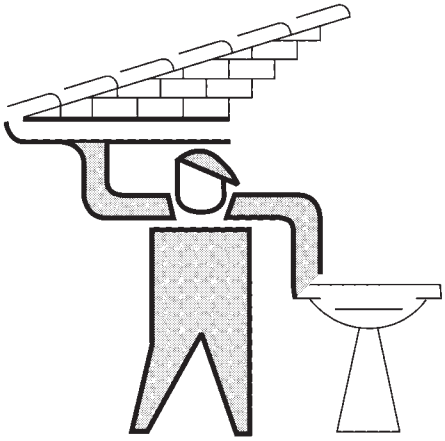
Non moins de 25 bureaux d'architectures ont participé au concours. C'est l'atelier lausannois Pont 12 qui a décroché la timbale pour l'ensemble. Mais ce ne sont pas tant les halles sud que son projet de tour qui alimentent les discussions de salon. Baptisé Taoua, le petit gratte-ciel – le bureau Richter et Dahl Rochat, deuxième prix du concours, avait proposé une tour de 126 mètres – dont une image de synthèse récemment publiée, ne laisse assurément personne indifférent. Pas tellement pour ce qui est de son look, résolument sobre, pour ne pas dire volontairement obscur du moins en l'état, mais plutôt pour sa pertinence et son emprise dans le paysage urbain.

Aucun obstacle géologique ne s'oppose à la construction de bâtiment tout en hauteur à cet endroit. Le sol est stable du point de vue sismique dans le secteur. En pratique, l'espace public serait gagnant avec une construction de ce type. Le front Jomini pourrait reculer de près d'une cinquantaine de mètres, de quoi faire respirer mieux le quartier et permettre l'aménagement d'un véritable parc public en prolongement de l'esplanade de Beaulieu.

De fait, le seul barrage pourrait provenir d'oppositions lors du plan d'affectation, mais encore devront-elles être justifiées du point de vue juridique, et non affectif ou dogmatique. Si tout se déroule comme prévu, les premiers coups de trax seront donnés dans moins de deux ans.

(Suite en page 21)

C'est l'atelier lausannois d'architecture Pont 12 qui a remporté le concours pour le réamenagement de l'angle des avenues Jomini et Beaulieu, avec pour projet un bâtiment phare de 80 mètres de haut.



FAÇADES VENTILÉES
FERBLANTERIE
COUVERTURE
SANITAIRES

MARMILLOD SA

MAÎTRISES FÉDÉRALES

DEPUIS 1950

AV. DES OISEAUX 10, 1018 LAUSANNE
TÉL. 021 646 84 37
FAX 021 648 15 34

reconets lausanne
nettoyage

Entreprise spécialisée dans :
- le nettoyage d'entretien, la maintenance de bâtiments, de locaux commerciaux et de bureaux
- le nettoyage de façades, de vitres, de sols, ainsi que la conciergerie

av. des Boveresses 54 - 1010 Lausanne - tél. 021 652 88 58
fax 021 652 88 71 - info@reconetsa.ch - www.reconetsa.ch

Lausanne
POMPES FUNÈBRES OFFICIELLES
Ecoute – Confiance – Dignité
av. des Figuiers 28 – 1007 Lausanne
(Accès possible par l'av. de Montoie, à 100 m du centre funéraire)
Téléphone permanent:
021 315 45 45
24 h/24
www.lausanne.ch/pfo
TL : lignes N° 1, 2 et 4, arrêt Maladière
Sortie autoroute Lausanne-Sud, direction Centre.
Facilités de parcage.
Organisation de funérailles en Suisse et à l'étranger
Etablissement de conventions pour obsèques futures

Vos «désoucieurs» en matière de déchets

125 ANS

Métaux ferreux et non ferreux • Papier • Verre • Plastiques • Déchets industriels et de chantier • Démolition d'ouvrages métalliques • Gestion de déchets • Transports

www.goutte.ch

Bureau et chantier
22, avenue de Sévelin
1000 Lausanne 20
Tél. : 021 623 21 21
Fax : 021 623 21 20
E-mail : info@goutte.ch

goutte Récupération SA

SGS SGS

Matériel d'occasion et gaz techniques
Pont de la Venoge
1026 Echandens
Tél. : 021 701 20 97
Fax : 021 701 55 92

(Suite de la page 19)

Petit tour des tours helvétiques

Lausanne et les immeubles tour n'en sont pas à leur première confrontation. Loin s'en faut. Rappelons que c'est dans la capitale vaudoise, il y a environ 75 ans, que fut érigé le premier gratte-ciel de Suisse, la fameuse Tour Bel-Air (1931), avec ses 67 mètres de haut. Tout le monde a oublié la polémique que suscita à l'époque le projet. Ce bâtiment phare, dans le plus pur style des buildings new-yorkais de l'époque, est là et bien là. Lausanne ne serait pas tout à fait Lausanne sans cette marque forte d'identification.

D'autres tours ont bien sûr poussé ensuite, sans que nul ne s'en offusque. Comme celle d'Edipresse construite en 1964 à l'avenue de la Gare et récemment rénovée de fond en comble pour en citer une des mieux intégrées dans le paysage urbain.

De fait, le projet de Beaulieu n'a rien de vraiment bien extraordinaire. Il sera pratiquement invisible depuis le lac, à la différence du CHUV par exemple. Même sans aller chercher des comparaisons avec l'étranger, la Messeturm de Bâle est bien plus haute avec ses 105 mètres. Zurich s'apprête quant à elle à battre le record helvétique avec la Prime Tower qui devrait culminer 126 mètres au-dessus du trottoir en 2011. Puis dans un futur plus hypothétique, on pourrait ajouter que Roche rêvait d'un bâtiment monumental de 163 mètres de haut. Ou encore qu'à Genève on voudrait bien chatouiller les premiers nuages dans le quartier Praille-Acacias-Vernets avec un groupe d'immeubles dont le plus élevé atteindrait 175 mètres.

La brèche est ouverte

Au-delà de leur rôle évident de phare architectural destiné en principe à signaler un pôle d'activité, les tours et les bâtiments élevés en général, sont indiscutablement l'avenir des villes. Pour l'anecdote, le géographe Alessandro Dozio, auteur d'une thèse de doctorat consacrée à l'habitation occidentale, relevait récemment dans le journal *Le Temps* que l'agglomération lausannoise pourrait compter sept millions d'habitants, soit toute la population helvétique, si elle était construite comme New York. Nous n'en sommes pas là, mais la brèche est bel et bien ouverte si l'on se réfère à une récente décision du Conseil communal de Lausanne prise à une large majorité et dont peu nombreux sont celles et ceux qui en ont compris la portée.

Techniquement, les élus ont accepté une «radiation de la servitude de restriction de bâtir» liée à un immeuble du quartier avenue de la Harpe et du chemin du Liseron. Derrière cette appellation très technique, ils ont admis dans ce secteur le rehaussement d'un bâtiment voisin lui permettant d'augmenter de 1602 m³ son potentiel constructible moyennant des indemnités versées aux propriétaires des fonds touchés. Cela ne signifie pas pour autant que tour est joué. Le droit d'opposition reste acquis au moment de la mise à l'enquête, mais ici aussi, comme pour le projet de tour à Beaulieu, il s'agira d'avoir des arguments en béton armé pour parvenir à empêcher la construction d'un étage supplémentaire.

(Suite en page 22)

Avec ses 25 étages, Taoua, c'est son nom, serait la plus haute tour lausannoise.

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

C'est à Lausanne que fut érigé le premier véritable gratte-ciel de Suisse. La Tour Bel Air participe ainsi depuis 1931 à la signalétique de la capitale vaudoise.

(Suite de la page 21)
Cela d'autant plus que la Municipalité, et avec elle le Conseil communal, considèrent cette surélévation «cohérente avec les objectifs de la Ville en tant qu'autorité publique, à savoir une densification de l'habitat ainsi qu'un éventuel accroissement des contributions fiscales résultant de l'arrivée de nouveaux contribuables». Plus généralement, il sera désormais difficile de refuser les requêtes similaires d'ores et déjà annoncées dans le quartier ou ailleurs et Lausanne semble bel et bien enfin emboîter le pas, certes discrètement, à une démarche engagée notamment à Genève pour palier au manque de logements.

La densification planche de salut

«La densification, c'est l'action que poursuivent toutes les villes pour réduire leur impact sur l'environnement et les coûts d'exploitation. Cette densification intéresse aussi les habitants qui voient leurs charges de logement réduites.» On ne saurait trouver meilleure définition de la densification que celle de l'urbaniste Fred Wenger du bureau Urbaplan.
Déclinée dans la pratique, la notion de densification peut revêtir des visages forts différents pas forcément conformes à l'idée qu'on s'en fait. Fred Wenger: «Les vieilles villes sont bien plus denses et donc plus densément construites que les quartiers d'habitation en projet dont on parle actuellement dans plusieurs cités et qui font débat. L'exemple de Carouge (GE) est caractéristique. Tout le monde aime et personne ne s'offusque de la densité de la ville. Cela montre que hauteur n'est pas forcément synonyme de densité. Certains quartiers d'habitation de tours peuvent être peu denses si l'on prend en compte les espaces vertes qui sont libérés grâce à la construction en hauteur.

Une préoccupation majeure

Aux yeux du spécialiste, si la densification est devenue une préoccupation majeure en termes de développement durable, c'est parce qu'elle permet de limiter la dispersion des constructions dans les campagnes et qu'elle facilite la création de quartiers d'habitation où l'accent est porté sur la convivialité que procure idéalement la plus grande proximité des habitants. Et de constater toutefois, même si la finalité de l'idée tombe sous le sens, que les résistances sont loin d'être vaincues.
Fred Wenger observe que ces résistances se manifestent parce que les modèles de quartiers proposés heurtent l'imaginaire commun qui reconnaît bien souvent la maison individuelle comme l'idéal de l'habitat. Et aussi parce que la densité est chargée de références à des quartiers difficiles qui vivent des problèmes sociaux. La population, mais aussi les collectivités elles-mêmes, dès lors qu'elles sont propriétaires et donc responsables de développer de nouveaux terrains, tentent de résister à des formes de densification trop forte qui rompent l'équilibre de l'environnement construit dans lequel elles sont projetées et parfois aussi pourrait déprécier la valeur immobilière des biens situés dans les environs.
A méditer: «Les résistances sont aussi souvent une réaction de principe qui provient du fait que nous n'aimons pas le changement. Or toute nouvelle construction et a fortiori lorsqu'elle est importante, et c'est particulièrement vrai pour les immeubles hauts, modifie notre environnement. Dans des sociétés «vieillissantes» qui ont plus à perdre qu'à gagner au changement, il est compréhensible que des résistances se manifestent. Cette attitude est inimaginable dans des sociétés en devenir où les changements sont perçus comme porteurs d'améliorations ou d'espoirs.»
Mais ici et maintenant, comment vaincre ces résistances? Fred Wenger observe que pour l'instant la Confédération et les cantons s'emploient à développer des mesures incitatives pour assurer une meilleure utilisation du sol. «La Confédération a récemment publié un rapport dans lequel elle souligne que trop de terrain à bâtir sont mal situés dans une perspective de développement durable et que cela risque, si ces terrains sont utilisés, de favoriser le mouvement de dispersion des constructions et par là d'accroître les besoins en mobilité individuelle.»
A plus long terme, et si cela s'avère indispensable pour des raisons d'intérêt public, le spécialiste d'Urbaplan estime qu'on pourrait envisager de modifier des dispositions légales ou d'intervenir sur les marchés pour assurer une meilleure utilisation du sol. Les sites proches des gares apparaissent alors comme des lieux privilégiés pour opérer dans ce sens. «Mais on va d'une manière plus générale se concentrer sur tous les sites propices à des renouvellements en milieu urbain déjà construit». Une situation qui risque d'accentuer les possibilités de résistance, «parce que les populations déjà en place auront tendance à se mobiliser contre la densification soit pour éviter d'ajouter de la densité dans des quartiers qui sont déjà très denses, soit pour éviter de se retrouver voisin d'un quartier densifié lorsqu'on vit dans des espaces résidentiels à faible densité et plutôt «protégés». Contre cela, il faudra expliquer, et expliquer encore… en étant convaincu soi-même.»

Condamnés à réussir

Optimiste, mais lucide, Fred Wenger souligne que nous n'avons de toute manière pas le choix: «Face au défi de la gestion des ressources, nous sommes condamnés à réussir. En effet les collectivités publiques découragent la poursuite de la dispersion dans les campagnes nous, ce qui suppose en même temps que l'on va réussir à densifier dans les agglomérations afin d'assurer une offre de logements suffisante pour faire face à la demande croissante dans ces mêmes agglomérations. Sinon nous serons responsables à terme des pénuries de logement qui pourraient résulter du fait que l'on limite d'un côté mais de l'autre côté on n'est pas capable de maîtriser les mécanismes de la densification».

Mobilité.

Ascenseurs Schindler SA
Lausanne
Chemin de Renens 52
Case postale
1000 Lausanne 16
Téléphone 021 623 28 28
Téléfax 021 623 29 90
lausanne@ch.schindler.com

www.schindler.ch

Schindler

Brioni
Canali
Ermenegildo Zegna
Kiton
Longhi
Loro Piana
Luigi Borrelli
Ravazzolo
Tiber

DI MARINO HOMME

Di Marino Homme
3, avenue de Rumine
CH-1005 Lausanne

Tél: 021 312 99 66
www.dimarinohomme.ch
contact@dimarinohomme.ch

Le parking Bellefontaine est à deux pas

GERANCE
ROBERT CROT
& CIE SA

Parce que votre propriété mérite d'être défendue !

Gérance – Conseils – Rénovation

Administration PPE - Vente

Av. du Théâtre 7
Case postale 6295 - 1002 Lausanne
Tél.. 021 / 341 15 15 – Fax 021 / 341 15 10
E-mail : info@gerance-crot.ch

ici
votre annonce
aurait été lue

La SICOL se présente

A l'heure du PALM, projet d'agglomération Lausanne-Morges, qui représente un nouvel essor pour notre région, la SICOL (Société industrielle et commerciale de l'Ouest Lausannois) et la SIC de Lausanne ont décidé de collaborer. Dorénavant notre feuille d'information paraîtra à l'intérieur d'Economie Lausannoise. Comme dans le monde de l'entreprise, les synergies et les regroupements font sens dans les milieux associatifs, surtout s'ils représentent l'économie.

Pourquoi changer? Si notre région est très dynamique, les entreprises prospères, au niveau de la SICOL, nos moyens sont limités. Nous pourrons ainsi nous appuyer sur la logistique et les forces de la SIC de Lausanne. A l'heure d'internet et des médias électroniques, il n'y a de salut que pour des magazines de qualité. Nous changeons pour du meilleur!

Pour la SICOL, il est logique de se rapprocher plus de Lausanne. Tout d'abord, depuis longtemps nos entreprises ne sont plus actives uniquement dans leur commune ou dans leur district, elles sont actives dans toute la région. Ensuite, les projets de développement de la région, le PALM, la densification urbaine souhaitée ont poussés les communes à se mettre ensemble, il est normal que les entreprises agissent dans le même sens, car le pari économique ne se gagne pas seul mais en équipe. Par rapport à aujourd'hui, en plus du m1 (TSOL), le PALM prévoit un nouveau tram entre la place de l'Europe et la Gare de Renens, ce sera une liaison très importante entre Lausanne et l'Ouest. Ce tracé va obliger tous les interlocuteurs à se mettre autour de la table. D'ailleurs dans une seconde étape, ce tram devra continuer sur Bussigny et raccorder de nouvelles zones aux transports publics. Le SDOL (Schéma directeur de l'Ouest Lausannois) développe le futur de notre région, plus de densité, une mutation économique évidente, moins d'industries lourdes mais plus de PME actives dans tous les domaines.

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Stéphane Rezso, président de la Société industrielle et commerciale de l'Ouest lausannois.

Ces projets d'agglomération signifient aussi pour nos entreprises plus de travaux, ceci dans tous les domaines, au moment où la crise arrive, il est bon de voir des projets avancer et bientôt passer en phase de réalisation, cela veut dire plus d'emplois pour notre région.

De plus notre région prévoit d'accueillir des habitants et des emplois supplémentaires, il est aussi temps de rénover nos infrastructures qui n'ont guère bougé depuis bientôt 30 ans. L'autoroute est arrivée à Lausanne en 1964, mais maintenant l'échangeur autoroutier de Villars-Ste-Croix, Crissier et Ecublens est le plus fréquenté de Suisse romande. Le PALM prévoit des entrées et sorties d'autoroutes supplémentaires qui actuellement font cruellement défaut. La saturation est proche, il faut agir!

Du côté des transports publics, il est heureux de voir une nouvelle gare à Malley (commune de Prilly et Lausanne), le projet de rénovation de la gare de Renens avance à grands pas...

Ne nous leurrons pas l'Ouest Lausannois et Lausanne sont dans le même bateau, économique, environnemental, politique. Pour nous, résidents de l'Ouest, nous allons donc gagner en visibilité sur Lausanne et pouvoir échanger plus facilement avec la Capitale. Ce sera l'occasion de bâtir des ponts et non pas des murs, même si actuellement la spécialité lausannoise est plutôt les tunnels…

A la SICOL nous sommes heureux de pouvoir collaborer avec la SIC de Lausanne, la tribune qui nous offerte sur Lausanne, l'échange d'informations que cela permettra est réjouissant pour notre région. J'ose aussi espérer que Lausanne appréciera l'ouverture et pourra profiter du dynamisme de l'Ouest. Gageons que notre nouvelle collaboration profitera à tous.

Stéphane Rezso, président SICOL
rezso@hsb.ch

La SICOL (Société industrielle et commerciale de l'Ouest Lausannois) regroupe des artisans, commerçants et entreprises grandes ou petites sur 7 Communes.

Bussigny	8002 habitants	486 entreprises	1300 emplois
Chavannes	6628 habitants	204 entreprises	1487 emplois
Crissier	7389 habitants	727 entreprises	6432 emplois
Ecublens	10 660 habitants	638 entreprises	11 905 emplois
Renens	19 641 habitants	739 entreprises	6844 emplois
St-Sulpice	2956 habitants	229 entreprises	1148 emplois
Villars-Ste-Croix	660 habitants	120 entreprises	600 emplois
Total	**55 936 habitants**	**3143 entreprises**	**3716 emplois**

La SIC de Renens-Gare a été fondée en 1910, la région a suivi le développement économique, les terrains ont passé d'une utilisation agricole à un usage industriel puis à la création de nombreux logements, plus tard l'implantation des hautes écoles a été un formidable catalyseur. Les noms successifs de cette vieille dame reflète l'évolution de notre région: d'abord SIC de Renens-Gare, SIC de Renens et environs, finalement la SICOL.

Le territoire concerné aujourd'hui regroupe les communes du district de l'Ouest Lausannois moins Prilly (10 800 habitants). Au total plus de 55 000 habitants, plus de 3000 entreprises et plus de 33 000 emplois, (y c. les Hautes Ecoles). L'Ouest Lausannois est un réel moteur de notre Canton, avec plus de 10% des emplois!

HOTEL BELLERIVE

***
AVENUE DE COUR 99, CP 34
CH-1000 LAUSANNE 3
TÉL +41 21 614 90 00
FAX +41 21 614 90 01
WWW.HOTELBELLERIVE.CH
E-MAIL: INFO@HOTELBELLERIVE.CH

Agréable, confortable, abordable…

… accès gratuit A l'Espace Bellerive Relax (sauna, hammam et fitness)
… vue sur le lac Léman et les Alpes
… parking privé et gratuit
… l'hôtel de tous vos séjours A Lausanne.

TINGUELY SA Service de Voirie - Transports

Curage de canalisations
Pompage diverses fosses
Balayage, lavage de routes
Déchets hospitaliers et médicaux

Colline 12 – 1007 Lausanne
Fax: 021 621 26 20

Transports divers
Bennes de 1 à 40 m³
Camions malaxeurs à béton
Bennes à compaction de 3 à 40 m³

MEYRIN • ECHANDENS • YVERDON-LES-BAINS • MONTHEY

LARAG HONEGGER

ENSEMBLE AU SERVICE DES PROS!

HONEGGER SA ET LARAG SA
UNISSENT LEURS FORCES ET DEVIENNENT
LA RÉFÉRENCE
DU CAMION ET DE L'UTILITAIRE LÉGER
EN SUISSE ROMANDE

VENTE • NEUF • OCCASION
LOCATION • LEASING
RÉPARATION • TRANSFORMATION
PIÈCES DÉTACHÉES

www.larag.com
www.garage-honegger.ch

MITSUBISHI FUSO
Mercedes-Benz

L'Ecole Lemania a 100 ans et prépare chaque jour l'avenir

Bastion de l'éducation au cœur de Lausanne à deux pas du Petit-Chêne, l'Ecole Lemania a fêté cette année ses cent ans d'existence. Bilan et perspectives de l'un des principaux établissements de l'enseignement privé en Suisse à l'heure où revient sans cesse sur le tapis la question de l'aide des pouvoirs publics notamment en faveur des élèves défavorisés qui ne parviennent pas à trouver leur voie dans le système étatique.

L'Ecole Lemania fait partie du groupe Lemania dont le siège est à Lausanne, et qui est aujourd'hui composé de 12 écoles réparties en Suisse romande et totalisant quelque 5000 élèves inscrits, dont environ 1000 dans la capitale vaudoise. Si le chiffre d'affaires du groupe n'est pas publié pour des raisons de concurrence, celui de l'Ecole Lemania est volontiers communiqué: il se monte à près de 15 millions de francs par an.
Fondé en 1980 par le Dr Paul du Pasquier, l'établissement de Lausanne a formé à ce jour plus de 60 000 élèves dans différentes sections et il abrite aussi un internat. Depuis 1986, c'est Jean-Pierre du Pasquier qui tient les rênes avec la volonté de dynamiser l'offre en couvrant un large éventail de formations allant des études primaires à l'Université.

Stratégie de diversification

Hormis l'école dite élémentaire, on peut suivre à l'Ecole Lemania une formation en maturité suisse ou bac français, préparer son passeport pour passer de l'Uni à l'EPFL, se qualifier en commerce et gestion ou langues, etc. Parmi les nouveautés figure l'ouverture, à la dernière rentrée d'août, de classes bilingues français-anglais pour des enfants dès l'âge de 6 ans. Il s'agit d'une exclusivité construite sur deux points majeurs: l'immersion totale dans les deux langues, et la parité avec 50% d'enseignement en français et 50% d'enseignement en anglais.
Une telle diversité, où l'on trouve à la fois des personnes suivant des filières académiques, préprofessionnelles et professionnelles, impose, on s'en doute, une logistique qui n'est pas toujours simple à gérer et qui exige un dynamisme unique.
La stratégie de développement du groupe repose essentiellement sur quatre piliers: la croissance organique des préparations existantes en séduisant toujours plus d'élèves; la création ou l'acquisition d'autres établissements pour mieux répondre au marché et tirer meilleur parti de synergies; le licencing du savoir-faire et des méthodes par exemple au Portugal et en Espagne depuis plusieurs années; une politique d'expansion raisonnable.
La complémentarité avec l'école publique est une carte majeure dont beaucoup peinent à comprendre les enjeux au-delà d'un strict aspect économique. «Nous sommes certes concurrents dans certains domaines, explique Jean-Pierre du Pasquier, mais surtout très complémentaires dans d'autres. Il existe une saine et stimulante compétition entre le système public et le système privé».

L'Ecole Lemania à Lausanne est le fer de lance d'un groupe qui comporte 12 entités.

Privé contre public, un faux débat

Le président de Lemania précise sa pensée en estimant que son groupe offre notamment une chance à ceux à qui le système public ne convient pas, en proposant des alternatives, moins de contraintes, plus de souplesse, davantage de personnalisation. «En tant qu'écoles privées, nous sommes confrontés à un minimum de contraintes structurelles et nos méthodes sont basées sur les résultats. Nous pouvons donc suivre plus attentivement certains élèves. En outre, l'école officielle ne peut pas proposer, comme nous le faisons, certaines filières comme par exemple le baccalauréat français.»
En Suisse romande, plus de 10% des enfants en âge de scolarisation suivent aujourd'hui un cursus privé. L'absence de reconnaissance de ces écoles par la Confédération et les cantons est dès lors un gros handicap.
Le coût de l'écolage à Lemania se situe dans la moyenne du marché, c'est-à-dire entre 12 500 et 15 500 francs par année scolaire pour les juniors de 12 à 15 ans, tandis que la préparation à la maturité revient à 23 000 francs par an. La question d'un éventuel soutien par l'Etat est plus que jamais d'actualité si l'on veut véritablement combattre le système d'école à deux vitesses qui est inexorablement en train de se développer. Jean-Pierre Dupasquier fourmille d'idées sur ce sujet, notamment en faveur des élèves défavorisés qui ne parviennent pas à s'épanouir dans le système officiel qui peut s'avérer trop rigide. Faut-il souhaiter le principe du chèque scolaire ou celui de la déduction fiscale? «Le chèque scolaire a l'avantage d'être remis directement à l'utilisateur, par exemple aux parents pour l'école de leurs enfants et non pas à l'école elle-même. La déduction fiscale parle d'elle-même. Une troisième possibilité serait la combinaison des deux. Ou encore le bonus fiscal. Ou encore une prise en charge de l'écolage en cas de service militaire (cas des USA) ou de service civil. Ou tout simplement une bourse d'études octroyée à l'étudiant et là il faut savoir que le Canton de Vaud ne donne aucune bourse pour des études dans une école privée. C'est là un principe qui ne souffre que de rares exceptions ce que je ne comprends personnellement pas du tout.»
Fervente partisane de l'égalité des chances en donnant la possibilité d'étudier dans une école privée lorsque cela est nécessaire, Lemania joint le geste à la parole. En 1983 déjà a été créée la Fondation Paul du Pasquier qui a pour but l'octroi de bourses, de prêts sans intérêts, ainsi que de facilités financières envers les élèves de condition modeste. Grâce à des ressources constituées de dons, de legs et autres libéralités de tiers, la fondation aide annuellement plus de 200 élèves avec un budget de l'ordre de 300 000 francs.

Tous les jours de la vie

à la pointe du progrès

1er en Suisse: le CIE imprime «waterless» sur KBA Cortina

seulement de l'encre et du papier!

Les +:
+ écologique
+ économique
+ qualitatif

Centre d'impression Edipresse - Ch. de Mochettaz 8 - 1030 Bussigny -
Tél. +41 21 349 57 57 - Fax +41 21 349 57 39
www.cie-imprimeries.ch - cie@edipresse.ch

La taxe sur le divertissement est devenue intenable

C'est désormais même la municipale responsable de la culture, Silvia Zamora, qui le dit. Les jours de cet impôt obsolète et pénalisant pour la venue de spectacles à Lausanne sont donc comptés. Pour passer enfin de la parole aux actes, le centre-droite lance une initiative communale afin que le peuple puisse voter la suppression de cette majoration de 14% perçue sur le prix des tickets.

Particularité lausannoise, la taxe sur le divertissement a rapporté l'an dernier 5,5 millions de francs à la Commune - 0,4% de ses ressources. Mais elle commence à lui en coûter davantage si l'on considère l'attitude des organisateurs de grands événements culturels qui sortent progressivement Lausanne du circuit pour ne pas devoir majorer de 14% le prix de tout ticket vendu.
Cet impôt est donc non seulement néfaste pour le porte-monnaie des amateurs de culture et de loisirs, mais il devient carrément contre-productif. Et face à ces effets secondaires de plus en plus caractérisés, la bonne intention de départ, c'est-à-dire la volonté de faire payer les non-Lausannois qui profitent des infrastructures de la capitale vaudoise, ne fait plus le poids.

Initiative lancée

Par voie d'initiative communale, le centre-droite demande sa suppression pure et simple. Non seulement les milieux économiques soutiennent cette requête, mais la municipale responsable de la culture, la socialiste Silvia Zamora, estime elle-même que la position de Lausanne est devenue intenable. Elle se déclare donc favorable à une suppression de cette taxe tandis que le syndic Daniel Brélaz pour sa part a plutôt évoqué une diminution de 20 à 25% de ce prélèvement anachronique qui fait de plus en plus filer à Genève ou à Montreux des spectacles ou des concerts très appréciés du public.
En 2001 déjà, la taxe sur les divertissements avait été combattue par une pétition qui avait réuni 8000 signatures et rien n'a changé depuis… si ce n'est que le montant total de cet impôt s'effrite lentement d'année en année, signe tangible d'une attractivité lausannois en perte de vitesse.

Le comité d'initiative a recensé plusieurs bonnes raisons d'en finir avec cette spécialité lausannoise devenue handicapante. Il observe d'abord que la plupart des grandes villes de Suisse qui percevaient un impôt similaire l'ont supprimé: Zurich en 1991, Bâle en 1999, Genève en 2000, Berne en 2003 notamment. Sans oublier, dans le canton, Yverdon, Nyon, Montreux, Vevey, La Tour-de-Peilz, Gland, Prilly qui en ont fait tout autant.

(Suite en page 30)

PHOTO JEAN-PAUL MAEDER

Le ciel se couvre de plus en plus pour une taxe pénalisante pour la Ville.

RICHARD Pierre sa
Couverture – Ferblanterie – Service d'entretien
TOITURES NEUVES ET ANCIENNES
Tél. 021 646 01 58 – Fax 021 647 44 67 – Valentin 58 – Lausanne

Roger Gremper s.a.
FERBLANTERIE-COUVERTURE
INST. SANITAIRES
SERVICE DE DEPANNAGE
Votre spécialiste Maîtrises + Fédérales pour
Construire – Rénover – Entretenir votre immeuble
Tél : 021 624 67 23
Fax : 021 624 69 42
Internet : www.grempersa.ch
E-Mail : info@grempersa.ch
AV. D'ECHALLENS 38
1004 LAUSANNE

(Suite de la page 29)

Deuxième argument: comme évoqué plus haut, les organisateurs de spectacles se détournent de Lausanne. Les différences de prix avec les autres lieux sont devenues si dissuasives que rares sont les têtes d'affiche qui font une étape dans la capitale du canton. Méga-concerts ou récitals, les exemples se multiplient. Il en résulte la nécessité faite aux Lausannois de se déplacer et d'aller dépenser leur argent ailleurs. Ce dont pâtissent évidemment plusieurs secteurs économiques annexes comme la restauration pour n'en citer qu'un.

Démodé et injuste

Lors de la création de l'impôt sur le divertissement, seules les personnes disposant de revenus élevés avaient la possibilité de sortir et de se divertir. Il était donc socialement justifiable qu'on perçoive cette taxe pour des motifs de solidarité sociale. Aujourd'hui, la situation a complètement changé. Les loisirs se sont multipliés et démocratisés. Désormais l'impôt touche toutes les couches sociales et a donc perdu sa signification première.

Il y a plus grave. L'impôt sur les divertissements des temps modernes se justifie certes par la volonté de faire passer à la caisse les non lausannois qui ne participent pas au budget de la culture. Louable intention s'il en est. Mais il y a un hic. Raison pour laquelle cet argument était utilisé avec une grande prudence par les défenseurs de cet impôt. Il revient simplement à constater que les contribuables lausannois payent finalement deux fois pour leurs infrastructures culturelles ou sportives: une fois avec l'impôt sur le revenu et la fortune, et une fois encore en devant eux aussi s'acquitter de cette fameuse taxe.

Hormis les occasions loupées pour cause de comparaison de tarifs, la perception de cette taxe induit des effets pervers insoupçonnés. Lausanne compte en effet une multitude d'associations sportives et culturelles qui disposent de moins en moins d'argent, sponsors et mécènes se faisant de plus en plus rares. Pour récolter des fonds, elles sont contraintes d'organiser des manifestations de soutien où s'engagent de nombreux bénévoles. Or les recettes de ces soirées sont taxées. Car cet impôt frappe pratiquement tout ce qui bouge en matière de loisirs: cinéma, théâtre, concerts, manifestations sportives, bals., kermesses, etc.

Last but not least, les contribuables lausannois ont financé, pleinement ou en partie, de superbes infrastructures telles que le Métropole, le Palais de Beaulieu, les Docks et plusieurs autres lieux. Or l'impôt sur les divertissements empêche très certainement de les utiliser au maximum de leur potentiel donc d'en assurer la rentabilité qu'on en attend. Rien d'étonnant dès lors à constater que le comité d'initiative, s'il est formellement constitué de membres de Lausanneensemble (radicaux, libéraux, démocrates-chrétiens) regroupe de nombreux soutiens apolitiques.

JORDI SA
ELECTRICITE-TELECOM
ADM. JEAN-MARC PETERMANN
Place de l'Europe 8
CH-1003 LAUSANNE
☎ 021 310 39 25
021 310 39 29
courriel@jordisa.ch
www.jordisa.ch

PERMANENCE
POMPES FUNÈBRES
GÉNÉRALES SA
EDMOND PITTET
Maupas 6, St-Roch 19 - Lausanne
Incinération - Inhumation
021 342 20 20
www.pfg.ch
CONSEILS POUR OBSÈQUES FUTURES
www.dignite.ch

CONFIANCE EFFICACITE COMPETENCE

la vente est notre métier, l'immobilier notre passion
LogiRêve IMMOBILIER
Un team de 4 courtiers motivés & disponibles sur tout le pays vaudois
VOUS VOULEZ VENDRE ?
www.logireve.ch • info@logireve.ch • 021 340 00 21

goutte Récupération SA
ISO 9001 SGS
ISO 14001 SGS
• Achat et vente de fers marchands et de matériel d'occasion
• Représentation gaz et matériel pour souder et découper
• Démontage de constructions métalliques
GOUTTE RECUPERATION SA
Av. de Sévelin 22 - 1000 Lausanne 20 - Tél. 021 623 21 21 - Fax: 021 623 21 20
E-mail: info@goutte.ch Internet: www.goutte.ch
Pont de la Venoge - 1026 Echandens - Tél. 021 701 20 97 - Fax 021 701 55 92
RECUPERATION RG SA
Zone industrielle La Guérite
1541 Sévaz (près d'Estavayer-le-Lac)
Tél. 026 663 95 95 - Fax: 026 663 95 94
E-mail: info@recuperation.ch - Internet: www.recuperation.ch

Powerplay.

PostFinance-Arena, Berne

Esprit d'équipe.

Des projets sportifs sont couronnés de succès lorsque le cadre est adéquat. En qualité de développeur de projets, d'entreprise totale et de spécialiste dans la construction de stades, nous connaissons les stratégies nécessaires à leur réussite : l'esprit d'équipe et le souci du détail. C'est ainsi que nous réalisons sur l'ancien site de l'Allmend à Berne non seulement la plus grande patinoire d'Europe, mais encore un complexe généreux offrant d'innombrables opportunités et synergies.

Stades de Bienne

La Maladière, Neuchâtel

ENTREPRISE GENERALE

HRS
Hauser Rutishauser Suter
SA

Rue de la Vernie 12 · 1023 Crissier
Tél. +41 (0)21 637 07 20 · Fax +41 (0)21 637 07 21
crissier@hrs.ch · www.hrs.ch

RPVie entreprise

Motiver son personnel avec des prestations sociales de qualité

Grâce à une gestion efficace et adaptée de la caisse de retraite de son entreprise.

Tout entrepreneur sait combien le capital humain est important, et les prestations sociales de qualité deviennent souvent une source de motivation déterminante pour les employés. Avec RPVie, vos employés profiteront d'un plan de prévoyance solide et de conseils fiables pour la préparation de leur retraite. Aujourd'hui, plus de 2400 PME nous font confiance.

Pour nous contacter : 021 348 23 29 – www.rpvie.ch

soyons vrais, parlons franc

Retraites Populaires Vie
mutuelle d'assurances