Nº 4_HIVER_2022

ECONOMIE REGION LAUSANNE

TOUTE LA VILLE AU RALENTI FORCÉ ?

CONCOURS
LE CONFISEUR CHRISTIAN BOILLAT SACRÉ CHOCOLATIER DE LA VILLE

FORMATION
SEPT ENTREPRISES FORMATRICES MÉRITANTES RÉCOMPENSÉES

Entreprises

Faites le pas vers la simplicité

Nous prenons en charge votre prévoyance professionnelle. Grâce à plus de 100 ans d'expérience dans la prévoyance en Suisse romande, nous avons les spécialistes pour répondre à vos besoins, quelle que soit la taille de votre entreprise. Ainsi vous avez un partenaire sur qui compter.

Plus d'informations sur retraitespopulaires.ch/entreprises

Retraites Populaires

Economie Région Lausanne est une association économique qui s'engage, par des interventions, du financement ou des articles, dans les grands dossiers dont dépend la prospérité de la région lausannoise tant en matière d'urbanisme, de mobilité que d'infrastructures.

ECONOMIE REGION LAUSANNE

Nº 4 // SOMMAIRE

4 ÉDITORIAL
Il en va de la prospérité lausannoise et de ses entreprises

6 POLITIQUE
Lausanne menacée par le syndrome de la forteresse

10 MOBILITÉ
La capitale vaudoise osera-t-elle généraliser le 30 km/h ?

12 COMMERCE
Le rebond des exportations vaudoises

14 FORMATION
Entreprises formatrices récompensées pour leur engagement

16 EMPLOI
Face à la pénurie de personnel, la sélection par la séduction

19 LÉGISLATION
Le projet de taxe auto fait une fleur aux entreprises

23 MARKETING
Les PME qui ont du nez se mettent au parfum

24 ÉVÈNEMENTS
La région a enchaîné les inaugurations marquantes en 2022

26 CONCOURS
Postulez au Prix PERL 2023
Christian Boillat sacré chocolatier officiel

28 COMMERÇANTS LAUSANNOIS
Enjoy Lausanne lance un nouveau programme de fidélisation
Pénurie d'énergie dans les commerces

30 SICOL
Ils sont devenus fous !

Paraît 4 fois par an

Rédactrice responsable
Helena Druey

Secrétariat ERL
Rue du Petit-Chêne 38
Case postale 1215
1001 Lausanne
Tél. 058 796 33 29
info@economie-region-lausanne.ch

Régie publicitaire & abonnements
PCL Presses Centrales SA
Tél. 021 317 51 72
regiepub@pcl.ch

Impression
PCL Presses Centrales SA
Chemin du Chêne 14 – 1020 Renens

imprimé en suisse

ÉDITORIAL

IL EN VA DE LA PROSPÉRITÉ LAUSANNOISE ET DE SES ENTREPRISES

« Voulons-nous des entreprises qui continuent à travailler à Lausanne ? Cela passe par des conditions cadres qui tiennent compte de la réalité économique »

Un récent tour de table au sein du comité élargi d'Economie Région Lausanne (ERL), dans lesquels tous les secteurs économiques lausannois sont représentés, a mis en exergue trois problématiques majeures. Commençons par la mobilité.

Peut-être que la situation n'est pas aussi chaotique que nous l'attendions avec la fermeture du Grand-Pont à la circulation (saluons au passage sa réouverture dans les délais), mais la Municipalité continue à faire feu sur la voiture, obsédée par l'idée que toutes ne font que transiter par Lausanne.

Allons-nous contraindre les entreprises qui viennent travailler à Lausanne à repartir par le chemin par lequel elles sont venues ? Vont-elles devoir majorer le prix de leurs interventions quand le temps de trajet sera augmenté par l'imposition du 30 km/h même en journée ? Est-ce normal que certaines d'entre elles intègrent dans leur devis le prix de l'amende qu'elles vont recevoir, car elles ne peuvent plus se parquer à proximité de leur chantier ? Il y en a même, dans la couronne, qui ne veulent plus répondre aux appels d'offres lausannoises !

La pénurie du personnel péjore aussi grandement l'activité des entreprises, bien que cette problématique ne soit pas que lausannoise. C'est là que le Prix Entreprises Formatrices octroyé conjointement par la Ville de Lausanne et ERL prend tout son sens. Cette année, sept entreprises lausannoises ont été récompensées pour leurs efforts en faveur de la formation professionnelle. Nous avons besoin de praticiens dans le monde du travail. Rappelons aux jeunes, mais peut-être surtout à leurs parents, que la voie de l'apprentissage permet aussi d'accéder à des postes à responsabilité.

Enfin, nos membres attendent des fonctionnaires lausannois, une application objective des règlements communaux, que ce soit par exemple en matière d'affichage ou d'octroi de permis de construire ; un zèle qui ne porte, non pas sur l'étude de texte, mais sur la recherche de solutions pour que les projets se fassent en bonne intelligence. Ce dernier point fera l'objet d'un article dans un prochain numéro.

Voulons-nous des entreprises qui continuent à travailler à Lausanne ? Cela passe par des conditions cadres qui tiennent compte de la réalité économique. A bon entendeur !

Votre comité d'Economie Région Lausanne

www.bcv.ch/impacts

BCV
Ça crée des liens

Vos défis,
notre métier.

Conseil de direction
Expertises
Evaluations d'entreprises
Conseils et services fiscaux
Gestion fiduciaire et administration de sociétés
Conseils et services juridiques
Révision
Révision de comptes des collectivités publiques
Gestion financière et comptable
Comptabilité et gestion des salaires

Audit
Comptabilité
Fiscalité
Juridique
Payroll
Corporate finance & Consulting

ofisa | Berney Associés

Ofisa Berney Associés SA
Ch. des Charmettes 7
Case Postale 7063
1002 Lausanne

T +41 21 341 81 11
F +41 21 311 13 51
fidu@ofisaberney.ch
ofisaberney.ch

La réouverture du Grand-Pont à «toutes les mobilités» a rencontré une vaste approbation selon un sondage réalisé par le quotidien 24 heures. Reste à savoir pour combien de temps, le projet de fermeture au trafic motorisé individuel de cette artère importante restant dans les intentions des pouvoirs publics locaux. DR

LAUSANNE MENACÉE PAR LE SYNDROME DE LA FORTERESSE

En psychologie, le syndrome de la forteresse est une affection décrivant «le sentiment d'être en permanence à la portée d'une menace grave, menaçant son existence même par des décisions irrationnelles». Décliné à la ville de Lausanne, le risque de contracter ce dysfonctionnement semble se manifester vu de l'extérieur comme de l'intérieur. De l'extérieur, en raison de la réduction croissante du libre choix de mobilité et partant de l'accessibilité universelle au territoire urbain, cela sans considérer combien la mobilité motorisée individuelle est un vecteur vital pour l'économie et le commerce en particulier. De l'intérieur par des mesures barricades de plus en plus nombreuses visant à embellir la qualité de vie des habitants au détriment de la libre circulation des biens. La décision d'abaisser provisoirement au trafic motorisé individuel le véritable pont-levis que constitue le Grand-Pont se présente comme un emplâtre sur une jambe de bois.

«Qu'est-ce que les jeux vidéo de construction et de gestion de ville nous disent sur nos imaginaires politiques?». Tel était le thème d'une play-conférence publique à l'Hôtel de Ville de Lausanne agendée le 8 décembre dernier par L'éprouvette, le laboratoire sciences et société de l'Université de Lausanne. Son but: «jouer ensemble à des jeux vidéo de gestion urbaine, tout en discutant de ce qu'ils nous permettent de faire en matière de gouvernance politique. Est-ce que ce type de jeu reconduit une vision dépassée de l'organisation urbaine et sociale ou est-ce qu'il nous permet d'expérimenter de nouvelles formes de gouvernance?». Les célèbres Sim City notamment propulsaient en effet le joueur à la tête d'une ville, offrant une sorte de «bac à sable» où tester ses représentations de l'organisation sociale.

Soucis élémentaires

L'urbanisme à l'américaine cultivé dans ces jeux de simulation est bien sûr à des années lumières de celui de la vieille Europe. Sauf sur un point: le souci élémentaire et universel de ménager une accessibilité optimale aux multiples services qu'offre une ville, notamment en matière de commerce. Dans Sim City et ses émules, toute cité mal pourvue sur ce point était irrémédiablement condamnée à s'anémier. La viabilité d'une ville passe évidemment par une gestion efficace de la mobilité sous toutes ses formes, talon d'Achille qui n'a pas fini de faire des gorges chaudes à Lausanne depuis plusieurs années. Il est vrai que la capitale vaudoise vit actuellement des heures difficiles, notamment en raison de la pagaille du méga chantier bloqué de l'agrandissement de la gare CFF et du réaménagement de sa place. Puis les grands travaux pour la création de la ligne de tram aboutissant au Flon, l'aménagement des couloirs pour les bus dits à haut niveau de service (BHNS), et dans un avenir plus lointain, ceux du futur nouveau métro m3, promettent des lendemains sous haute tension. À ces situations passagères s'ajoutent hélas des

embûches structurelles plus préoccupantes. « Le dynamisme des entreprises est un aspect fondamental de la prospérité et de la qualité de vie de nos deux cantons, lisait-on dans un document sur la mobilité des entreprises établi l'an passé par les cantons de Vaud et de Genève. Ainsi il est de notre responsabilité, en tant qu'autorités organisatrices, de leur offrir des conditions cadres optimales pour qu'elles puissent développer leurs activités, notamment en termes de mobilité ». Tout porte à croire qu'à Lausanne, il y a loin de la coupe aux lèvres.

« Absence de vision »

Au lendemain de son élection au Conseil d'Etat, la Centriste Valérie Dittli, interviewée par Lausanne Cités, avait osé lancer un pavé dans la marre. « Au lieu d'opérer un véritable changement, où tous les besoins peuvent se retrouver, la Ville préfère opposer les différents moyens de transport, avait-elle déclaré. Il faut encourager et promouvoir la mobilité douce, mais il faut aussi prendre en compte les besoins des personnes vivant en dehors de la capitale vaudoise ». Elle avait ajouté : « il m'apparaît urgent de mettre cette question sur la table pour que tout le monde s'y retrouve ».

On imagine les remous provoqués par cette déclaration non commentée par la Municipalité, déclaration qui rejoint le postulat du PLR lausannois visant à mieux hiérarchiser le trafic avec un centre piétonnier et une petite ceinture à 50 km/h ouverte au trafic motorisé individuel. Et ce même PLR de déplorer lui aussi, en septembre dernier, d'une même voix avec l'UDC lausannoise, à l'issue des travaux de la commission qui a examiné le Plan directeur communal (PDCom), « une absence totale de vision globale de la mobilité à Lausanne avec un PDCom tel que présenté aujourd'hui qui vise à restreindre encore plus l'accès au centre-ville. (…) . Cette vision est complètement déconnectée de la réalité et se heurte au concept de multimodalité défendu par la minorité, à savoir le libre choix du mode de transport, qu'il soit individuel ou collectif ». Soit dit en passant, dans la mesure où les réseaux sociaux peuvent être considérés comme un baromètre de satisfaction ou d'insatisfaction, ce qu'on y lit en réaction à la politique de préservation de la tranquillité lausannoise est rarement flatteur pour les autorités locales.

Les velléités communales d'introduire une limitation générale de la vitesse à 30 km/h jour et nuit sur l'ensemble du territoire lausannois (lire l'article sur ce sujet dans ce numéro) ne sont qu'une péripétie parmi d'autres, clairement plus inquiétantes en termes d'entraves à la mobilité motorisée individuelle.

Le Grand-Pont en sursis

Le 17 janvier 2022 aurait pu rester comme le dernier jour où une voiture privée a emprunté le Grand-Pont… La Municipalité en a décidé autrement… pour le moment. Au terme d'une fermeture pour un chantier de réfection qui aura duré près de dix mois, cet axe essentiel inauguré en 1844 pour relier entre elles les collines sur lesquelles Lausanne s'est construite, a été rouvert à « toutes les mobilités » selon l'expression officielle. Réouverture présentée toutefois comme étant provisoire toutefois s'agissant des transports motorisés individuels, et dont la durée « sera définie dans le cadre des discussions en cours en lien avec la procédure du tram ». Cette remise en service est en effet destinée à obtenir le retrait des oppositions à la suppression de la rampe Vigie-Gonin, étape considérée comme essentielle à la réalisation du dernier tronçon du futur tram sur la rue de Genève vers son terminus au Flon. Décidée par le Conseil communal en 2016 en déjà, la fermeture du Grand-Pont au trafic individuel motorisé est toujours d'actualité, bien qu'assez floue s'agissant de son timing, lié à la réorganisation des mobilités publiques et privées à travers Lausanne. Cette réouverture inespérée souligne le caractère essentiel de cet axe reliant Saint-François à Chauderon puis vers l'ouest lausannois. Lorsque, pour calmer le jeu, la Ville avait déclaré que seuls 25% des voitures franchissant ce pont s'arrêtent à Lausanne, cette affirmation avait fait planer le doute sur la manière dont l'enquête est parvenue à ce chiffre.

« Urbanisme tactique »

Le cas du Grand Pont ne serait qu'un exemple qui pour le moment ne tourne pas trop mal. Le programme municipal Rues Vivantes II, rendu public en mars dernier, prévoit entre autres, de suivre la recommandation de l'agence d'urbanisme danoise Ghel Architects de « repenser certains axes routiers comme des lieux de vie ». Et de préciser que cela signifierait la piétonnisation ou mise en zone de rencontre (20 km/h) du Pont Bessières, de la rue Saint Beuve et de la place Centrale, ou encore la fermeture au trafic de la place de la Riponne avec réorganisation de l'accès au parking. Ce ne sont là que quelques-uns des 80 projets de Rues Vivantes II, programme budgété à une douzaine de millions de francs.

D'ici là, c'est l'avenue d'Echallens, désormais libérée de la circulation du LEB mis en tunnel, qui doit débuter l'an prochain sa transformation, par un chantier qui devrait durer cinq ans. Entre Montétan et la place Chauderon, la Ville promet de requalifier cet axe d'entrée depuis l'Ouest lausannois en un « espace public de qualité, conciliant des fonctions économiques, de mobilité et de centralité de quartier tout en renforçant l'arborisation ».

D'une manière générale, reste à savoir comment ce concept d'un « urbanisme tactique » visant à l'exclusion de la voiture, selon l'expression des pouvoirs publics, peut s'accommoder des infrastructures existantes en matière de mobilité motorisée individuelle, notamment la vingtaine de grands parkings couverts gérés par des sociétés privées, dont certains au cœur de la ville.

> suite à la page 8

> suite de la page 7

LA RÉSISTANCE MONTE LE TON

Deux jours avant l'annonce de la réouverture du Grand-Pont, le Conseil communal de Lausanne entamait un débat marathon sur le Plan Directeur communal (PDCom), vaste document regroupant les intentions de la Ville pour gérer et développer le territoire communal. Datant de 1996 et aujourd'hui mis à jour, ce document n'a certes pas force de loi, mais une fois validé par la commune et le Canton, il implique que soient respectés les principes qu'il énonce. La gestion de la mobilité, et par là de l'accessibilité, en est le volet le plus sensible dans le sens où il a trait à la liberté individuelle.

Sondage sans appel

Le débat s'envenime et la réouverture du Grand-Pont à toutes les mobilités, décidée par la Municipalité ne va pas calmer le jeu. Il sera cependant difficile de reprocher à celle-ci de ne pas tenir compte de l'opinion publique dans cette histoire si l'on se réfère à un sondage en ligne réalisé après coup par le quotidien 24 heures. Sans prétendre être représentatif d'une opinion générale, ce sondage, auquel ont participé plus de 2000 personnes, indique que 67% d'entre elles ont considéré cette réouverture comme « une excellente nouvelle », 13% seulement estimant qu'il s'agit d'une « mauvaise décision ». Un sondage au résultat sans appel et qu'on serait tenté d'extrapoler à l'ensemble de la politique de mobilité lausannoise. L'affaire, on s'en doute, a provoqué un torrent de commentaires sur le site du journal et sur les réseaux sociaux. Deux jours plus tôt donc, la minorité de droite du Conseil communal a dit en plenum, lors d'une séance houleuse, toute l'inquiétude que lui suscite le contenu de ce PDCom. Elle s'est indignée d'une politique fustigeant la mobilité motorisée individuelle qui « renverse les priorités ».

Pour Nicola Di Giulio (UDC), la ville mène « une politique de mobilité qui va jusqu'à générer la légende urbaine de l'interdiction des moteurs thermiques sur le territoire communal alors que cela ne fait pas partie des obligations légales d'une municipalité. » Plus loin : « On supprime des places de parc par centaines, causant du tort aux lausannois qui ne disposent pas d'un parc privé, mais paient néanmoins un macaron, ce qui, outre le désagrément à ces citoyens, fait perdre des millions à la caisse communale. De même on péjore le travail des commerçants et des artisans dont j'ai reçu de nombreuses plaintes ». Très en verve, Nicola Di Giulio a poursuivi : « Profitant de la confusion créée par l'épidémie de Covid, on a balisé des zones piétonnes, des pistes cyclables sans respecter les voies légales avant le début des travaux ». Il est convaincu que « la Municipalité fait feu de tout bois pour assouvir ses projets dogmatiques et ne tient aucun compte des besoins d'une partie de la population qui travaille et fait vivre la commune ».

Plus modéré, le PLR Jacques Pernet a rappelé que Lausanne est une ville centre : « Elle n'est pas là que pour les Lausannois, mais aussi pour l'ensemble du canton et tire son bien de ses échanges avec l'extérieur, ce dont le PDCom doit tenir compte ». Ce qu'a souligné Mathilde Maillard, présidente du PLR lausannois : « Nous ne défendons pas le tout bagnole. Nous voulons que les besoins de chacun soient inclus. Dans le monde où nous vivons, l'ensemble du canton n'est pas desservi par les transports publics. Il est nécessaire que les transports privés soient pris en compte ».

La Ville promet de requalifier en un « espace public de qualité » l'axe d'entrée depuis l'Ouest lausannois qu'est l'avenue d'Echallens libérée du passage du LEB en surface. Ici vue de synthèse de la future place de Montétan. DR

UN SONDAGE À GÉOMÉTRIE VARIABLE

Pour justifier sa croisade contre la mobilité motorisée individuelle, la Ville s'appuie sur des nécessités environnementales mais pas seulement. Elle balaie ses scrupules éventuels en considérant que selon le microrecensement de 2015, la part des ménages sans voitures se montait à 46%, contre 21% à l'échelle du canton. On est en droit d'en déduire que les ménages extérieurs à Lausanne veulent ou doivent disposer du libre choix de se rendre dans la ville-centre en voiture.

En juin dernier, la Ville dévoilait les résultats d'un vaste sondage « Mobilité » commandité à l'institut de sondage MIS Trend et au bureau de recherche 6-t. Plus de 3500 personnes ont été interrogées, dont 2000 vivants à Lausanne et 1000 dans l'agglomération. On s'en doute, les résultats concernant la voiture, reproduits par le graphique ci-contre, ouvrent la porte à diverses interprétations. Prenons l'assertion selon laquelle la voiture est « indispensable pour se déplacer en ville de Lausanne ». Aux yeux de la Municipalité, « une importante majorité (67%) estime qu'elle ne l'est plus. Or ce chiffre est obtenu en additionnant les « plutôt pas d'accord » (24%) et les « pas du tout d'accord » (25%). En appliquant le même raisonnement pour l'assertion selon laquelle la voitures est « essentielle pour la vitalité des commerces », on obtient une majorité de 52% en totalisant les « tout-à-fait d'accord » et les « plutôt d'accord ». Les opinions à cette question récoltées auprès des résidents de l'agglomération hors commune de Lausanne sont sensiblement différente. L'enquête indique en effet que 64% des sondés sont considèrent que la voiture est « essentielle pour la vitalité des commerces » (32%) ou plutôt d'accord (32%). Enfin, cette enquête que la voiture bénéficie d'une représentation globalement positive chez 64% des Lausannois, ce qui donne une idée de degré de satisfaction qu'entraînerait son bannissement dans la capitale vaudoise,

« PLUS DE 105'000 PATIENTS NOUS FONT CONFIANCE CHAQUE ANNÉE »

- 7 salles d'opération à la pointe de la technologie
- Plus de 560 médecins accrédités indépendants
- Quelque 600 collaborateurs à votre service

www.etcdesign.ch - Photos©Th. Zufferey

Clinique de La Source

La qualité au service de votre santé
www.lasource.ch

THE SWISS LEADING HOSPITALS

ESPRIX Lauréat ESPRIX 2022

EFQM RECOGNISED BY EFQM 2022 ★★★★★

Initialement destinées à améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels, les zones 30 se sont multipliées désormais un peu partout à Lausanne, préfigurant la volonté politique d'abaisser à 30 km/h la vitesse maximale sur l'ensemble du réseau routier de la capitale vaudoise.
© Hugues Siegenthaler

OSERONT-ILS GÉNÉRALISER LE 30 KM/H JOUR ET NUIT?

Economie Région Lausanne (ERL) s'inquiète des conséquences immédiates, mais aussi à long terme, de cette intention: «Nous attendons que ce projet ne péjore pas les revenus des acteurs économiques, car les faits parlent d'eux-mêmes, notamment par les fournisseurs qui subissent des retards dans leurs livraisons». Et de déplorer le manque de leadership de la part des autorités: «Nous voulons des signes qu'il y a un capitaine à bord». La ville de Lausanne ne cache en effet pas son intention d'instaurer le 30 km/h de nuit comme de jour sur l'ensemble de son réseau routier. On ne sait pas trop comment elle compte s'y prendre concrètement, mais une révision partielle de la législation routière fédérale en vigueur dès 2023 pourrait accélérer le mouvement. Les communes seront en effet dispensées de réaliser une expertise préalable pour justifier la mise en œuvre de zones 30 sur «les routes non affectées à la circulation générale», notion floue désormais intégrée dans la législation.

Qui s'en souvient... Le 4 mars 2001, les citoyens et les citoyennes de Lausanne rejetaient par 74,3% des voix l'initiative fédérale «Rues pour tous», texte qui prônait une vitesse maximale de 30 km/h dans les localités, assortie d'exceptions. Refus plus marqué encore au niveau du district avec 77,9% de non, et davantage pour l'ensemble du Peuple suisse, par 79,6% de non. Aujourd'hui, Lausanne se targue d'être pionnière pour reléguer aux oubliettes cette volonté populaire. De fait, elle pourrait bien être coiffée au poteau par Bâle, où le parlement de Bâle-Ville a décidé l'été dernier de limiter la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des zones urbaines de son territoire. Reste à savoir si la Capitale vaudoise osera ou pourra concrétiser sans l'aval des autorités cantonales cette intention de son Plan directeur communal (PDCom). Un épineux problème juridique s'est en effet posé à la suite des travaux de la commission du Conseil communal qui s'est penchée sur ce PDCom.

«La Municipalité de Lausanne dispose d'une délégation de compétence en matière de limitation de vitesse sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception des routes cantonales», confirmait l'automne passé Charles Super, responsable de la communication du Département vaudois de la culture, des infrastructures et des ressources humaines, dans Lausanne Cités. Sur les axes cantonaux, la Ville ne pourra donc pas légiférer pour une généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h.» L'extrait du cadastre des routes cantonales publié ci-contre rappelle que la Ville en est non seulement ceinturée, mais aussi traversée. Et si le 30km/h de nuit a pu être validé sur certaines d'entre elles au titre de mesure d'assainissement au bruit routier, une limitation générale relève d'un autre combat sur lequel devrait se pencher le Conseil d'Etat. «Le 30 km/h dans toute la ville, c'est la porte ouverte au trafic de transit dans les quartiers», lançait récemment dans 24 heures Mathilde Maillard, présidente du PLR lausannois. Matière à réflexion.

A l'époque revendiqué au nom de sécurité routière, puis de l'écologie et de la pollution, ou encore pour améliorer la fluidité du trafic, l'abaissement de la vitesse en ville est aujourd'hui justifié par la lutte contre le bruit. L'électrification galopante du parc automobile rend les véhicules de plus en plus silencieux, mais c'est l'argument des particules fines des pneumatiques qui se profile d'ores et déjà pour flasher au-delà de 30 km/h. Ne restera plus ensuite qu'à invoquer l'objectif ultime et subjectif de la qualité de vie des riverains, ainsi que le fait déjà la Confédération pour justifier une modification de l'Ordonnance sur la circulation routière (OSR) allant dans ce sens. C'est ainsi que depuis le 1er janvier 2023, la mise en œuvre des zones 30 sera grandement simplifiée. Les autorités ne seront plus obligées de réaliser une expertise préalable pour justifier cette limitation, expertise qui devait démontrer sa pertinence en fonction de critères de sécurité routière, ni ensuite d'en mesurer le résultat.

A Lausanne, sur les 192 kilomètres de voirie que compte la commune, près de la moitié sont actuellement en zone modérée. L'allégement des formalités décidé par Berne va rapidement être mis à profit pour parachever l'ouvrage.

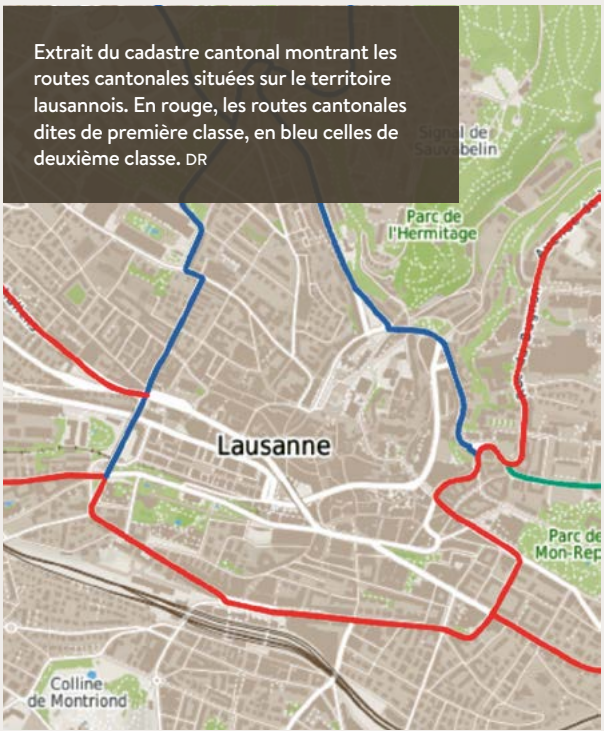
Quant au 30 km/h de nuit, la Ville se targue d'être la première de Suisse à l'avoir généralisé sur tous les grands axes, à l'exception des pénétrantes comme la route de Romanel ou l'avenue de Rhodanie. En diminuant ainsi, selon ses calculs, le bruit de la circulation nocturne de près de moitié, la commune compte ainsi améliorer sensiblement la qualité de vie de ses habitants et en séduire de nouveaux. Parallèlement, afin d'éliminer les redémarrages de véhicules, une cinquantaine d'installations lumineuses de régulation, soit un tiers des carrefours lausannois, passent au clignotant de nuit.

Paix pour les habitants, stress pour les autres

Paix pour les habitants, mais stress pour les conducteurs. L'introduction de ces mesures ne se fait en effet pas sans tensions, ainsi que le montrait récemment un reportage de la RTS dans les rues lausannoises. Il y a les taxis, contraints à rouler moins vite donc à faire moins de courses, mais surtout les conducteurs et conductrices des services prioritaires gênés dans leur mission. À partir de 70 km/h en zone 30 de jour ou de nuit, ces professionnels de l'urgence risquent de perdre leur permis et d'écoper d'un an de prison. La révision de loi, non encore en vigueur, prévoit certes qu'en pareille situation, seule la différence de vitesse avec la limite en vigueur serait prise en compte, et non la vitesse en tant que telle, mais cela ne les rassure qu'à moitié. Tout comme l'annonce du Ministère public vaudois qui a indiqué qu'il prendrait pour référence en pareille situation une vitesse maximale de 50 km/h.

D'une manière générale, des problèmes juridiques ne vont pas tarder à se poser. Les avocats vont avoir du travail. Aux yeux de l'ACS Vaud, « les magistrats qui vont tôt ou tard être amenés à sanctionner des excès de vitesse commis sur des rues à limitation de vitesse variable seront bien inspirés de s'écarter du schématisme développé par le Tribunal fédéral et de réexaminer, dans chaque cas d'espèce, les éléments objectifs et subjectifs de l'infraction ». Et l'association de conseiller, d'ici là, à l'automobiliste dénoncé pour violation grave des règles de la circulation routières en lien avec un excès de vitesse commis sur une rue à limitation de vitesse variable, de « faire opposition à toute condamnation ».

Les 192 kilomètres de voirie communale lausannoise tels qu'ils se présentent actuellement. DR



Extrait du cadastre cantonal montrant les routes cantonales situées sur le territoire lausannois. En rouge, les routes cantonales dites de première classe, en bleu celles de deuxième classe. DR

LE REBOND DES EXPORTATIONS VAUDOISES

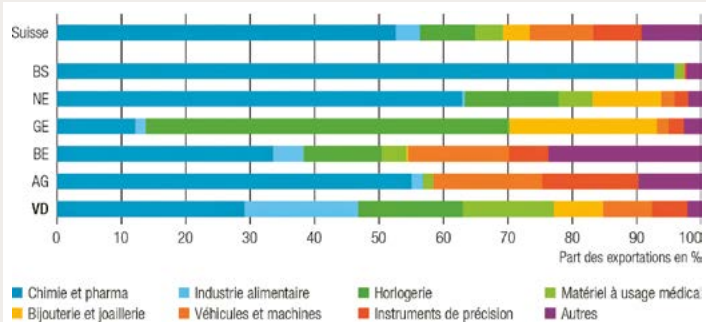
Vaud leader en Suisse s'agissant des aliments transformés, notamment grâce au café. DR

Les exportations vaudoises ont remarquablement augmenté en 2021, indique une analyse de Statistique Vaud. Avec un accroissement de 17% par rapport à 2020, le commerce extérieur du canton a bénéficié du rebond économique international qui a succédé à la pandémie de Covid-19. Les Etats-Unis et l'Allemagne ont représenté un tiers de toutes les exportations vaudoises. Toutes les catégories de produits ont progressé, certaines, comme l'industrie alimentaire et l'horlogerie, ont surclassé leur niveau de 2019, respectivement de +21% et +14%.

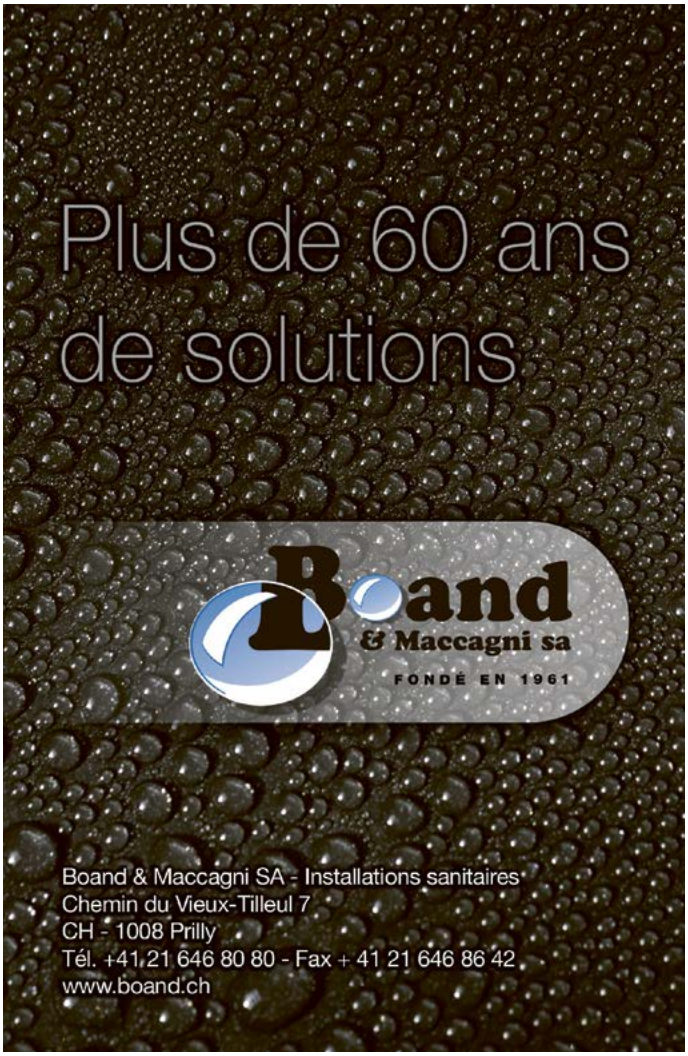
Vaud est le sixième exportateur de Suisse, avec une part de 6%, qui a atteint 15,4 milliards de francs en 2021, soit 2,3 milliards de plus qu'en 2020, et 120 millions de plus qu'en 2019 avant la pandémie. Cela représente une progression de 17% par rapport à 2020. C'est deux points de plus que la moyenne nationale de +15%. Chiffre à relativiser toutefois lorsqu'on prend un peu de recul. L'étude rappelle que «depuis le début de la nouvelle statistique douanière en 2016, la croissance annuelle des exportations du canton est systématiquement inférieure à la croissance nationale. Les exportations suisses ont en effet progressé de 4,4% en moyenne annuelle depuis 2016, alors que les exportations vaudoises sont restées stables (+0,2%).» Plus de la moitié des exportations vaudoises (51% en 2021) sont destinées à des pays européens, dont 47% dans l'UE. Les parts de l'Asie (24%) et du continent américains (23%) ont cependant davantage progressé, dépassant leur niveau d'avant la crise, ce qui n'était pas encore le cas en Europe.

Remarquable diversification

L'activité vaudoise dans l'exportation se distingue par une remarquable diversification. Cela lui confère davantage de solidité. «Mis à part Berne, les principaux cantons exportateurs ont une part majoritaire des produits exportés dans une seule catégorie, constate Statistique Vaud. Par exemple, la chimie représente 96% des exportations de Bâle-Ville en 2021». Vaud n'en est pas moins leader en Suisse s'agissant des marchandises pour les aliments transformés, notamment grâce au café, ainsi que pour le matériel médical. Ce sont toutefois les ventes de produits chimiques et pharmaceutiques qui constituent le premier poste des exportations vaudoises, avec 28% du total en 2021. Léger bémol: ici, la progression de 5% n'a pas permis de compenser la chute de 19% durant la pandémie, mais le rattrapage est en cours. «L'importance du commerce extérieur se mesure également par la balance commerciale, soit la différence entre le total des exportations et des importations», souligne l'analyse. Et celle-ci est excédentaire pour le canton de Vaud: «en 2021, avec 5,8 milliards de francs, la balance commerciale vaudoise a elle aussi dépassé son niveau d'avant la crise (5,7 milliards en 2019) et se classe au 4e rang des cantons derrière Bâle-Ville, Neuchâtel et Genève».



Diversification des principaux cantons exportateurs, 2021. Part des exportations en %. DR



Vous voulez devenir propriétaire.

Nous vous aidons à réaliser votre rêve.

Bénéficiez de l'avantage d'avoir un seul partenaire pour votre financement et vos assurances. Nos solutions d'hypothèque s'adaptent à vos besoins et vous permettent de réaliser des économies fiscales. Parlez-en avec votre conseiller de la Vaudoise. Ensemble, nous trouverons la solution idéale.

Ensemble, tout devient possible.

Agence générale de Lausanne
Jean-Michel Parra, Agent général
Rue Pichard 22, 1003 Lausanne
T 021 310 02 02, www.vaudoise.ch

Heureux. Ensemble.

vaudoise
Assurances

ENTREPRISES FORMATRICES RÉCOMPENSÉES POUR LEUR ENGAGEMENT

Economie Région Lausanne (ERL) et la Ville de Lausanne ont récompensé six entreprises de la région lausannoise pour leur engagement en faveur de la formation professionnelle. Cette distinction qui se caractérise par une aide financière à la formation d'apprentis est destinée à promouvoir la filière de la formation duale qui contribue de manière déterminante à l'essor économique. Par ailleurs, pour la première fois depuis la création du prix, le jury a décerné une mention spéciale à la Société coopérative Migros Vaud pour son dévouement constant à l'encadrement des jeunes en apprentissage.

ERL avait lancé en 2003 un prix annuel destiné à soutenir financièrement des entreprises formatrices particulièrement actives de la région lausannoise, puis la Ville de Lausanne s'est jointe à cette initiative depuis 2008. De nombreuses candidatures ont été déposées pour cette 15e édition. La qualité des dossiers soumis à l'appréciation du jury témoigne une fois de plus de l'engagement des entreprises lausannoises en faveur de la formation professionnelle des jeunes. Ces distinctions décernées conjointement par Éric Gerini, vice-président d'ERL, et Pierre-Antoine Hildbrand, conseiller municipal et directeur de la sécurité et de l'économie, ne sont pas seulement honorifiques. Les employeurs locaux récompensés sont en effet chacun mis au bénéfice d'un montant de 300 francs par mois pendant la durée d'un apprentissage. Pour sa part, l'apprenti(e) qui réussit ses examens finaux reçoit une prime de 500 francs. Un coup de pouce particulièrement bienvenu en ce moment où hélas de nombreuses entreprises renoncent à former des apprentis en raison des incertitudes qui planent sur le monde économique.

DOUBLE RECORD POUR LE SALON DES MÉTIERS

La 12e édition du Salon des métiers et de la formation qui s'est tenue à Lausanne du 15 au 20 novembre dernier a battu un double record. Celui d'affluence d'abord, avec 47'150 visiteurs. Celio du nombre d'élèves inscrits pour une visite avec leur enseignant ensuite, avec 13'555 jeunes.

Dans le droit fil des actions politiques et médiatiques mises en œuvre pour la promotion de la formation duale, le Salon des métiers et de la formation de Lausanne se positionne comme une véritable plate-forme de la formation en Suisse romande. Les efforts pour redorer le blason de la formation duale injustement considérée comme un second choix semblent porter leurs fruits si l'on en croit par exemple Michel Anger, commissaire professionnel à la Fédération vaudoise des Maîtres ferblantiers, appareilleurs et couvreurs (FVMFAC). Il s'est réjoui de voir une augmentation du nombre d'élèves de voie pré-gymnasiale qui visitaient son stand. « Un jeune qui fait le choix d'un métier dans le bâtiment agrémenté d'une maturité n'aura aucun souci à se faire quant à son avenir professionnel », a-t-il rappelé. Forte d'une centaine d'exposants, cette manifestation se positionne comme une véritable plateforme de la formation en Suisse romande. Elle a permis cette année de présenter plus de 500 métiers et formations initiales et supérieures aux élèves de 10e et 11e année, gymnasiens, parents et enseignants. Avec un accent particulier porté sur la promotion des professions techniques et de la construction, là où le manque de personnel qualifié se fait le plus pressant pour remplir les objectifs ne matière de réduction de CO_2. Loin d'être une présentation passive, ce salon doit son succès aux nombreux apprentis présents, encadrés par leurs formateurs, qui sont à disposition des visiteurs pour les renseigner de manière très concrète, souvent démonstrations pratiques à l'appui.

Le Salon des métiers et de la formation de Lausanne se positionne comme une véritable plate-forme de la formation en Suisse romande. DR

SIX LAURÉATS ET UNE MENTION SPÉCIALE

Les entreprises lauréates de cette édition 2022 du Prix Entreprises Formatrices, accompagnées de leur apprenti(e), ont été récompensées lors d'une petite réception organisée au Caveau de l'Hôtel de Ville, en présence notamment de Pierre-Antoine Hildbrand, municipal, d'Eric Gerini, vice-président d'Economie Région Lausanne, et de Helena Druey, Secrétaire générale de l'association. Une mention spéciale a par ailleurs été décernée à Migros Vaud pour son engagement en faveur de l'apprentissage. (photos Marino Trotta – PML-SPSL Ville de Lausanne.

Carrosserie Roland Winiger
Fondée en 1975 par Roland et Claude Winiger, la carrosserie est désormais dirigée par Alexandre Winiger et Sophie Curiel qui en font une entreprise majeure de la réparation automobile avec plus de 40 ans d'expérience et de compétences spécifiques.

Paulus Shop
Magasin de «street wear» fondé en 2018 qui propose de produits à la mode et une grande diversité dans la gamme de sneakers. Outres les grandes marques connues dans le monde entier, Paulus Shop possède également sa propre marque de vêtements.

Ellipsearchitecture
Fondé en 2018 par Mattia Pretolani et Yannick Claessens, finaliste du Prix Suisse d'Art 2022 catégorie architecture, ellipsearchitecture est un bureau basé à Lausanne dont la pratique s'étend à l'échelle suisse et même européenne.

Librairie Basta!
Installées à Chauderon et à Dorigny, les librairies Basta! appartiennent à la coopérative des Nouvelles Editions Populaires. Elles fonctionnent selon les principes de l'autogestion qui garantit leur indépendance.

Ingeni Lausanne
Société d'ingénierie aux compétences étendues qui opère notamment dans le domaine des structures porteuses et des ouvrages d'art. Innovatrice et engagée dans les recherches d'optimisations et d'économies, Ingeni prône une ingénierie de qualité.

Pont de Chailly Fleurs
Etabli en juin 2018 à Lausanne dans le quartier de Chailly, le magasin propose un large choix de fleurs, plantes, bouquets et d'arrangements floraux mais également des idées cadeaux pour offrir ou tout simplement pour se faire plaisir.

Migros Vaud
s'est vu décerner une mention spéciale pour son dévouement constant à l'encadrement des jeunes en apprentissage.

Selon une récente enquête de Credit Suisse, deux tiers des entreprises éprouveraient des difficultés à trouver des personnes pour leurs postes à pourvoir, et celles qui se montrent intéressées revendiquent des conditions de travail toujours plus flexibles.

Shutterstock

FACE À LA PÉNURIE DE PERSONNEL LA SÉLECTION PAR LA SÉDUCTION

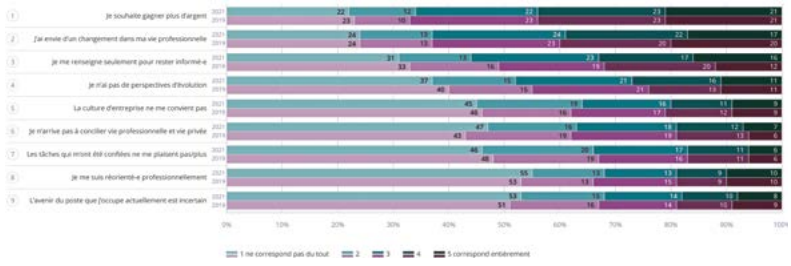
La reprise et le développement de l'activité économique sont chamboulés par une dynamique inédite de l'offre et la demande d'emplois qui risque de durer. L'évolution du nombre de places vacantes a augmenté de 44% en l'espace de trois ans. Vaud Statistique en recensait 6848 dans le canton en mai dernier, contre 4772 en mai 2019. Retour d'après pandémie, mais pas seulement. Il en résulte une préoccupation majeure chez de nombreuses PME et la situation ne semble pas près de s'améliorer. Les candidats tiennent souvent le couteau par le manche. Ils formulent davantage d'exigences, et pas seulement en termes de rétribution. Ils revendiquent aussi des conditions de travail toujours plus flexibles. Il en résulte une véritable inversion des rapports de force, contraignant les entreprises à développer des trésors de séduction.

L'été dernier, un entrepreneur zurichois offrait une prime de 1000 francs à qui lui amènerait un mécanicien en cycles. On ne connaît pas la fin de cette histoire rapportée par Blick. Elle est révélatrice de la difficulté de recrutement que rencontrent désormais de nombreuses PME, qu'il s'agisse de trouver la perle rare, ou simplement de pourvoir ou repourvoir des postes. Et cela vaut quels que soient les domaines d'activité. Selon une récente étude de Credit Suisse, deux tiers des entreprises seraient dans cette situation. Comme souvent, aux facteurs conjoncturels s'ajoutent des facteurs structurels, notamment avec le départ à la retraite des baby-boomers. Le problème est sérieux. Il y a en Suisse davantage de personnes qui quittent leur emploi que de jeunes qui y arrivent. Tout indique que l'on ne va pas vers le beau. Même si la Suisse semble jusqu'à présent épargnée par la grande vague de démissions constatée en France notamment. La génération Z, à savoir les personnes nées depuis 1997 et qui débarquent en force sur le marché du travail, sont les plus vindicatives. Elles posent leurs conditions, exigent de la souplesse, veulent que l'entreprise leur procure davantage de retours de la

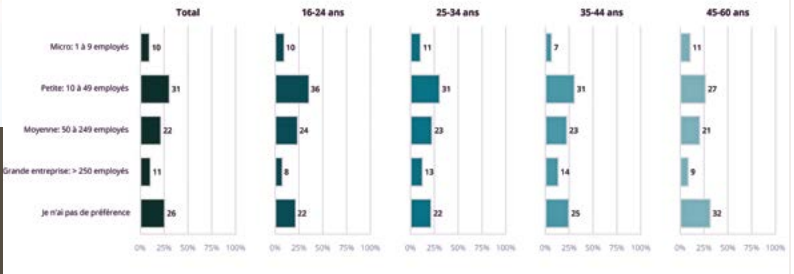
ERL PRÉPARE UNE AIDE AU RECRUTEMENT

Pour venir en aide à ses membres en ces temps difficiles, Economie Région Lausanne est en train de constituer un groupe de travail dans le but d'innover en matière de recrutement de personnel. Lors d'un premier brainstorming, une idée a déjà été émise. Celle par exemple de créer une banque de données rassemblant des offres de services dont pourraient avoir besoin les membres de l'association. Les personnes intéressées à postuler seraient invitées à y introduire leur CV. En vue d'encourager les candidat.e.s à faire leur offre, un concours pourrait-être organisé. Ainsi, celui ou celle dont la candidature vaudra de l'or recevra une carte Enjoy chargée d'un certain montant pour effectuer des achats avec remise de prix auprès de plusieurs centaines de commerçants lausannois. Un tirage au sort serait par ailleurs effectué, avec à la clé un lot de 15 grammes d'or.

Convaincus que les membres du personnel à temps partiel constituent un atout d'une valeur inestimable pour l'entreprise, les CFF ont lancé une campagne de recrutement incitative dans le médias, mettant désormais les postes au concours dès un taux d'occupation de 60%. DR



Les critères pris en compte par les demandeurs d'emploi selon une enquête conduite en 2021 par Jobup SA et l'institut Link. DR



Les petites entreprises sont les plus populaires aux yeux des demandeurs d'emploi selon l'enquête conduite en 2021 par Jobup SA et l'institut Link. DR

hiérarchie, dédaignent celles qui ne sont pas à la pointe en matière de technologie. En octobre dernier, le nombre de places de travail vacantes annoncées par les entreprises auprès des ORP vaudois s'est élevé à 5860, certes en baisse de 13,8 % par rapport à septembre 2022, mais en hausse de 9,2 % par rapport à octobre 2021.

La donne a changé

Dans une enquête sur les perspectives d'emploi réalisée par Manpower au troisième trimestre 2022, Jen Jacob, country manager Manpower Groupe Suisse, déclarait ne voir aucune amélioration se profiler à court terme: «les entreprises qui souhaitent attirer de nouveaux talents et fidéliser ceux déjà en place doivent davantage miser sur des conditions d'embauche attrayantes, car les besoins des employés ont fortement évolué à cet égard».

Un regard sur Jobup.ch, considérée comme la plate-forme d'offres d'emploi la plus utilisée en Suisse romande, est particulièrement révélateur. On y trouve quasi en temps réel les offres ouvertes par métiers et par régions, ce qui permet de se faire une petite idée de l'ampleur du phénomène. Dans la seule région lausannoise, le site en recensait un millier un jour de novembre dernier, dont en tête, avec plus d'une centaine d'offres chacune, l'administration, le bâtiment/construction/travaux publics, l'industrie, l'informatique. Et à peine moins pour la santé/médecine, le commercial/vente.

On sait que les secteurs de l'hôtellerie-restauration et de la construction, réputés pour leurs conditions de travail pas faciles et leurs salaires modestes, sont les plus demandeurs.

Rien d'étonnant pour l'hôtellerie-restauration. Il était déjà difficile d'y repourvoir des places d'apprentissage avant la crise du coronavirus. Puis est venue s'ajouter la précarité de l'emploi en raison des incertitudes de l'évolution de la pandémie. Cela a conduit de nombreuses personnes n'y voyant pas de perspectives à long terme de quitter la branche sans l'intention d'y revenir. De plus, le salaire minimum universel en application dans le Canton de Genève, actuellement de 23,27 francs brut horaire, plus élevé que celui le plus bas de la CCT actuelle de la branche, ne plaide pas en faveur d'une occupation hors de ce canton sur l'arc lémanique. Une motion déposée cet automne devant les Chambres fédérales demande cependant que ce soient les CCT étendues au niveau national qui l'emportent.

Le secteur de la construction, lui aussi, peine à recruter les jeunes comme les moins jeunes en raison de sa pénibilité réelle ou supposée. Ce n'est pas l'allègement du poids des sacs de ciment à coltiner, désormais de 35 kilos au maximum au lieu de 50 kilos par le passé, qui y change grand-chose. Tout porte à croire que la hausse des salaires réclamée cet été par les maçons ne modifierait pas la situation s'agissant d'attirer dans cette voie des jeunes au sortir de l'école obligatoire.

Mais la pénurie de candidats ne se limite pas à ces professions sous-valorisées. Le manque de main-d'œuvre est quasi général. Stefan Studer, directeur de l'association Employés Suisses, interrogé cet été par Swissinfo, constatait que «la pandémie a donné un coup d'accélérateur à la digitalisation de l'économie et au développement de nombreuses chaînes logistiques. Tous les secteurs économiques sont désormais en concurrence pour attirer le même type de compétences. Si vous êtes informaticien ou chauffeur-livreur, vous avez l'embarras du choix dans vos recherches d'emploi». Au point que bien souvent, lors des entretiens d'embauche, c'est le candidat qui cherche à cerner les qualités de l'employeur plutôt que l'inverse. Les professionnels du recrutement sont en effet unanimes: les rapports entre employeur et candidat à l'embauche se sont bien souvent inversés. C'est désormais moins au candidat de s'efforcer de mettre en avant ses atouts, c'est à l'employeur de proposer des conditions de travail de rêve. Une enquête réalisée en 2021 par Jobcloud SA et l'institut Link d'études de marché auprès de personnes à la recherche

> suite à la page 18

> suite de la page 17

active ou passive d'emploi indique cependant que ce sont les petites PME, occupant de 10 à 49 personnes, qui sont les plus attractives, et que la plupart des demandeurs sont prêts à parcourir un trajet de 40 à 60 minutes pour se rendre à leur travail, ce seuil étant légèrement plus élevé chez les jeunes et les Alémaniques.

Grandeur et misère du temps partiel

Les demandes qui reviennent le plus souvent, hormis le salaire dans les métiers réputés pénibles, sont l'obtention d'avantages annexes, comme le temps partiel et le télétravail lorsque la profession s'y prête. C'est aux employeurs de se positionner, de faire preuve de tolérance et de souplesse, de miser davantage sur la formation permanente pour conserver des collaborateurs de plus en plus exigeants.

Le temps partiel, jadis considéré comme une contrainte figurant sur la mise au concours, est devenu une revendication de plus en plus formulée par les candidats. Cette formule gagne toujours plus de terrain, à tous les échelons, depuis le subalterne jusqu'au cadre supérieur. La Suisse serait même devenue presque championne en Europe dans ce domaine, avec 39,4% des personnes actives travaillant entre 50 et 100%. Organisé à la journée, à la semaine, au mois ou annualisé, le temps partiel ne répond plus forcément à des raisons objectives, familiales ou autres. Pratiqué par trois femmes sur cinq et un homme sur cinq, il est de plus en plus motivé par l'envie de disposer de davantage de temps libre, ce qui est désormais largement accepté par la société.

Signe des temps, les CFF mettent désormais leurs postes au concours dès un taux d'occupation de 60%, tant dans les métiers techniques que dans l'administration. Ils viennent de lancer une campagne de recrutement à cette fin sur un ton intimiste, illustrée par une image montrant un homme face à un miroir de salle de bain se brossant les dents, blotti contre un jeune enfant en faisant de même. Affiche censée représenter une répartition égalitaire et idéale des tâches familiales. «Nous sommes convaincus que les membres du personnel à temps partiel constituent un atout d'une valeur inestimable pour l'entreprise, explique l'ex-régie. D'autant plus s'ils sont plus heureux dans l'entreprise grâce à un bon équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Nous nous efforçons donc de créer des conditions-cadres qui répondent aux besoins des familles modernes et permettent à celles-ci de mieux concilier vie professionnelle et vie privée».

Selon une étude commandée par les CFF à l'Université de Zurich, le travail à temps partiel porte en effet ses fruits non seulement pour le personnel, mais aussi pour l'employeur. Toutes proportions gardées, les personnes qui le pratiquent seraient même plus productives.

Cette manière d'organiser son taux d'occupation n'est cependant pas sans conséquences sur la prévoyance professionnelle, le système étant prévu pour un travail à temps plein. Il peut en résulter d'importantes lacunes dans les cotisations. Certains employeurs consentent toutefois à adapter la déduction de coordination au taux d'occupation et à abaisser le seuil d'entrée au deuxième pilier. Par exemple, sachant que le taux de coordination est actuellement de 25' 095 francs, l'employé à temps partiel qui gagne 50'000 francs par an sera assuré sur la base d'un montant de 25'115 francs seulement. À supposer que la caisse de pension de l'employeur réduise ce taux de coordination, mettons à 13'000 francs, le salaire assuré se monte dès lors à 37'000 francs, ce qui augmente le montant des cotisations, tant à la charge de l'employé qu'à celle de l'employeur.

Accros au télétravail

La crise sanitaire a fait découvrir malgré eux à des milliers d'employés et employeurs les avantages et les inconvénients du télétravail.

Aujourd'hui ce sont les bienfaits de cette formule qui semblent avoir durablement marqué la plupart des personnes qui l'ont pratiquée et se sont organisées en conséquence. Le retour au bureau est souvent vécu comme une contrainte, non comme une délivrance, et nombreuses sont celles qui mettent les pieds au mur. Elles ont réalisé que travailler à la maison, c'est dépenser moins en frais de transport, en frais de repas prix hors du domicile, en frais d'habillement et de cosmétiques. Et puis, dans certains cas, les employeurs ont tenu compte de cette désertion de leurs locaux et ont réduit le nombre de bureaux nominatifs. De quoi refroidir davantage encore l'enthousiasme mesuré de collaborateurs qui ne retrouvent plus leur ancienne place, mais un casier donnant accès à un «flex office» sans âme, impossible à personnaliser. Si bien qu'aux Etats-Unis, le «New York Times» rapporte que pour faire revenir les gens au bureau, certaines entreprises vont jusqu'à offrir la nourriture gratuite à leurs employés en faisant venir un food truck devant l'entreprise pour éviter les frais de restaurant, ou encore en proposant des dédommagements pour les déplacements entre le domicile et le bureau.

L'avenir dira ce que pèsera l'argument le plus convainquant avancé à ce jour pour faire revenir ces exilés, à savoir qu'en application de l'adage «loin des yeux, loin du cœur», ce n'est pas en étant absent du bureau qu'on a les meilleures chances d'obtenir de l'avancement ou des bonus, car c'est là que les chefs s'y trouvent. De fait, une enquête menée par LinkedIn indique que 53% des employés admettent que c'est en présentiel qu'on a en effet les meilleures chances de faire avancer sa carrière. Ils estiment en que leurs collègues qui viennent régulièrement en présentiel ont davantage de chances d'être favorisés par leur patron. Dans ce scénario, le bureau devient le lieu du pouvoir.

Le projet de nouvelle taxe auto comporte de substantiels allègements pour les véhicules d'entreprise mais abandonne l'idée de rabais de flotte.
©Hugues Siegenthaler

LE PROJET DE TAXE AUTO FAIT UNE FLEUR AUX ENTREPRISES

Le projet de révision totale de la loi vaudoise sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) propose plusieurs types d'allègements dans la taxation des véhicules de société affectés au transport de choses, mais à l'issue de la procédure de consultation, le Conseil d'Etat a abandonné son idée d'inscrire dans la loi de possibles rabais de flotte pour les entreprises, mesure pourtant saluée par les associations professionnelles et pratiquée dans plusieurs cantons. Ce projet qui introduit notamment la notion de bonus/malus est désormais entre les mains du Grand Conseil. Les députés auront le dernier mot et la possibilité d'apporter tous les amendements qu'ils décideront à cette révision de loi issue du Gouvernement d'avant 2022.

Le long chantier de la remise à plat de la LTVB de 2005 et de son règlement arrive enfin à bout touchant. Ces nouveaux textes ne devraient pas entrer en force avant 2024, mais le sujet a déjà fait couler beaucoup d'encre. Usine à gaz pour certains, pesée discutable des intérêts des administrés et de la collectivité pour les autres, il se veut être une prise en compte délicate des évolutions techniques et des exigences actuelles en termes d'environnement et de mobilité tout en apportant plus de cohérence et davantage de clarté.

La future loi ne laisse personne indifférent dans ce canton considéré particulièrement vorace en matière de taxe sur les véhicules et de fiscalité en général. Le texte comporte plusieurs propositions d'allègements en faveur des entreprises, mais le Conseil d'Etat a abandonné à l'issue de la consultation sa proposition d'inscrire dans la loi la possibilité de fixer un rabais pour les entreprises et les artisans basés dans le canton qui disposent d'un grand parc de véhicules immatriculés sur le canton de Vaud. Il avait imaginé un rabais de 20% à partir de cinq véhicules, et se justifie notamment par un souci d'égalité et la crainte de voir des particuliers créer des entreprises fictives pour une bénéficier.

On change rien, mais ça change tout…

Le principe de base de la taxe ne change pas. Celle-ci reste déterminée en fonction du poids total du véhicule et de sa puissance en kW pour les véhicules légers jusqu'à 3500 kg. À noter que la taxe de base de 40 francs est abolie, car dans le nouveau système, tout détenteur de véhicule à moteur passe à la caisse.

Afin de tenir compte de voitures devenues plus lourdes et plus puissantes, la limite de poids, actuellement fixée à 2000 kilos pour le premier tarif, grimpe à 2500 kilos. Jusqu'à 2500 kilos c'est désormais 15 centimes le kilo, au-delà c'est 30 centimes. Et pour ce qui est des kW, le prix en-dessous de 100 kW est ramené à 1,60 francs au lieu de 2 francs, tandis qu'au-dessus de 100 kW il passe de 3 à 4 francs.

Les voitures de livraison légères, celles affectées au transport de choses dans le cadre de l'activité d'une entreprise, voient aussi leur limite de poids passer de 2000 à 2500 kilos pour le premier tarif, tandis que celle de la puissance passe de 100 kW à 120 kW. Mais dans cette catégorie de véhicules, le tarif au poids jusqu'à 2500 kilos est ramené à 10 centimes par kilo, celui à la puissance étant le même que pour les autres

> suite à la page 20

> suite de la page 19

véhicules automobiles légers. S'agissant des camions et automobiles lourdes, le montant jusqu'à 4000 kilos diminue de 560 à 450 francs, chaque tranche supplémentaire étant facturée de 140 à 110 francs. Enfin, la taxe pour les remorques de transport, actuellement considérée trop élevée en comparaison à certains véhicules à moteurs, est abaissée dans une proportion importante.

Des roses et des épines

Tout cela devrait conduire à des allégements sensibles pour les PME établies dans le canton. Dans un comparatif entre la taxe actuelle, le Conseil d'Etat indique par exemple qu'une entreprise qui paie actuellement 5707,30 francs de taxes pour son parc de quatre voitures de tourisme ou minibus, cinq voitures de livraison et une remorque de transport, n'en devra plus 4614.40 francs pour les mêmes véhicules. D'une manière générale, c'est environ 10% de charge en moins qui en résulte pour les sociétés utilisant des véhicules, quels qu'en soient leur nombre et leur type.

Cela dit, le nerf de la guerre est ailleurs. La nouvelle loi et son règlement introduisent la notion de malus/bonus progressif, applicable à tous les véhicules automobiles de moins de 3500 kilos en fonction de leur émission de CO2. De fait, les auteurs du projet ont pris l'option d'encourager le passage à des véhicules thermiques peu polluants plutôt que de décourager ceux qu'on ne voudrait ne plus voir circuler. C'est ainsi que les bonus peuvent réduire jusqu'à 90% le montant de la taxe facturée, mais que les malus l'alourdiront au maximum de 25%. Le futur système, basé sur le poids et la puissance, favorise moins que l'actuel les détenteurs de véhicules entièrement électriques, lesquels ne paient actuellement qu'un forfait de 25 francs. Le détenteur d'une Tesla Model 3, par exemple, voit sa facture passer à 147 francs. À noter qu'afin de tenir compte du poids des batteries, et de ne pas taxer les voitures électriques plus fortement que les thermiques, le poids total de ce type de véhicule pris en considération est réduit de 25%. Par ailleurs, afin d'encourager le passage à des véhicules les moins polluants, le futur règlement pourrait attribuer 2000 francs à l'achat d'un véhicule entièrement électrique si son poids est inférieur à 2500 kg. Un encouragement concrétisé d'autre part par une exonération de la taxe pendant deux ans suivant l'acquisition d'un nouveau véhicule de ce type.

Enfin, la future législation met un terme à ce qui est considéré comme une injustice administrative, c'est-à-dire la double imposition des plaques interchangeables, prévues en principe pour deux véhicules. Le système actuel facture en effet le véhicule dont la taxe est la plus élevée, et il encaisse 20% de la taxe du deuxième alors qu'un seul à la fois peut circuler.

CASSE-TÊTE ÉLECTRIQUE

Le moment approche où les détenteurs de voitures électriques devront eux aussi passer à la caisse pour contribuer au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, alimenté par les taxe et surtaxe sur les carburants. Les recettes pour ce fonds finançant essentiellement l'exploitation et l'entretien des routes sont effectivement en baisse en raison du développement de la mobilité électrique et tout indique que ce n'est qu'un début.

Afin d'éviter que les moyens viennent à manquer, un projet législatif fédéral est quasi à bout touchant. La redevance routière qui sera perçue auprès des propriétaires de voitures électriques sera calculée en fonction du type de véhicule et des kilomètres parcourus. Reste à déterminer la manière de la percevoir, par exemple selon le même modèle que le RPLP. La localisation géographique a en effet d'ores et déjà été exclue en raison de sa complexité et des difficultés posées du point de vue de la protection des données. Il demeure que l'introduction dans la loi de cette redevance de substitution nécessitera une modification de la Constitution, donc une votation fédérale.

Les voitures électriques devront bientôt elles aussi passer à la caisse pour contribuer au Fonds pour les routes nationales et le trafic alimenté par les taxe et surtaxe sur les carburants. ©Hugues Siegenthaler

> suite à la page 22

CLAUDE FAVRE S.A.

YVERDON 024 445 36 78
VALLORBE 021 843 14 24
LAUSANNE 021 653 60 60

www.claude-favre.ch

Spécialiste toitures & façades

goutte Récupération SA

- Achat et vente de métaux, ferraille et déchets industriels
- Mise à disposition de bennes et gestion de déchetteries
- 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

LÉGISTATION

> suite de la page 20

Rabais :

Véhicules immatriculés jusqu'au 31.12.2020 /NEDC	Véhicules immatriculés dès le 01.01.2021 / WLTP	Taux rabais
Moins de 95 gr CO2 /km	Moins de 118 gr CO2 /km	- 90%
Entre 95 et 100 gr CO2 /km	Entre 118 et 124 gr CO2 /km	- 75%
Entre 101 et 119 gr CO2 /km	Entre 125 et 148 gr CO2 /km	- 60%

Majorations :

Véhicules immatriculés jusqu'au 31.12.2020 /NEDC	Véhicules immatriculés dès le 01.01.2021 / WLTP	Taux malus
Entre 150 et 179 gr CO2 /km	Entre 187 et 222 gr CO2 / km	+ 10%
Entre 180 et 199 gr CO2 /km	Entre 223 et 247 gr CO2 / km	+ 15%
200 gr CO2 /km et plus	248 gr CO2 / km et plus	+ 25%
Emissions pas connues	Emissions pas connues	+ 15%

Deux échelles de bonus et malus sont proposées afin de ne pas prétériter les détenteurs qui ont acquis des véhicules peu polluants avant le 31 décembre 2020. Les émissions de CO2 des véhicules immatriculés pour la première fois jusqu'à cette date sont en effet basées sur la procédure d'essai NEDC (New European Driving Cycle), tandis que celles des véhicules immatriculés pour la première fois dès le 1er janvier 2021 sont mesurées sur la nouvelle procédure d'essai WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Considérée comme fournissant des valeurs plus proches de la réalité, les valeurs d'émissions selon la procédure WLTP sont supérieures en moyenne de 25% par rapport à celle selon la procédure NEDC. DR

Marque et modèle de véhicule	Emissions de CO2 en gr/km	Puissance en kW	Poids total en kg	Vaud		Taxes autres cantons							
				Actuel	Projet	FR	NE	GE	VS	JU	BE	TI	BS
Renault Zoe	0	100	1'988	25.00	45.80	0.00	235.00	0.00	160.00	322.15	88.80	122.00	100.00
Tesla Model 3	0	340	2'305	25.00	146.50	0.00	235.00	0.00	160.00	364.00	100.10	371.00	121.90
Skoda Fabia 1.0 TSI	106	81	1'620	111.20	149.00	0.00	347.00	126.75	145.00	534.00	367.95	224.00	325.85
VW Golf 7 1.0 TSI	109	85	1'780	119.20	161.20	352.00	359.00	137.75	145.00	581.00	401.00	244.00	338.15
Citroën C4 SpaceTourer	117	96	1'970	131.80	179.60	387.00	391.00	159.75	168.00	638.30	440.20	330.00	390.95
Dacia Sandero 90	125	66	1'538	402.70	336.30	352.00	423.00	220.50	145.00	510.00	351.05	306.00	342.50
Skoda Octavia 2.0 TDI	129	110	2'086	595.80	512.90	492.00	439.00	396.50	269.00	670.00	461.65	513.00	402.65
VW Touran 1.5TSI	130	110	2'250	645.00	537.50	462.00	443.00	396.50	211.50	712.00	490.80	542.00	413.00
Fiat Panda TwinAir 4x4	131	62.5	1'585	402.70	337.70	369.00	447.00	220.50	145.00	525.00	360.75	318.00	357.10
Renault Kangoo cDi115	131	85	2'100	541.40	451.00	440.00	447.00	309.50	211.50	673.00	464.15	453.00	408.35
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	161	140	2'250	735.00	723.20	516.00	567.00	594.50	269.00	712.00	490.80	739.00	476.35
Seat Alhambra 2.0TDI	168	130	2'590	807.00	750.20	516.00	595.00	528.50	269.00	799.00	551.15	779.00	530.05
Mercedes-Benz GLC 250d	170	150	2'530	849.00	818.40	543.00	603.00	682.50	292.00	784.00	540.50	857.00	503.25
BMW 440i xDrive	174	240	2'245	1'033.50	1'162.40	730.00	619.00	1'474.50	400.00	712.00	489.90	1'203.00	507.15
Range Rover Evoque P300 AWD	191	221	2'450	1'038.00	1'163.20	516.00	702.00	1'298.50	269.00	763.10	526.30	1'314.00	568.10
Porsche 911 Carrera 4S	209	331	2'010	1'242.90	1'731.80	730.00	759.00	3'399.75	400.00	650.00	448.20	1'765.00	556.90
Porsche Cayenne	216	250	2'830	1'239.00	1'542.50	730.00	802.00	2'343.75	400.00	860.90	593.75	1'863.00	654.35
BMW M850i xDrive	221	390	2'395	1'528.50	2'099.00	995.00	807.00	4'191.75	561.00	750.00	516.50	2'394.00	603.60
Mercedes-Benz AMG C43	224	287	2'315	1'195.50	1'569.00	730.00	819.00	2'871.75	400.00	730.00	502.30	1'763.00	599.65

On sait que la taxe auto varie fortement d'un canton à l'autre. La comparaison reproduite ici en témoigne. Les disparités de taxation s'agissant des véhicules électriques notamment interpellent à l'heure où ce type de motorisation contribue à la réalisation des objectifs énergétique et climatique de la Confédération. Il y a pire. Une étude publiée l'an passé par Comparis indique par exemple qu'en Appenzell, la taxe peut être plus élevée sur l'électrique que sur le moteur thermique : une Twingo Electric Zen y est taxée 434 francs, contre 399 francs pour une Twingo Tce 95 à essence. Autre exemple d'incongruité, relevé par le TCS : dans le Canton de Lucerne, où la taxe auto est déterminée par la puissance, une Tesla S 75 D est taxée comme un véhicule à moteur thermique de 4,6 litres de cylindrée. DR

Quelques réalisations de >moser pour des PME, ainsi qu'en haut à droite, des bougies archétypes avec plus de 12 parfums créées par l'agence et en vente sur son e-shop. Photos Moser Design

LES PME QUI ONT DU NEZ SE METTENT AU PARFUM

Quels que soient leur taille et leur domaine d'activité, les entreprises sont de plus en plus nombreuses à solliciter des experts du marketing pour fidéliser leur clientèle en mettant à contribution le potentiel émotionnel du sens de l'odorat. Cela grâce à la définition, la réalisation et la diffusion discrète d'une fragrance personnalisée rendant leur fréquentation particulièrement agréable et mémorable. Caroline Mesple-Moser directrice et administratrice de l'agence de branding et communication Moser design basée à Lausanne et Genève, s'est spécialisée depuis plus de trois ans dans l'identité olfactive des marques afin de renforcer la personnalité des entreprises et embellir leur rayonnement. Avec à la clé une amélioration de leur chiffre d'affaires.

Inovil, jadis Parking Riponne SA, se distingue depuis quelques mois par un parfum d'effluves frais et verdoyant diffusé dans les parkings, y compris dans le prolongement du bureau administratif du siège. Une senteur également disponible en spray d'ambiance de poche pour véhicule, rechargeable gratuitement dans leur coffee shop. La société s'est en effet dotée d'une identité olfactive, d'un véritable logo olfactif, un « logolf » dans le jargon des spécialistes de la communication. Davantage qu'une senteur d'ambiance purement fonctionnelle destinée à combattre les odeurs indésirables, celle d'Inovil a été élaborée dans l'idée de permettre de vivre une expérience urbaine agréable avec moins d'obstacles, d'harmoniser davantage la vie et la mobilité. Tout comme Inovil, Genedis, anciennement Seic-Teledis, leader dans son secteur en Valais, se félicite d'avoir mandaté l'agence Moser Design pour créer sa signature olfactive, déclinée tant à l'accueil de son shop que pour sa communication promotionnelle avec une réalisation de bougies sur mesure. Il lui en résulte un ancrage émotionnel à long terme chez les employés, les partenaires et les relations d'affaires.

Nouvelle dimension

De fait, les secteurs d'activité les plus variés font dormais appel à cet outil de communication. « Contrairement aux idées reçues, la création d'une identité olfactive représente un investissement financier mineur en regard des bénéfices en termes de fidélisation, mais aussi d'achat et de relation positive à la marque », souligne Caroline Mesple-Moser.

La tendance est apparue il y a une vingtaine d'années. Elle est désormais quasi universelle, considérée comme une nouvelle dimension de marketing pour enrichir une marque. Elle se présente comme un élément clé de l'expérience client au sens large de l'expression, puisque des maisons de retraites l'ont aussi adoptée.

Sophistiquée et discrète

La signature olfactive d'une marque découle d'une démarche en profondeur, fondée sur ses valeurs et sa raison d'être, et axée sur le bien-être des personnes, en les rendant de la meilleure humeur. Sophistiquée et discrète, elle peut se décliner sur toutes sortes de supports, cartes de visites, objets promotionnels, papiers à lettres… etc.

Scient Air, société américaine au bénéfice de vingt ans d'expérience dans ce domaine, indique que «la recherche montre qu'au moins 63% des consommateurs ont choisi un magasin ou une marque plutôt qu'un(e) autre en raison d'un parfum agréable ». Et qu'ils y reviennent. Ou encore que « 82% des consommateurs passent plus de temps dans un endroit agréablement parfumé. Dans une étude menée par Samsung, les gens ont visité trois fois plus de rayons lorsqu'ils étaient exposés à des arômes ».

> www.moserdesign.ch

LA RÉGION A ENCHAÎNÉ
LES INAUGURATIONS EN 2022

L'année 2022 a été particulièrement riche en concrétisations de grands projets dans la région lausannoise. Tant en matière culturelle, sportive, urbanistique ou infrastructures de transport, la capitale vaudoise a vu l'entrée en fonction d'infrastructures dont certaines étaient espérées depuis des décennies.

Le grand jour du Quartier des Arts

Le Pôle muséal, né Plateforme 10, devenu Quartier des Arts, a pour la première fois pris vie dans son intégralité les 8 et 19 juin. Par une fête populaire à la mesure de l'évènement, qui s'est prolongée jusqu'au 25 septembre. Après l'inauguration en 2019 du nouveau Musée cantonal des Beaux-Arts (MCBA) dans son bâtiment tout neuf, c'était ainsi au tour du Musée Photo Elysée et du Musée cantonal de design et d'arts appliqués contemporains (MUDAC) de compléter l'ensemble en se présentant dans leur nouvel écrin commun. À deux pas de la gare CFF, ce site de 25 000 m^2, unique en son genre en Suisse, comportant trois musées et deux fondations, participe de brillante manière au remodelage de la capitale vaudoise. Lieu dédié à la culture, où le public, avec un seul billet d'entrée peut se promener d'un musée à l'autre, il se profile aussi comme une vaste scène ouverte à de multiples événements. La réalisation de Plateforme 10, avec ses deux bâtiments hors du commun, œuvres d'ateliers d'architecture ibériques, respectivement Barozzi et Veiga de Barcelone pour le MCBA, et Aires Mateus e Associados de Lisbonne pour Photo Elysée et MUDAC, aura coûté plus de 180 millions de francs.

Le renouveau du Théâtre de Beaulieu

Après trois ans de fermeture pour travaux, de démolition quasi complète et de reconstruction, le Théâtre de Beaulieu a rouvert ses portes au public le 3 septembre par un concert l'Orchestre de chambre de Lausanne (OCL) qui a permis d'apprécier l'excellente acoustique du lieu. Le nombre de sièges est certes passé de 1874 à 1623, mais le lieu demeure le plus grand théâtre de Suisse. Seule la façade et la carcasse de l'aile sud du Palais de Beaulieu avait été conservée pour cette vaste cure de jouvence dont la facture finale s'élève à 43 millions de francs. Mené à bien par le bureau d'architecture Fehlmann, le projet consistait à moderniser ce haut lieu tout en conservant la valeur historique de cette salle inaugurée en 1954, partiellement rénovée en 1992. L'accès au théâtre se fait désormais par un abord direct, et non plus par l'entrée principale du Palais de Beaulieu. La salle se distingue notamment par une scène aplanie et non plus en pente, ce qu'apprécieront les danseurs. Plus basse que l'ancienne, cette scène offre par ailleurs une meilleure visibilité aux premiers rangs. De vocation très éclectique, le théâtre table sur une centaine de spectacles programmés chaque année.

Après le palais de glace, celui de l'eau

Il aura fallu près de trente ans pour doter la région lausannoise d'un centre aquatique digne de la capitale olympique. Le 1er septembre dernier était ainsi inauguré un ensemble de bassins d'une ampleur unique en Suisse. Après le palais de glace, le palais de l'eau. Cette dernière pièce complète le nouveau centre omnisport Vaudoise Arena à Prilly, temple du hockey sur glace depuis 2019 avec 10'000 places assises, quartier général du LHC. L'eau des piscines est amenée à température par échange de chaleur grâce au système de fabrication de la glace de la patinoire. Prévu dès l'élaboration du projet global Vaudoise Arena, le centre aquatique a été achevé avec un an et demi de retard en raison de la pandémie. D'une superficie de 45'000 m^2, il comporte un bassin olympique de 50 mètres avec mur amovible pour le diviser en deux, un bassin d'enseignement de 25 mètres avec fond amovible, un bassin de détente et une pataugeoire. On y trouve également une fosse de plongeon avec un tremplin olympique de 10 mètres. Les installations sont dûment homologuées pour la compétition, avec des gradins d'une capacité de près de 700 places. Des championnats de Suisse sont au programme pour 2023.

Le train en saut-de-mouton à Renens

Les autorités fédérales, vaudoises et genevoises ainsi que les CFF ont inauguré jeudi 29 septembre deux éléments-clés du développement de l'offre ferroviaire sur l'arc lémanique : le saut-de-mouton à Renens, ainsi que la quatrième voie Lausanne-Renens. Réalisé en deux ans de travaux, le saut-de-mouton est un viaduc entre la gare de Prilly-Malley et celle de Renens. Il permet aux trains de passer par-dessus deux autres voies et d'optimiser le trafic entrant et sortant de la gare de Lausanne. En l'empruntant, les convois se retrouvent sur la bonne voie sans se croiser au niveau du sol. Cet ouvrage, d'une longueur de 1175 mètres, et d'une hauteur de 9 mètres à son point le plus élevé, est un élément nécessaire pour augmenter le nombre de trains et fluidifier leur circulation dans le nœud ferroviaire de Lausanne-Renens, et d'améliorer la stabilité de l'horaire et la ponctualité. Les coûts s'élèvent à 65 millions de francs pour le saut-de-mouton, et 215 millions de francs pour la quatrième voie. Cela devrait faciliter le développement de liaisons fiables et efficaces sur le tronçon le plus dense de Suisse occidentale. Actuellement quelque 670 trains passent par Renens et Lausanne chaque jour; ils seront 800 en 2030.

Le LEB enfin enterré à travers Lausanne

Le Lausanne-Echallens-Bercher a enfin disparu du paysage urbain lausannois. Il circule depuis le 15 mai en sous-sol sur tout son tronçon en ville de Lausanne, du Flon à la halte de Union-Prilly. Manquait le prolongement de son tunnel sous l'avenue d'Echallens depuis Lausanne Chauderon. Cinq ans de travaux auront été nécessaires, non seulement pour réaliser ce nouveau tronçon en sous-sol long de 1,7 kilomètre, mais aussi pour moderniser l'entier du tunnel existant depuis 1995 entre Flon et Chauderon. Ce chantier de 136 millions de francs rencontra quelques difficultés, notamment une roche plus dure qu'attendu, des émanations de soufre et la découverte d'un cimetière du XIXe siècle. Plus de 270'000 tonnes de matériaux ont été excavées, et 9000 mètres de voies ont été posées, non seulement dans le nouveau tunnel, mais dans celui existant. Des nouvelles voies dites « flottantes », reposent sur une sorte de tapis et non à même le béton afin d'absorber les vibrations au passage des rames. On se souvient que lors de la mise en service du tronçon Flon-Chauderon des voix s'étaient élevées pour se plaindre des vibrations qui auraient perturbés les concerts à la salle Métropole.

CHRISTIAN BOILLAT SACRÉ CHOCOLATIER DE LA VILLE

Christian Boillat nouveau chocolatier officiel de la Ville de Lausanne, au côté du syndic Grégoire Junod avec en main «la Ville en silhouette», la création gourmande qui a convaincu un jury de professionnels. DR

La confiserie Christian Boillat a été désignée par un jury formé notamment de professionnels de la communication pour succéder à la maison Buet comme fournisseur du chocolat officiel de la Ville de Lausanne pour les trois années à venir.

Lancé en 2012, ce marché gourmand a été attribué au fil des ans aux confiseurs Manuel, Nessi, La Chocolatière et Laurent Buet. Six enseignes ont répondu présentes à ce concours sur appel relancé cette année par la Ville de Lausanne auprès de seize confiseries sur son territoire: Blondel Chocolatier, Confiserie Christian Boillat, Chocolaterie du Bugnon, La Chocolatière, Durig Chocolatier et Jacot Haute Chocolaterie. Parmi les critères il était demandé l'utilisation d'un chocolat équitable, d'une boîte entièrement recyclable et une allusion gustative ou visuelle à Lausanne. Christian Boillat l'a emporté pour la période 2023 à 2025 avec sa création «la Ville en silhouette». Préférée parmi les trois finalistes, cette spécialité a séduit pour son goût, sa fine texture et l'originalité de sa forme. Cette nouveauté représentera la Ville pour les cadeaux officiels ainsi que pour les visites d'Etat en Suisse et à l'étranger. «J'espère qu'il sera aussi heureux et fier de créer le chocolat de la Ville que ce que j'ai pu l'être ces cinq dernières années», s'est exclamé son confrère et ami Laurent Buet membre du jury.

PERL
PRIX ENTREPRENDRE RÉGION LAUSANNE

CANDIDATURES OUVERTES POUR LE PRIX PERL 2023!

Il n'est pas trop tard pour postuler au Prix Entreprendre Lausanne Région (PERL) 2023. Les inscriptions pour l'édition 2023 sont ouvertes jusqu'au mercredi 25 janvier, date ultime pour la réception des dossiers de candidature.

Organisé chaque depuis vingt ans par l'association Lausanne Région, ce concours unique en son genre récompense cinq entreprises installées dans l'une 27 communes membres de l'association. Il est doté d'un montant global de 100'000 francs en espèces, dont un premier prix de 50'000 francs. Quatre autres prix de 10'000 francs chacun, dont un prix «Coup de cœur du jury» à un projet particulièrement séduisant, sont par ailleurs attribués. Et un cinquième prix, dit «Prix du public», lui aussi doté de 10'000 francs, est remis pendant la cérémonie de remise des prix à l'un des cinq lauréats. Les entreprises gagnantes, sont par ailleurs accompagnés d'une large couverture médiatique, gage d'une visibilité sur le marché, ainsi que de prestations offertes par les partenaires de cet évènement. La participation est ouverte à toute entreprise qui ne dépasse pas les cinq ans d'existence, quelle que soit sa taille ou son activité. Pour concourir, elle doit présenter un projet (produit/service/prestation) innovant, commercialisé ou à commercialiser, à fort potentiel économique pour la région lausannoise. Les candidatures sont sélectionnées à la lumière des critères suivants:

- **Impact économique du projet pour Lausanne et sa région.**
- **Maintien et création d'emplois.**
- **Originalité et aspect novateur du projet.**
- **Modèle d'affaires/plan d'affaires (business plan) de qualité, démontrant la faisabilité technique et la viabilité économique du projet.**
- **Adéquation avec l'environnement économique du projet et son inscription dans une perspective de développement durable.**
- **Impact financier que le Prix peut avoir sur l'avenir du projet.**

Les candidats doivent indiquer dans lesquelles des catégories suivantes – deux au maximum – se situe leur projet: artisanat, commerce, industrie, innovation technologique, design, service. Ils doivent aussi donner la liste détaillée des prix et dotations reçus au cours des cinq dernières années pour ce même projet.
Les lauréats sont désignés par un jury présidé par le syndic de Lausanne, constitué de personnalités des mondes économique, académique, associatif et des médias, dont notamment un représentant de l'association Economie Région Lausanne. Toutes les informations relatives au concours sont disponibles sur **www.lausanneregion.ch/perl.**

valentine.ch

Valentines®
SWISS MADE

Valentine @home
La qualité professionnelle à la maison !

Modèle étroit trouve une place dans chaque cuisine.

Pour tous renseignements
021 637 37 40 | valentine.ch

Votre référence depuis plus de 70 ans

mayor
SANITAIRE - PULLY

Installations sanitaires
Service dépannage

CH – 1009 Pully
tél. +41 21 728 11 83
fax. +41 21 729 42 06
www.mayorsanitaire.ch
secretariat@mayorsanitaire.ch

LAUSANNE
c'est mon choix!

ENJOY LAUSANNE
LANCE UN NOUVEAU PROGRAMME DE FIDÉLISATION

Enjoy Lausanne est un projet d'économie circulaire visant à promouvoir le commerce local et de proximité à travers un avantage financier et une communication dynamique. Ce projet a été créé en 2019 par la Société Coopérative des Commerçants Lausannois (SCCL). La communauté Enjoy Lausanne est composée d'une grande diversité de commerçants allant du commerce de détail, à la restauration, l'hôtellerie ou aux prestations de services.

Via Enjoy Lausanne, la Société coopérative des commerçants lausannois (SCCL) propose une carte prépayée offrant 10% de bonus à chaque recharge tout au long de l'année. Cela signifie que pour une recharge effectuée par un client de CHF 100.-, le détenteur reçoit en réalité CHF 110.- sur la carte. La carte est valable dans plus de 300 enseignes partenaires à Lausanne. Elle permet aux utilisateurs de réaliser des économies, tout en profitant de la diversité du commerce lausannois. La carte est disponible et rechargeable sur le site internet d'Enjoy Lausanne ainsi que dans le guichet Lausanne Tourisme de la Gare. Un programme de fidélisation est disponible depuis la mi-août 2022. Lors de chaque achat avec sa carte Enjoy Lausanne, le client cumule des points de fidélité.

Un point Enjoy est crédité pour chaque franc dépensé chez une enseigne partenaire Enjoy Lausanne.

Le taux de fidélité a été fixé à 1%. Pour 1000 points Enjoy collectés, 10 francs seront crédités sur la carte Enjoy Lausanne.

De plus, une application mobile destinée aux clients est également disponible. Il s'agit de l'application «SWALLY APP», téléchargeable sur iOS et Android.

En scannant le QR code situé au verso de la carte Enjoy Lausanne, les utilisateurs peuvent prendre connaissance des éléments suivants:

- **Consulter le solde disponible sur la carte**
- **Consulter tous les historiques de transaction**
- **Consulter et localiser les commerces partenaires via une carte interactive**
- **Convertir les points fidélité en francs**

Pour plus d'information, nous vous remercions de vous rendre sur notre site internet www.enjoylausanne.ch ou bien au guichet Lausanne Tourisme de la Gare de Lausanne.

La carte Enjoy Lausanne permet de réaliser de substantielles économies lors d'achats effectués auprès de quelque 300 enseignes à Lausanne. DR

PÉNURIE D'ÉNERGIE DANS LES COMMERCES

La règlementation cantonale exceptionnelle de la durée d'éclairage des commerces et vitrines est incontournable jusqu'au 30 avril 2023. DR

Electricité et gaz pourraient manquer ces prochains temps. Cette pénurie potentielle dépend en partie de facteurs qui échappent à notre contrôle. Le Conseil d'Etat vaudois a décidé de fixer des limites afin de diminuer, dans la mesure du possible pour cet hiver 2022 – 2023, la consommation d'électricité liée à l'éclairage des bâtiments non résidentiels et à celui des enseignes et autres sources lumineuses.

Eclairage intérieur des commerces

L'éclairage intérieur des bâtiments doit être éteint au plus tard une heure après la fin de l'activité et il peut être rallumé au plus tôt une heure avant le début de l'activité.

Exceptions :
les restrictions liées ne sont pas appliquées lorsque :

- Il est impossible de découpler l'alimentation électrique de l'éclairage de celle liée à des appareils ne pouvant être éteints/débranchés (ex : alarme, caisse enregistreuse, lecteur de cartes)
- L'activité nécessite de l'éclairage même sans qu'il y ait un accès à la clientèle ou du personnel (boulangerie, boucherie, système d'alarme des bijouteries)

Vitrines de commerces ou d'expositions

L'éclairage des vitrines de commerces ou d'expositions doit être éteint au plus tard une heure après la fin de l'activité et peut être rallumé au plus tôt une heure avant le début de l'activité.

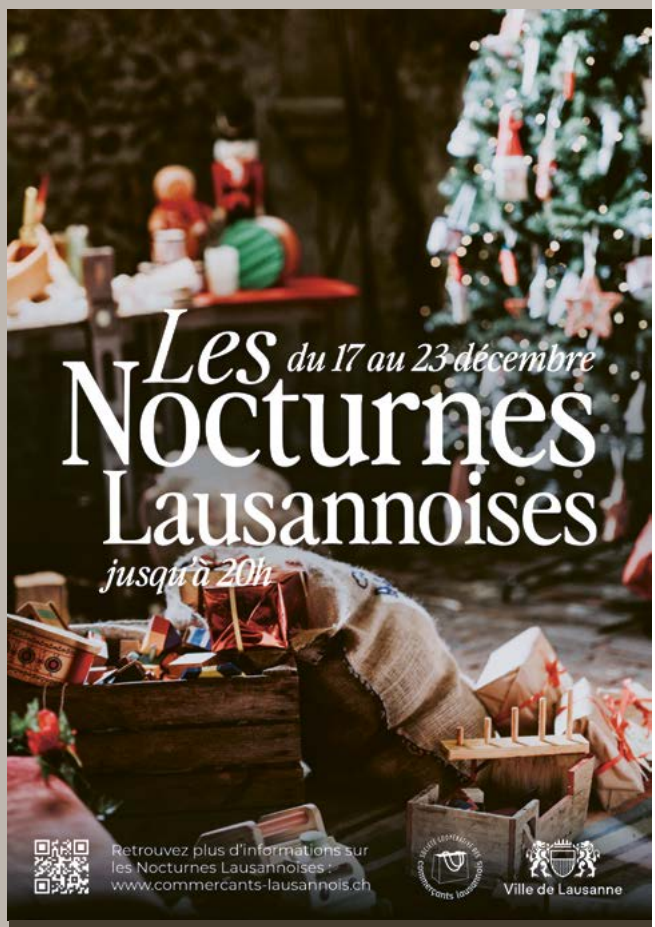
Enseignes et autres procédés de réclame lumineux

Les enseignes et autres procédés de réclame lumineux, extérieurs en toiture ou en façade, ou en vitrine, doivent être éteints au plus tard une heure après la fin de l'activité et peuvent être rallumés au plus tôt une heure avant le début de l'activité.

On considère comme enseigne tous les moyens et installations graphiques, affiches, inscriptions, formes ou images, éclairés ou lumineux, destinés à attirer l'attention du public dans un but direct ou indirect de publicité, de promotions d'une idée ou d'une activité ou de propagande politique ou religieuse, tels que les enseignes commerciales, les totems, les écrans et les panneaux publicitaires.

Illuminations extérieures de Noël

Les illuminations extérieures de Noël doivent être éteintes entre 23h00 et 6h00, excepté les nuits du 23 décembre au 2 janvier. Ces mesures s'appliquent jusqu'au 30 avril 2023.



Une bonne raison de plus pour profiter pleinement des nocturnes lausannoises, même si l'heure limite est ramenée à 20 heures cette année. DR

Contact :
Société coopérative des commerçants lausannois (SCCL)
Rue du Petit-Chêne 38
Case postale 1215
1001 Lausanne

Tél. 058 796 33 29
bonjour@enjoylausanne.ch

SICL SOCIETE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DE L'OUEST LAUSANNOIS

AU SECOURS ! ILS SONT DEVENUS FOUS

La lutte anti-voiture est très à la mode pour les camarades de gauche. Ils rivalisent à celui qui en fait le plus. Depuis quelques années, les aménagements anti-routiers fleurissent à Lausanne et dans l'Ouest Lausannois. Actuellement, la palme du gaspi d'or et d'emmerdement maximal pour les entreprises revient à Chavannes-près Renens. Les places de parc sont éradiquées, des pots de fleurs géants fleurissent au milieu des voiries, les vélos sont devenus prioritaires partout et dans tous les sens. Naturellement la Commune s'oppose aux nouvelles sorties d'autoroutes, retardant le projet de minimum 10 ans. Les commerçants sont désespérés, les affaires en berne, les chantiers interminables, les vitrines se vident....

Entre la volonté de pacifier la ville, lutter contre les ilots de chaleur, sauvegarder la biodiversité, lutter contre le bruit, les nuisances de toutes sortes ou autres prétextes, les Municipalités enlèvent les places de parcs, les doubles sens, restreignent les voiries. Le concours du plus bel arbre ou du plus beau jardin bio, dans des cadres de palettes CFF, sur les terrasses de l'administration communale est ouvert chaque année. Quand il y a un transport public, comme le m1, il coupe, exprès, tous les carrefours, pour perturber le flux des véhicules. A Renens, on enlève les passages piétons sous-terrain pour les mettre en surface, de façon à couper le flux des voitures, générant ainsi tous les jours des monstres bouchons.

Nous, les entreprises, ont perdu. Nos collaborateurs sont censés venir en transports publics, que les mêmes Municipalités sont incapables de construire ou qui ont 20 ans de retard. Nos clients sont censés venir aussi en bus, mais qui fondamentalement vont surtout au centre de Lausanne, et pas vraiment en périphérie. De surcroît, les TL enlèvent tous les arrêts baignoires, pour bloquer le trafic derrière les bus, dans une démarche volontariste de gêner les automobilistes.

Et surtout, nos véhicules de service ne trouvent plus aucune place pour aller faire des dépannages, des petites réparations ou des livraisons. Nos collaborateurs passent des heures dans des bouchons créés ou fabriqués volontairement. Nos camions ne peuvent de plus en plus difficilement circuler dans des rues devenues trop petites, mais où les trottoirs font bientôt 2,5 m, deux poussettes doivent pouvoir se croiser de front....

Finalement, les municipalités tuent l'attractivité de leurs petits commerces, freinent l'essor de nos entreprises, renchérissent le coût des dépannages et des livraisons. Cela va petit à petit nous mener à la ruine, diminuant le nombre de places de travail, laissant quelques vitrines vivoter de ci-et-de-là.

Les heures perdues pendant les trajets renchérissent les coûts finaux pour tous les clients, cela plombe la compétitivité de tout le monde. Certaines entreprises refusent de prendre des chantiers en ville, car les accès ne sont pas garantis.

Les entrées/sorties d'autoroute à Chavannes et à Ecublens, comme l'élargissement du goulet d'étranglement de Crissier, sont bloqués pour encore des années. Alors que tout le développement urbain de l'Ouest Lausannois reposait sur cette accessibilité. Fondamentalement, le Canton ou les communes qui ont fait opposition à l'autoroute, prétéritent nos entreprises. Elles ne pourront jamais aller dépanner ou livrer une cuisine en vélo cargo, ce n'est pas sérieux. (A moins d'être un commerce alternatif, soutenu par la collectivité et donc les impôts des entreprises....)

Malheureusement, il n'y a pas d'espoir. Le trend anti-voiture est massif, les dégâts considérables. Nous entendons déjà les lobbys écolos demander l'autoroute à 60 km/h, ils veulent freiner l'attractivité de la voiture au mépris de nos entreprises et de nos collaborateurs. La décroissance est malheureusement à notre porte, et beaucoup y travaillent. Bien dommage.

Stéphane Rezso, Président de la SICOL.

Les aménagements routiers extrêmes mis en place dans Chavannes-près-Renens n'ont pas fini de faire couler l'encre.
© Hugues Siegenthaler

Identité sonore

Les sons stimulent le *sens* de notre quotidien.

Faire résonner sa marque dans le cœur
et l'esprit du public est une quête de sens.
Ensemble, par la traduction visuelle, olfactive,
verbale ou sonore de votre entreprise,
inspirons et nourrissons vos échanges.

moserdesign.ch

>moser
branding & communication

LOGEMENT IDÉAL
société coopérative

Pour que les jeunes, les familles et les aînés puissent vivre dans des conditions adaptées à leurs revenus.

60 ans

Société coopérative spécialisée
dans l'immobilier à loyer abordable

logement-ideal.ch