

Bulletin du Conseil communal

N° 19



Lausanne

Séance du 28 mai 2013 – Première partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 28 mai 2013

19^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 28 mai 2013, à 18 h et à 20 h 30Sous la présidence de M^{me} Janine Resplendino, présidente**Sommaire****Ordre du jour**1117**Première partie**.....1123**Communications**

Demande d'urgence pour le Rapport-préavis N° 2012/371123

Gouvernance documentaire : ouverture d'un compte d'attente1123

Première étape de requalification de la route cantonale 1, Ecublens - St-Sulpice
Invitation à l'inauguration du 2 juillet 2013.....1124**Communications – Dépôts**Question écrite de M. Roland Ostermann : « Affichage au pilier public des objets soumis
au référendum communal ».....1125

Question écrite de M. Jean-Luc Laurent : « La Ville se laissera-t-elle manipuler ? »1125

Question écrite de M. David Payot : « Taxe sur les déchets : le Service des gérances
applique-t-il bien le droit du bail ? »1125Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Petite ceinture, TIM et
réhabilitation de la Place du Tunnel ».....1125Motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Consultations communales : un
retard qui fait gagner du temps ».....1126

Interpellation de M. Henri Klunge : « Une décoration urbaine dynamique et durable »1126

Interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « Via Sicura ; quelle implication pour les
policiers lausannois ? »1126Interpellation de M. Guy Gaudard et consorts : « Planétarium : quel avenir pour la Porte
des étoiles ? »1126**Communications**

Ordre du jour1126

Préavis sur la mendicité – Recours1127

**Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique
régionale, en remplacement de M. Benoît Gaillard (Soc.), démissionnaire**1127**Questions orales**.....1127**Piscine de Mon-Repos. Réponses aux postulats de M. Benoît Biéler et de M^{me} Sophie
Michaud Gigon**

Rapport-préavis N° 2012/37 du 16 août 2012.....1132

Rapport.....1142

Discussion1144

Motion de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville »

Rapport.....	1146
Discussion	1148

Ordre du jour**A. OPERATIONS PRELIMINAIRES**

1. Communications.
2. Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique régionale, en remplacement de M. Benoît Gaillard (Soc.), démissionnaire.

B. QUESTIONS ORALES**C. RAPPORTS**

- R11. *Motion de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts* : « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville ». (TRX). NATACHA LITZISTORF SPINA.
- R53. *Pétition de Tamara Primmaz, Cristina Kupfer-Roque et consorts (2030 sign.)* pour un meilleur encadrement des « nuits lausannoises ». (LSP, EJCS, SIPP). COMMISSION DES PETITIONS (MARIE-ANGE BRELAZ-BUCHS).
- R55. *Motion de M^{me} Natacha Litzistorf Spina* pour une planification du logement à l'échelle de l'agglomération. (TRX, LSP). COMMISSION DE POLITIQUE REGIONALE (MARLENE VOUTAT).
- R57. *Pétition du Comité Riant-Mont et consorts (736 sign.)* : « Défendons le Tunnel et Riant-Mont : pas de zone de non-droit à Lausanne ! » (LSP). COMMISSION DES PETITIONS (SANDRINE SCHLIENGER).
- R60. *Pétition du Collectif « NON à l'antenne U1 orientée vers l'école de Floréal » et consorts (763 sign.)* contre une antenne prévue sur un immeuble voisin de l'école de Floréal et orientée en direction de cet établissement. (TRX). COMMISSION DES PETITIONS (EVELYNE KNECHT).
- R61. *Préavis N° 2012/40* : Gestion des immeubles du patrimoine financier de la Ville de Lausanne. Mise en œuvre des recommandations de l'audit, clarification des procédures et amélioration du contrôle interne. Réponse à la motion de M^{me} Isabelle Truan et consorts : « Critères d'attribution et conditions locatives du patrimoine de la Ville de Lausanne ». (LSP). DAVID PAYOT.
- R62. *Motion de M. Bertrand Picard* : « Logements locatifs adaptés à la personne âgée ». (LSP). ROLAND RAPAZ.
- R63. *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller* : « Et si on reparlait du péage urbain ? » (AGC). COMMISSION DE POLITIQUE REGIONALE (MARLENE VOUTAT).
- R64. *Préavis N° 2012/35* : Bilan du contrat de quartier de Montelly. (SIPP, TRX). GIANFRANCO GAZZOLA.
- R66. *Préavis N° 2012/52* : Réaménagement de diverses places de jeux (2^e étape). (FIPAV, EJCS). FRANCOISE LONGCHAMP.
- R67. *Postulat de M. Valéry Beaud* : « Pour une desserte en métro m3 adaptée au futur écoquartier des Plaines-du-Loup ? » (TRX). ROLAND PHILIPPOZ.
- R68. *Rapport-préavis N° 2012/55* : Réponse au postulat de Charles-Denis Perrin et consorts : diminuer les exigences réglementaires pour augmenter l'isolation des bâtiments. (TRX). ANNE-FRANCOISE DECOLLOGNY.
- R70. *Préavis N° 2012/60* : Plan partiel d'affectation concernant les parcelles N^{os} 1558, 1603, 4721, 4725, 4773 et (4794) sises entre l'avenue de Rhodanie et le chemin du Muguet. Radiation du plan partiel d'affectation N° 653 du 6 décembre 1991. Inscription d'une servitude de passage public à pied et autres moyens de mobilité douce sur les parcelles N^{os} 4773, 4794 et 20043. Inscription d'une servitude de

- passage public à pied et autres moyens de mobilité douce et pour petits véhicules d'entretien sur les parcelles N°s 4721 et 4725. (TRX). JEAN-LUC CHOLLET.
- R71. *Rapport-préavis N° 2012/37* : Piscine de Mon-Repos. Réponses aux postulats de M. Benoît Biéler et de M^{me} Sophie Michaud Gigon. (SIPP). CHRISTIANE JAQUET-BERGER.
- R72. *Rapport-préavis N° 2012/43* : Bellerive-Plage. Réponses aux postulats de M. Guy Gaudard et de M. François Huguenet, ainsi qu'aux deux nouvelles conclusions apportées par le Conseil communal au rapport-préavis N° 2009/67. Demande de crédit complémentaire. (SIPP, TRX). EVELYNE KNECHT.
- R73. *Pétition du collectif « NON au projet de la Bâloise – NON au bétonnage des Cottages » et consorts (718 sign.)* : « Opposition aux demandes de permis de construire (P) au ch. des Cottages 1, 3 et 5 ». (TRX). COMMISSION DES PETITIONS (HENRI KLUNGE).
- R74. *Motion de M^{me} Françoise Longchamp et consorts* : « Pour un fonds spécial, pour risques de tournées, partagé ». (AGC). MARIA VELASCO.
- R75. *Rapport-préavis N° 2012/57* : Réponse à la motion Pierre-Yves Oppikofer « Soutien de la Ville de Lausanne au projet pilote 'Mentorat Emploi Migrants' de l'EPER (Entraide Protestante Suisse) pour l'insertion professionnelle des migrantes et migrants ». (EJCS, AGC). MARIA VELASCO.
- R79a. *Motion de M. Nkiko Nsengimana et consorts* : « Lausanne consommerait-elle autant de coke qu'Amsterdam ? Pour un état des lieux et le développement de stratégies de lutte répressives contre le trafic de drogue et le blanchiment d'argent issu de la drogue ». (LSP) ;
- R79b. *Postulat de M. Nkiko Nsengimana et consorts* : « Nous avons la loi, ils ont le temps ! La lutte contre le trafic de drogue de rue passe aussi par la réappropriation de l'espace public et par la mobilisation citoyenne ». (SIPP, LSP). MAGALI ZUERCHER.
- R80. *Postulat de M. Valéry Beaud* : « Pour une différenciation de l'offre en stationnement selon le type de localisation, aussi pour les affectations au logement ». (TRX). CLAUDE-ALAIN VOIBLET.
- R81. *Motion de M. Gilles Meystre* demandant de transformer l'impôt sur les divertissements en une taxe affectée à la sécurité lausannoise. (SIPP). PHILIPPE CLIVAZ.
- R83. *Motion de M. Jean-Michel Dolivo et consorts* : « La Ville doit aussi développer une politique à plusieurs niveaux pour loger les personnes précarisées ! » (LSP, EJCS). THERESE DE MEURON.
- R84. *Motion de M. Hadrien Buclin* : « Pour une information officielle à tous les habitants de la commune de Lausanne concernant leurs droits de locataires ». (LSP, AGC, SiL). SARAH NEUMANN.
- R85. *Pétition de Jean-Jacques Bort et consorts (14 sign.)* demandant une limitation de la vitesse à 30 km/h au chemin du Levant. (TRX). COMMISSION DES PETITIONS (MARIE-ANGE BRELAZ-BUCHS).
- R86. *Motion de M. Julien Sansonnens* : « Antennes de téléphonie mobile : le principe de précaution doit s'appliquer ». (TRX). CHRISTELLE ALLAZ.
- R87. *Préavis N° 2012/62* : Chemin de Bon-Abri 1 à Lausanne. Parcelle 4774. Cession à l'Etat de Vaud de la part de la Communauté héréditaire en mains de la Commune de Lausanne. (LSP). MARIA VELASCO.

- R88. *Rapport-préavis N° 2013/5* : Réponse au postulat de M. Laurent Guidetti « Pour des conditions de travail décentes dans les bureaux mandatés par la Ville ». (EJCS, TRX). ANDRE MACH.

D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

INITIATIVES

- INI29. *Projet de règlement de M. Philipp Stauber et consorts* : « Lausanne sans mendicité ». (15^e/16.4.13). DISCUSSION PREALABLE.
- INI30. *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller* : « Faire son marché en sortant du travail ». (16^e/30.4.13). DISCUSSION PREALABLE.

INTERPELLATIONS

- INT39. *Interpellation de M^{me} Sophie Michaud Gigon* : « Mise en évidence de l'efficacité environnementale des subventions ciblées ». (3^e/9.10.12) [SiL/29.11.12]. DISCUSSION.
- INT44. *Interpellation de M. Philipp Stauber* : « Accumulation de bactéries résistantes aux antibiotiques dans les eaux de la baie de Vidy et dans les sédiments du lac – Quels sont les risques à court et à long terme ? » (1^{re}/11.9.12) [TRX/14.2.13]. DISCUSSION.
- INT48. *Interpellation de M^{me} Anne-Françoise Decollogny* : « Quelle place pour les transports publics ? » (9^e/29.1.13) [AGC/7.3.13]. DISCUSSION.
- INT49. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet* : « Hôtel de Ville ou salle de spectacle pour les proches de la Municipalité ! » (12^e/26.2.13) [AGC/7.3.13]. DISCUSSION.
- INT50. *Interpellation de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts* : « La révision de la LAT menace-t-elle les projets urbanistiques de la Ville de Lausanne et des Lausannois ? » (9^e/29.1.13) [TRX/14.3.13]. DISCUSSION.
- INT51. *Interpellation de M^{me} Anna Zürcher* : « Points de récolte PET à Lausanne : avis de recherche ! » (13^e/12.2.13) [TRX/4.4.13]. DISCUSSION.
- INT52. *Interpellation de M. Philipp Stauber* : « Vie nocturne lausannoise – Horaires d'ouverture des établissements de nuit et de jour soumis à la signature et au respect d'une convention avec la Ville ». (18^e/5.6.12) [SIPP/18.4.13]. DISCUSSION.
- INT55. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet* : « Pourquoi toujours plus de mineurs participent aux manifestations violentes contre les représentants de l'ordre public ? » (16^e/11.5.10) [LSP/7.3.13]. DISCUSSION.
- INT56. *Interpellation de M. Benoît Gaillard* : « Difficultés d'Alpiq : quelles conséquences pour la Ville de Lausanne et ses Services industriels ? » (12^e/26.2.13) [SiL/8.5.13]. DISCUSSION.

Prochaines séances : 11.6 (18 h et 20 h 30), 25.6 (18 h et 20 h 30) et 26.6 (19 h 30), 10.9 (de 18 h à 20 h), 24.9 (18 h et 20 h 30), 8.10 (18 h et 20 h 30), 5.11 (18 h et 20 h 30), 19.11 (18 h et 20 h 30), 3.12 (18 h et 20 h 30) et 4.12 (19 h 30), 10.12 (19 h 30) en réserve.

Au nom du Bureau du Conseil :

La présidente : *Janine Resplendino*

Le secrétaire : *Frédéric Tétaz*

POUR MEMOIRE**I. RAPPORTS**

- 19.6.12 *Projet de règlement de M^{me} Evelyne Knecht* : « Article 89 du RCCL : demande de rétablir la contre-épreuve ». (AGC). SYLVIANNE BERGMANN.
- 9.10.12 *Rapport-préavis N° 2012/39* : « Favoriser l'intégration professionnelle des personnes handicapées ». Réponse au postulat de M. Jean Tschopp. (AGC). BERTRAND PICARD.
- 11.12.12 *Préavis N° 2012/53* : Plan partiel d'affectation « Praz-Gilliard » concernant les parcelles N°s 15291 et 15292 et une partie de la parcelle N° 15293 à la route de Praz-Gilliard et au chemin du Grand-Bois. Addenda au plan d'extension N° 599 du 28 novembre 1980. (TRX). ROLAND OSTERMANN.
- 11.12.12 *Postulat de M. Jean-Luc Laurent* : « Les cadres lausannois à Lausanne ou environs ». (AGC). JACQUES-ETIENNE RASTORFER.
- 11.12.12 *Postulat de M. Nicolas Gillard* : « Deux hectares pour un stade ». (LSP). ALAIN HUBLER.
- 11.12.12 *Motion de M. Guy Gaudard* : « Répartition équitable des parcelles constructibles appartenant à la Ville » (LSP). FABRICE GHELFI.
- 11.12.12 *Postulat de M. Julien Sansonnens* : « Sport pour tous, aussi à la Pontaise ! » (SIPP). DIANE WILD.
- 29.1.13 *Motion de M. Hadrien Buclin* : « Pour un contrôle plus systématique des loyers par la Ville ». (LSP). FLORENCE BETTSCHART-NARBEL.
- 29.1.13 *Motion de M. Hadrien Buclin* : « Halte à l'érosion du pouvoir d'achat du personnel de la Ville ! Pour une indexation fondée sur le renchérissement réel du coût de la vie ». (AGC). PIERRE-ANTOINE HILDBRAND.
- 29.1.13 *Postulat de M^{me} Natacha Litzistorf Spina et consorts* : « Métamorphose, vers une nouvelle gouvernance ». (TRX). COMMISSION DE POLITIQUE REGIONALE (MARLENE VOUTAT).
- 29.1.13 *Motion de M. Jean-Daniel Henchoz* : « A qui le 'trop-plein' d'impôt résultant de l'introduction des taxes liées à l'élimination des déchets ? » (FIPAV). COMMISSION DES FINANCES (PIERRE-ANTOINE HILDBRAND).
- 29.1.13 *Pétition des enfants et des habitants du quartier de City-Blécherette (62 sign.)* concernant la pose d'un grillage. (LSP, EJCS). COMMISSION DES PETITIONS (SANDRINE SCHLIENGER).
- 26.2.13 *Préavis N° 2012/59* : Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre l'avenue de Beaulieu, la rue du Maupas, la rue du Petit-Rocher et les limites sud des parcelles N°s 1073 et 1077. Radiation partielle du plan d'affectation N° 646 du 22 août 1990. (TRX). PIERRE-YVES OPPIKOFER.
- 26.2.13 *Projet de règlement de M^{me} Thérèse de Meuron* : « Projet de révision totale du Règlement du Conseil communal du 12 novembre 1985 ». (AGC). PIERRE-ANTOINE HILDBRAND.
- 26.2.13 *Postulat de M. Charles-Denis Perrin et consorts* : « Pour une durabilité des finances lausannoises grâce à une identification et une projection sur le long terme des besoins en investissement et en entretien, des dépenses et des recettes ». (FIPAV). CLAUDE BONNARD.
- 26.2.13 *Pétition des Jeunes libéraux-radicaux Vaud et consorts (2423 sign.)* : « Extension des heures d'ouverture, dissipation des nuisances ! ». (LSP). COMMISSION DES PETITIONS (MARIA VELASCO).

- 26.2.13 *Préavis N° 2013/2* : Extension des droits distincts et permanents de superficie N° 7438 et N° 7440 octroyés sur les parcelles de base N° 7430 et N° 7431 de l'avenue de Provence 10-12-22-24 et 14-16-18-20 à Lausanne. (LSP). GILLES MEYSTRE.
- 26.2.13 *Rapport-préavis N° 2013/4* : Postulat de M^{me} Françoise Longchamp : Responsabilisons les délinquants mineurs par l'introduction à Lausanne de la « conciliation extrajudiciaire ». (AGC, LSP, EJCS). ROLAND OSTERMANN.
- 26.2.13 *Rapport-préavis N° 2013/6* : Politique sociale de la vieillesse. Réponses aux postulats Picard « Pour une politique municipale globale et mieux coordonnée au profit des aînés » et « Pour une meilleure information quant à l'hébergement de la personne âgée, entre les soins à domicile et l'hébergement en EMS, en ville de Lausanne » et au postulat Wermelinger « Espace Riponne : la maison lausannoise des seniors et des organisations actives en faveur des aînés ». (EJCS). ELISABETH MÜLLER.
- 12.3.13 *Rapport-préavis N° 2013/7* : Ecologie industrielle à Lausanne. Réponse au postulat de M^{me} Natacha Litzistorf. (SiL, TRX, FIPAV). FABRICE MOSCHENI.
- 12.3.13 *Postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon et consorts* : « Doter le Nord-Ouest lausannois d'un parcours santé (type piste vita) ». (SIPP, FIPAV). DIANE WILD.
- 12.3.13 *Postulat de M. Jean-Daniel Henchoz* : « Revêtements routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent ». (TRX). CLAUDE BONNARD.
- 16.4.13 *Préavis N° 2013/8* : Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre les avenues des Bergières, Antoine-Henri-Jomini et du Mont-Blanc et le Centre de congrès et d'expositions de Beaulieu. Demande d'un crédit d'ouvrage pour l'aménagement des espaces extérieurs. Convention de développement et promesse de constitution d'un DDP à Orox Capital Investment SA. (TRX, LSP, FIPAV). CLAUDE-ALAIN VOIBLET.
- 16.4.13 *Rapport-préavis N° 2013/9* : Quelle aide à l'apprentissage la Municipalité envisage-t-elle ? Réponse au postulat de M. Guy Gaudard. (EJCS, AGC). MIRELLE KNECHT.
- 16.4.13 *Postulat de M^{me} Muriel Chenaux Mesnier et consorts* : « Osez postuler ! Un objectif légitime pour toutes et tous ». (AGC). ISABELLE MAYOR.
- 16.4.13 *Motion de M. Pierre Oberson* : « Les parkings motos et la mobilité transfrontalière ». (TRX). ALAIN HUBLER.
- 16.4.13 *Postulat de M. Denis Corboz* : « De la boîte au lit, en pyjama ! » (AGC). JEAN-LUC LAURENT.
- 14.5.13 *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller* : « Un sud-ouest trop perméable aux TIM ». (TRX). JEAN-DANIEL HENCHOZ.
- 14.5.13 *Rapport-préavis N° 2013/11* : De la micro-informatique sans macrocrédit ? Réponse au postulat de M. Charles-Denis Perrin. (AGC). ALAIN HUBLER.
- 14.5.13 *Rapport-préavis N° 2013/12* : Réponse à la motion de M. Guy Gaudard : « Cautionnons... ce qui doit l'être ». (LSP). SOLANGE PETERS.
- 14.5.13 *Préavis N° 2013/13* : Remplacement des équipements d'ozonation de l'usine de Bret. (TRX). OLIVIER FALLER.
- 14.5.13 *Préavis N° 2013/14* : Commune de Lausanne. Comptes de l'exercice 2012. (FIPAV). COMMISSION DES FINANCES.

- 28.5.13 *Rapport-préavis N° 2013/15* : Soutien au monde associatif lausannois et promotion du bénévolat. Réponse à la motion Diane Gilliard et consorts « Pour une étude visant à la création d'une maison des associations », à la motion Gilles Meystre et consorts « Demandant une analyse détaillée des besoins en matière de salles à disposition des sociétés locales lausannoises », au postulat Roland Philippoz « Pour la promotion et la valorisation de l'engagement bénévole et de la vie associative (article 70 de la Constitution vaudoise) » et à l'interpellation Rebecca Ruiz « Pénurie de salles à disposition des associations lausannoises : l'exemple du Centre culturel chilien ». (EJCS). ANNE-FRANCOISE DECOLLOGNY.
- 28.5.13 *Préavis N° 2013/16* : Réaffectation du bâtiment de Saint-Martin 31 au profit du Corps de police. (LSP). CAROLINE ALVAREZ HENRY.
- 28.5.13 *Rapport-préavis N° 2013/17* : Réponse de la Municipalité au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts « Faites passer la consigne : plus de civilité, moins de déchets ! » (TRX). YVES FERRARI.
- 28.5.13 *Rapport-préavis N° 2013/18* : Bénévolat des jeunes pour les jeunes : pour un réel encouragement ! Réponse au postulat de M^{me} Isabelle Mayor. (EJCS, AGC). GAËLLE LAPIQUE.

II. INTERPELLATIONS

- 8.5.12 *Interpellation de M. Pierre Oberson* : « Gestion lacunaire des cabanons de Vidy – L'heure des comptes a sonné ». (16^e/8.5.12) [TRX]. DISCUSSION.
- 22.5.12 *Interpellation de M. Pierre Oberson* : « Reconstruction du nouveau Parlement cantonal, qui de la Ville a été consulté ? » (17^e/22.5.12) [TRX]. DISCUSSION.
- 5.6.12 *Interpellation de M. Jean-Luc Laurent* : « Une porcherie pour les Roms, des rats pour les voisins, et la main au porte-monnaie pour les Lausannois ? » (18^e/5.6.12) [LSP, SIPP]. DISCUSSION.
- 11.9.12 *Interpellation de M. Mathieu Blanc* : « Insalubrité, deal, injections : que fait la Municipalité pour lutter contre les zones de non-droit telles que le passage reliant la rue du Tunnel à celle de Riant-Mont ? » (1^{re}/11.9.12) [LSP]. DISCUSSION.
- 25.9.12 *Interpellation de M. Benoît Gaillard* : « Taxis lausannois : comment garantir un salaire décent ? » (2^e/25.9.12) [SIPP]. DISCUSSION.
- 9.10.12 *Interpellation de M. Nkiko Nsengimana* : « Qui sont les revendeurs de drogue de rue à Lausanne ? » (3^e/9.10.12) [LSP]. DISCUSSION.
- 13.11.12 *Interpellation de M. Jean-Luc Laurent* : « L'automobiliste : une vache à lait ou un simple pigeon ? » (5^e/13.11.12) [LSP]. DISCUSSION.
- 29.1.13 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet* : « La CPCL n'est pas la vache à lait d'organismes affiliés ou de certains rentiers privilégiés ! » (9^e/29.1.13) [AGC]. DISCUSSION.
- 16.4.13 *Interpellation de M. Hadrien Buclin* : « Des forages par hydrofracturation dans le lac Léman cautionnés par la Ville ? » (15^e/16.4.13) [SiL]. DISCUSSION.
- 14.5.13 *Interpellation de M. Jean-François Cachin* : « Où en est le nouveau règlement communal pour le SDIS ? ». (17^e/14.5.13). DISCUSSION.
- 14.5.13 *Interpellation de M. David Payot* : « Amender les sans-domicile, à quel prix ? » (17^e/14.5.13). DISCUSSION.
- 14.5.13 *Interpellation de M. Pierre Oberson* : « Mobilité douce, tout peut-il être fait au détriment de la sécurité des piétons ? » (17^e/14.5.13). DISCUSSION.

Première partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Christelle Allaz, Laurianne Bovet, Jean-François Cachin, Maurice Calame, Benoît Gaillard, Claude Nicole Grin, Jean-Daniel Henchoz, Isabelle Mayor, Fabrice Moscheni, Sarah Neumann, Johan Pain, Sandrine Schlienger, Claude-Alain Voiblet, Diane Wild.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Muriel Chenaux Mesnier, Jean-Pascal Gendre, Nicolas Gillard, Gilles Meystre, Isabelle Paccaud, Solange Peters.

Membres présents	80
Membres absents excusés	14
Membres absents non excusés	6
Effectif actuel	100

A 18 h, à l'Hôtel de Ville.

Communication

Demande d'urgence pour le Rapport-préavis N° 2012/37

Lausanne, le 13 mai 2013

Madame la Présidente,

La Municipalité vous adresse la demande d'urgence suivante pour la séance du Conseil communal du 28 mai 2013 :

R71. Rapport-préavis N° 2012/37 – Piscine de Mon-Repos. Réponses aux postulats de M. Benoît Biéler et de M^{me} Sophie Michaud Gigon.

Motif : la Municipalité attend la décision de votre Conseil pour pouvoir prendre les mesures d'accompagnement au nouvel horaire de la piscine de Mon-Repos, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} septembre 2013.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous porterez à ces lignes et vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Gouvernance documentaire : ouverture d'un compte d'attente

Lausanne, le 13 mai 2013

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

La Municipalité a, lors de sa séance du 18 avril 2013, approuvé l'ouverture d'un compte d'attente de 100 000 francs pour couvrir les dépenses nécessaires à la réalisation d'études préliminaires en vue de la mise en forme le projet cité sous rubrique, lequel figure au plan des investissements pour les années 2013 à 2016 publié en octobre 2012 en tant que crédit à voter N° 1.08 *Atelier de numérisation*, pour la somme d'un million de francs.

Il est notamment attendu de ces prestations de services qu'elles permettent, compte tenu des technologies disponibles et des besoins de l'administration, de définir précisément le périmètre cohérent du projet et sa configuration informatique, de fournir l'assistance nécessaire à la formalisation du cahier des charges d'une solution correspondant aux besoins de la Commune et de fixer précisément le montant définitif du crédit d'investissement nécessaire.

Conformément à l'art. 106 du Règlement du Conseil communal, cette décision a été communiquée à la Commission des finances, qui l'a approuvée à l'unanimité lors de sa séance du 30 avril 2013. Le montant de ce compte d'attente sera balancé par imputation sur le crédit d'investissement qui sera soumis ultérieurement à votre Conseil, en 2014.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre acte de la présente communication et vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Première étape de requalification de la route cantonale 1, Ecublens - St-Sulpice
Invitation à l'inauguration du 2 juillet 2013

Lausanne le 23 mai 2013

Madame, Monsieur,

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) vise notamment à améliorer la qualité de vie et l'efficacité des transports pour les habitants de la région. Parmi les mesures qui le composent figurent des projets de requalification routière, qui ont pour but d'améliorer la cohabitation des différents modes de transport.

Une telle requalification est prévue sur un tronçon d'environ 15 kilomètres sur la route cantonale 1, ou route du Lac, entre Dorigny et Morges / Saint-Prex. En 2006, un concours était lancé pour un premier tronçon par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) en collaboration avec l'Etat, les communes concernées et les Hautes écoles.

Le projet retenu améliore la liaison entre les différents territoires situés de part et d'autre de la route, définit très clairement les voies pour les différents modes de déplacement, et facilite le franchissement piétonnier de la route par deux grands passages inférieurs. Il propose également une intégration harmonieuse des aménagements dans le paysage et favorise les perspectives sur le lac.

Aujourd'hui, une première étape des travaux, portant sur environ un kilomètre de route, est terminée. Au nom des municipalités d'Ecublens et de Saint-Sulpice, du SDOL et du Conseil d'Etat, j'ai le plaisir de vous convier à l'inauguration prévue le

2 juillet 2013, à 17 h

devant le Starling Hotel

route cantonale 1, 1025 Saint-Sulpice (côté sud de la route)

Après la partie officielle, il vous sera possible de découvrir le tronçon requalifié et son fonctionnement en compagnie de responsables du projet. Un apéritif sera ensuite servi.

Je vous invite à réserver cette date et à bien vouloir retourner le bulletin d'inscription ci-joint avant le 14 juin 2013 par courrier à l'adresse :

Service des routes, Infrastructure routière, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne, ou par fax : 021/3167262, ou par courriel : communication.sr@vd.ch.

Dans l'attente du plaisir de vous rencontrer à l'occasion de cette inauguration, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La cheffe du département :

(Signé) *Nuria Gorrite*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Roland Ostermann : « Affichage au pilier public des objets soumis au référendum communal »

Lausanne, le 28 mai 2013

(Signé) *Roland Ostermann*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Jean-Luc Laurent : « La Ville se laissera-t-elle manipuler ? »

Lausanne, le 28 mai 2013

(Signé) *Jean-Luc Laurent*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. David Payot : « Taxe sur les déchets : le Service des gérances applique-t-il bien le droit du bail ? »

Lausanne, le 28 mai 2013

(Signé) *David Payot*

Communication – Dépôt

Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Petite ceinture, TIM et réhabilitation de la Place du Tunnel »

Lausanne, le 22 mai 2013

(Signé) *Pierre-Antoine Hildbrand et 8 cosignataires*

Communication – Dépôt

Motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Consultations communales : un retard qui fait gagner du temps »

Lausanne, le 21 mai 2013

(Signé) *Pierre-Antoine Hildbrand et 8 cosignataires*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Henri Klunge : « Une décoration urbaine dynamique et durable »

Lausanne, le 21 mai 2013

(Signé) *Henri Klunge*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « Via Sicura ; quelle implication pour les policiers lausannois ? »

Lausanne, le 28 mai 2013

(Signé) *Jean-Luc Laurent*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Guy Gaudard et consorts : « Planétarium : quel avenir pour la Porte des étoiles ? »

Lausanne, le 27 mai 2013

(Signé) *Guy Gaudard et 4 cosignataires*

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été accordée par le Bureau légal.

Communication

Ordre du jour

La présidente : – On nous a rendus attentifs au fait que le point R55. Motion de M^{me} Litzistorf sur une planification du logement à l'échelle de l'agglomération, le point R62. Motion de M. Bertrand Picard : « Logements locatifs adaptés à la personne âgée », le point R83. Motion Dolivo : « La Ville doit aussi développer une politique à plusieurs niveaux pour loger les personnes précarisées ! » et le point R84. de M. Buclin : « Pour une information officielle à tous les habitants de la commune concernant leurs droits de locataires » sont des initiatives qui touchent à la question du logement. Certes, le lien entre elles n'est pas toujours évident – à part le mot logement. Cependant, il nous paraît intéressant de les grouper pour les traiter par le Conseil. Nous avons demandé l'avis des différents groupes qui, de manière générale, sont d'accord ; M. Junod n'a pas d'objection non plus. Le point R55 est le quatrième à l'ordre du jour, puisqu'il y a une urgence ; nous traiterions immédiatement après les autres – R62, R83, R84.

La discussion n'est pas utilisée.

La modification de l'ordre du jour est adoptée avec quelques avis contraires et quelques abstentions.

La présidente : – Je précise l'ordre du jour : les opérations préliminaires sont en cours. Nous prendrons d'abord l'urgence municipale R71, puis les rapports, selon l'ordre du jour – le R11, le R53, le R55 –, et ensuite les trois autres initiatives concernant le logement. Nus reviendrons alors au R57. Nous prendrons l'interpellation urgente dans la deuxième partie, ainsi que quelques initiatives ; il y en a deux, sauf erreur, et, selon l'heure, nous prendrons encore des rapports. On aimerait terminer vers 22 h 30, comme d'habitude.

Communication

Préavis sur la mendicité – Recours

La présidente : – Concernant la procédure sur le recours de M. Stauber sur le préavis concernant la mendicité, le 21 mai, le Bureau a reçu la décision du 17 mai de la Cour constitutionnelle concernant la demande de levée de l'effet suspensif, pour laquelle nous étions intervenus. La Cour constitutionnelle nous a donné raison : elle a levé l'effet suspensif. Un communiqué de presse a été publié le 22 mai par M. Junod et par la Municipalité.

Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique régionale, en remplacement de M. Benoît Gaillard (Soc.), démissionnaire

La présidente : – Nous passons à l'élection complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique régionale, en remplacement de M. Benoît Gaillard, socialiste, démissionnaire. J'attends vos propositions.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Au nom du groupe socialiste, j'ai le plaisir de vous présenter la candidature de M. Julien Eggenberger, qui est enseignant et syndicaliste ; il est président du Syndicat des services publics vaudois (SSP). Géographe de formation, il a fait un mémoire sur l'émergence de l'agglomération Lausanne-Morges, ce qui démontre ses qualités pour participer à cette commission. Je le recommande à vos suffrages.

Est élu : M. Julien Eggenberger.

Questions orales

Question

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je ne sais pas exactement à qui ma question s'adresse. La Ville de Lausanne exerce de nombreuses fonctions dans le domaine de la culture. Elle jouit aussi d'une grande influence dans le cadre du Théâtre de Beaulieu. Certains spectateurs de ces spectacles de haute tenue se sont étonnés de se voir faire offrir du vin rouge ouvert valaisan lorsqu'ils ont souhaité se désaltérer à l'issue d'un concert. Au-delà de « sauver Lavaux en buvant du Lavaux », et au-delà des manifestations que la Ville entreprend pour mettre en valeur ses propres vignobles, est-ce que la Municipalité trouve cela normal ?

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Je vous rappelle que Beaulieu est exploité par MCH Group, d'origine bâloise. Le non-sectarisme entre vins vaudois et valaisans est probable. Pour le reste, ce n'est pas en notre pouvoir d'intervenir.

Question

M^{me} Maria Velasco (Les Verts) : – J'ai une question pour M. Français. Lors de la dernière réunion de la commission d'établissement de Villamont, on avait exprimé le souhait d'une meilleure sécurité devant l'entrée principale du collège. Y aurait-il la possibilité de transformer cette partie du chemin des Magnolias en zone 30 ou en zone 20, ou alors de surélever le passage pour piétons qui se trouve devant le collège ?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je prends note de votre demande. Je veux bien jouer à l'ingénieur et vous donner une réponse immédiate, mais cela ne se passe pas de cette manière. J'enregistre la demande de l'association, puis il faut la relayer. On vous répondra quand on en fera l'analyse, mais c'est impossible de vous répondre maintenant. D'autant que vous donnez plusieurs solutions et je ne sais pas laquelle est la plus opportune. J'enregistre donc votre demande et on vous répondra.

Question

M. Pierre Oberson (UDC) : – Ma question s'adresse à M. Vuilleumier. Vos services ont autorisé une manifestation qui n'apporte que peu de bénéfice à la Ville et à ses commerçants ; elle apporte plutôt des nuisances. « If you go down » a satisfait 200 adeptes d'adrénaline qui ont, selon vos services, suivi le parcours imposé ; mais ils ne se sont pas contentés de respecter les horaires imposés. Cela n'a rien de sportif.

Chaque jour, nos rues et trottoirs sont dévalés par des *riders* en skate, vélos et autres moyens, sans trop se soucier des dangers qu'ils font encourir aux autres usagers. Par exemple, auriez-vous, monsieur Vuilleumier, autorisé le Club des motards du major Davel à utiliser l'espace public pour un « If you go up » entre Ouchy et la Sallaz ? Ma question est la suivante : pourquoi avoir autorisé une telle manifestation ?

Réponse de la Municipalité

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sports, intégration et protection de la population : – La Police du commerce est le portail d'entrée pour toutes les manifestations qui ont lieu à Lausanne. A peu près 4000 manifestations font l'objet d'une demande d'autorisation chaque année.

Les descentes en skate, vélo, patin à roulettes ou autres sont une sorte de tradition à Lausanne, notamment avec les *contest* il y a une dizaine d'années, soit les descentes qui étaient organisées, et souvent assez difficilement organisées, car cela demande une infrastructure importante. Ces dernières années, nous avons constaté, et peut-être que vous aussi, qu'un certain nombre de descentes de ce type et en groupe avaient lieu de manière sauvage, ce qui pose un certain nombre de problèmes de sécurité. Chaque fois, lorsqu'elle a été avertie – au dernier moment –, la Municipalité a essayé tant bien que mal, et souvent assez bien, à encadrer ce type de manifestation non autorisée. Les contacts ont été pris avec ces milieux, notamment l'association La Fièvre, pour rappeler aux organisateurs qu'une autorisation était nécessaire ; c'est ce qui a été fait pour la descente du 18 mai.

C'est donc nouveau, et on s'en réjouit, qu'une demande d'autorisation ait été faite à la Police du commerce pour cette manifestation. Cette demande d'autorisation a été envoyée dans les divers services et les préavis n'ont pas été négatifs ; ils ont même été enthousiastes. Cette manifestation a eu lieu le 18 mai, entre 20 h et 21 h. Dans les grandes lignes, et je dis bien dans les grandes lignes, ce qui a été demandé aux organisateurs a été respecté ; cette descente a eu lieu entre la Sallaz et la place de l'Europe, dans un climat plutôt sympathique, mais avec un minimum de sécurité, contrairement à avant.

Question

M^{me} Evelyne Knecht (La Gauche) : – Ma question s’adresse à M. Brélaz. Je reviens sur un article de *24 heures* du 22 juin 2012, qui s’intitulait « La Cinémathèque a deux scénarios pour le Capitole ». Il était annoncé que la Municipalité avait deux options de rénovation distinctes, l’une dite *light*, de 9,5 millions, et l’autre plutôt lourde, de 13 millions. Je voudrais savoir où en est ce dossier.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Une analyse préliminaire de ce dossier a été faite en collaboration avec la Cinémathèque, qui montre que le coût d’exploitation global, compte tenu des économies qui pourraient être réalisées sur le site actuel de la Cinémathèque en cas de réalisation d’un tel projet, a un avantage, y compris avec les charges financières annuelles pour le projet le plus cher de 200 000 francs ; puisqu’on pourrait faire des économies sur le site de Montbenon, les employés pouvaient y être transférés.

Ce projet a été une première fois présenté à M. Jauslin, qui était à l’époque le responsable de l’Office fédéral de la culture ; il vient de le quitter. Il nous paraît normal que, pour un tel projet, la Ville ne le réalise pas toute seule, puisque c’est essentiellement au bénéfice de la Cinémathèque. Dans ces conditions, il a été une première fois présenté, il y a quelques semaines, à M. le conseiller fédéral Berset, qui a fait une tournée Cinémathèque à Penthas et à Lausanne ; ce projet était une nouveauté pour le conseiller fédéral.

On pourrait donc arriver à des coûts, y compris les coûts financiers, de l’ordre de 800 000 francs par an. Mais il est clair que ce n’est pas facile, voire injustifiable, que la Ville de Lausanne les supporte toute seule. Pour le moment, il n’y a pas encore eu de signe fort de la part de la Confédération pour avancer. On va donner du temps au temps et si, d’ici douze à dix-huit mois, on ne voit toujours pas de signe, il faudra se poser un certain nombre de questions concernant la suite de ce projet.

Question

M. David Payot (La Gauche) : – La Fête des voisins aura lieu en principe ce vendredi. Plusieurs associations d’agriculture contractuelle ont été intéressées par cet événement et ont proposé un soutien sous la forme d’un concours, avec à la clef un abonnement pour un panier de légumes pour, sauf erreur, une année. Des négociations ont été entreprises avec la Commune, qui a finalement refusé l’implication des associations au motif qu’une grande surface, sponsor de la Fête des voisins, était opposée à cette implication d’autres intervenants.

Je déclare mes intérêts : je suis membre des Jardins du Nord, qui est l’une des associations concernées. Je me fais le relais de la question que nous nous posons lors de nos discussions : comment la Commune a-t-elle choisi les soutiens entre des grands commerçants et une association ? Dans quelle mesure l’exclusivité qui a été assurée à une grande surface risque-t-elle de permettre à la grande surface de s’approprier une manifestation communale pour son image ?

Réponse de la Municipalité

M. Grégoire Junod, municipal, Logement et sécurité publique : – Je remercie M. Payot pour cette question, qui me permet de préciser un point important et intéressant. Nous sommes favorables à un partenariat avec les associations que vous avez mentionnées. Il se trouve que cette demande est arrivée tard et que la Fête des voisins est organisée conjointement avec la Migros – on peut le dire –, qui est un partenaire depuis de très nombreuses années. La décision du Service du logement et des gérances a été de reprendre cette question pour l’édition prochaine, sachant qu’on aura à ce moment-là le temps de créer les bases d’un partenariat avec diverses associations d’agriculture contractuelle, et peut-être aussi avec une série de petits commerçants. Différentes pistes pourront être intéressantes pour ces partenariats avec la Fête des voisins. Si l’on souhaite que cela puisse

fonctionner et que ce soit un succès, il faut que ce travail soit mené suffisamment en amont, ce qui n'était pas le cas pour cette édition.

Question

M. Philippe Ducommun (UDC) : – Ma question s'adresse à M. Français ou à M. le syndic, selon l'orientation de la réponse. Suite à des travaux de goudronnage effectués il y a quelques semaines sur l'ancienne halte des bus 60 à Montheron, des panneaux d'avis important ont été apposés indiquant que, pour la période du 21 mai au 7 juin 2013, l'emplacement était réservé à l'Entreprise Buttet SA. Pour quelle raison cet emplacement a-t-il été réservé et qui a financé les travaux de goudronnage de l'ensemble de la place ?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Le site en question est propriété des tl ; ce n'est pas un domaine public. J'ai donc de la peine à vous donner la réponse à votre question. Mais je peux vous dire que le goudronnage a été financé par le propriétaire du site, c'est-à-dire les tl. On peut penser que l'entreprise en question, qui n'est pas une entreprise de génie civil, mais une entreprise de sanitaires, a des soucis de déménagement, puisqu'elle est à côté de cette station. Elle a peut-être demandé à l'exploitant de cette parcelle d'utiliser cet espace pendant une période déterminée. Mais je ne peux pas vous en dire plus, puisqu'il s'agit d'une relation de privé à privé.

Question

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Ma question s'adresse probablement à M. le syndic ou à M. le municipal Français. Samedi dernier, nous avons eu la chance de recevoir à Lausanne M^{me} la conseillère fédérale Doris Leuthard, qui a pu constater le dynamisme de notre projet d'agglomération et le soutien qu'on lui accorde. A cette occasion, une exposition de très grande qualité a été mise sur pied, qui a probablement demandé des moyens conséquents. Il y avait notamment des tablettes interactives, qui présentaient l'ensemble des projets ; c'était très intéressant. J'aimerais savoir si la Municipalité songe à mettre sur pied un point d'information permanent pour valoriser ce matériel d'information et pour que la population puisse y accéder, puisque, lors de ces grands événements, ce sont surtout les élus qui sont présents et il y a peu de représentants de la population.

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Quand on organise une manifestation de ce type, on ne le fait jamais seul, et on utilise aussi l'expérience du passé. Cela fait maintenant un certain nombre d'années que les schémas directeurs, essentiellement ceux de l'Ouest et du Nord, sont à l'origine de manifestations publiques, une fois au printemps et une fois à l'automne, plus particulièrement à votre intention, et auxquelles vous prêtez plus ou moins d'intérêt, en fonction des thèmes qui y sont développés. Une troisième manifestation est maintenant régulièrement dans le calendrier – je ne sais pas si elle aura lieu cette année –, c'est la manifestation du Comptoir. Parfois, on fait des expositions spécifiques, qui nous amènent à compléter le matériel. Donc, tous les documents que vous avez vus sont évolutifs.

Une ligne graphique a été développée et on complète ces documents progressivement. C'est ce qui a été fait, et chaque schéma directeur a la responsabilité de l'information qu'il veut bien donner, mais une uniformité de la matière est faite par les gens qui coordonnent les manifestations que j'ai citées préalablement.

En ce qui concerne la tablette tactile, qui est un outil novateur, on en a tous fait la découverte ce samedi. Elle a déjà été utilisée au Marché international des professionnels de l'immobilier (MIPIM) à Cannes et elle a été très appréciée, parce qu'on peut y mettre beaucoup d'informations ; on peut classer tous les documents par chapitre. Vous aviez le LEB, le m3, l'Ouest, le tram, beaucoup d'informations aussi en termes d'aménagement du territoire et l'état des projets développés dans toute l'agglomération de Morges à Lutry. Je le précise pour ceux qui n'ont pas participé à cette séance samedi.

Il est vrai que nous avons la volonté de collaborer et d'informer la globalité de l'agglomération, et non de rester purement sur un schéma directeur. Aujourd'hui, on ne prévoit pas d'exposition permanente ou régulière, parce que cela touche tous les schémas directeurs : la région de Morges, la région de l'Ouest, la région du Nord, la région du Centre et la région de l'Est. Par contre, une manifestation permanente, ouverte régulièrement pendant la semaine, permettrait d'informer la population sur le plan directeur localisé ; on étudie la possibilité de poursuivre ce type d'information. Mais, quand on fait de l'information en continu, il faut que l'objet soit vivant ; de plus, c'est aussi du personnel présent. On se rend compte que, quand on parle d'aménagement du territoire, comme c'était le cas pour le m2, on ne peut pas juste engager de jeunes étudiants, car c'est un peu plus complexe ; la personne présente doit avoir une certaine connaissance politique.

L'autre outil qui peut être mis à disposition, et qui sera plus visible pour tout le monde, c'est le site internet. A terme, on pourra vraiment avoir des informations en direct. Nous allons en tout cas travailler la communication de proximité pour le développement de ces grands projets lausannois. Mais, pour répondre concrètement à votre question, non, il n'y a pas d'exposition permanente prévue pour le PALM. Par contre, pour les schémas directeurs ou pour les grands projets, ce n'est pas impossible que l'on fasse mieux, mais peut-être pas sur un site permanent. Il y a toujours le site internet, qui permet de poser des questions auxquelles on peut répondre.

Question

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Lors d'une récente conférence, M. Jean-Félix Savary, directeur du Groupement romand d'étude des addictions (GREA), a affirmé que le Distribus avait cessé ses activités, notamment à cause de la police. La Municipalité peut-elle confirmer cette information et nous dire si la police est effectivement responsable de ce fait ? Quelles sont les autres causes, puisqu'on a dit que c'était « notamment » à cause de la police ?

Réponse de la Municipalité

M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale : – Le Distribus a cessé de fonctionner pendant un mois à la place de la Riponne et les distributions de seringues ont été assurées dans les locaux d'A Bas Seuil (ABS). Il va rejoindre à nouveau la rue du Tunnel, soit son emplacement de départ, à partir du lundi 3 juin. Le Distribus a cessé son activité parce que les personnes qui travaillent dans le bus ont été mises en danger. Leur sécurité n'était plus assurée, et cela par une activité exubérante des dealers. C'est la raison principale pour laquelle ils se sont repliés sur leur lieu de fondation.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Alors, pourquoi M. Savary se permet-il de dire que c'est à cause de la police ?

M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale : – Je ne sais pas, je n'ai jamais parlé avec M. Savary. Maintenant, il y a toujours un faisceau de raisons qui peuvent amener à prendre une décision de ce type. Et lorsque des activités de contrôle de la place de la Riponne ont été menées avec un fort déploiement de policiers, cela a clairement suscité un certain émoi. Il est possible que M. Savary détermine qu'ils ont arrêté à cause de cet émoi suscité par une présence policière plus importante.

Il y a certainement un faisceau de raisons, et on pourra trouver des personnes qui invoqueront une ou autre raison. Personnellement, j'ai entendu dire qu'un policier qui courrait après un dealer est passé près du Distribus et que le Distribus n'était pas content de cet état de fait. Pour votre information, madame Longchamp, pendant cette période de transfert de la distribution des seringues du Distribus à la Riponne, au local du Passage, la police, ABS et le Service social de la Ville de Lausanne ont négocié une nouvelle convention pour la collaboration avec le Distribus. Elle sera signée à la fin de cette semaine ou au début de la semaine prochaine.

Piscine de Mon-Repos

Réponses aux postulats de M. Benoît Biéler et de M^{me} Sophie Michaud Gigon

Rapport-préavis N° 2012/37 du 16 août 2012

Sécurité publique et sports

1. Objet du rapport-préavis

Par ce rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Benoît Biéler, demandant une extension des heures d'ouverture de la piscine de Mon-Repos, la semaine et les week-ends, et à celui de Mme Sophie Michaud Gigon demandant une augmentation des possibilités d'entraînement de la section de water-polo du Lausanne Natation. Elle sollicite l'octroi d'un crédit budgétaire annuel et demande, pour 2013, un crédit spécial net de fonctionnement de 18'100 francs.

2. La piscine couverte de Mon-Repos

En 1964, le Conseil communal a adopté les conclusions d'un préavis relatif à la construction d'une piscine couverte sur le site de Mon-Repos¹. La nécessité de coordonner la réalisation de cette installation sportive avec celle du parking souterrain voisin ayant retardé le début des travaux, ce n'est qu'en 1972 qu'elle put être ouverte au public. A l'usage, l'exploitation de la piscine a dû être revue. Ainsi, en 1987, les volumes dévolus aux vestiaires et situés au niveau supérieur ont été réaménagés, afin d'y accueillir les arts martiaux. Dans le même temps, d'importants travaux d'isolation thermique ont été entrepris (façades et toiture)². Enfin, en 1997, l'ensemble des vitrages a été remplacé³.

Seule installation multi-bassins couverte de la région, la piscine de Mon-Repos met à disposition du public, des écoles et des clubs trois plans d'eau et une pataugeoire⁴. Les bassins ont une capacité d'accueil d'environ 120 personnes par heure, pour celui dit « nageurs », et d'environ 105 personnes par heure, pour le « non-nageurs ». Le bassin de plongeon n'était, à l'origine, pas destiné à accueillir des nageurs. Toutefois, au vu de la suroccupation du bassin « nageurs » et sous certaines conditions, il est mis à disposition du public.

Depuis son ouverture au public, en 1972, la piscine de Mon-Repos est devenue l'installation sportive lausannoise la plus fréquentée. De fait, alors qu'en 2011, il y a été enregistré, en 309 jours d'exploitation, 241'340 entrées (soit la meilleure saison depuis 20 ans), il n'y a jamais été recensé, durant les dix dernières années, moins de 210'000 entrées. Cependant, le nombre d'entrées fluctue considérablement tout au long de l'année. Ainsi, si, en août, la fréquentation est, logiquement, à son point le plus bas, avec 426 entrées/jour, celle-ci s'élève à 937 entrées/jour en mars, la moyenne annuelle se situant

¹ Préavis N° 175, du 28 février 1964, Bulletin du Conseil communal (BCC) 1964, pp. 241 ss et 666 ss.

² Préavis N° 21, du 24 juin 1986, BCC 1986, tome II, pp. 428 ss et 457 ss.

³ Préavis N° 237, du 17 avril 1997, BCC 1997, tome I, pp. 436-442.

⁴ Un bassin « nageurs » (dimensions : 25m x 8m x 1,8m), un bassin « non-nageurs » (20m x 10m x 0,8-1,2m) et une fosse de plongeon (12m x 10,5m x 4m) équipée de deux plongeoires à 1m et d'un plongeoire à 3m. Quant à la pataugeoire, ses dimensions sont de 3,5m sur 2,5m pour une profondeur de 0,3m.

à 781 entrées/jour. Ces fluctuations se retrouvent également tout au long de la semaine, voire au quotidien, et ont des conséquences directes sur le confort des utilisateurs.

3. Exploitation

La piscine de Mon-Repos est ouverte sept jours sur sept, plus de 300 jours par an (309 en 2011). Les périodes de fermeture (cinq jours en avril, sept semaines de juillet à août et cinq jours en décembre) sont nécessaires pour permettre la vidange complète et le nettoyage des bassins, opérations qui répondent à des exigences légales en matière sanitaire. La période de fermeture estivale est aussi utilisée pour octroyer les vacances et les reprises d'heures du personnel.

Heures d'ouverture

Durant les périodes d'exploitation, la piscine est ouverte au public, en semaine, du lundi au jeudi, de 8 h 30 à 21 h 45, le vendredi de 8 h 30 à 18 h. Durant les week-ends, les heures d'ouverture sont, le samedi, de 9 h à 18 h et, le dimanche, de 9 h à 17 h. Les clubs, qui disposent, en exclusivité, les lundis soir de 20 h 30 à 21 h 45, du bassin « nageurs », dans le même temps que le public se voit, en contrepartie, octroyer un prix réduit pour l'usage du reste de la piscine, bénéficient de tous les bassins les vendredis de 18 h à 22 h. Relevons que la piscine est utilisée, une quinzaine de fois par an, le samedi en fin de journée (de 18 h à 20 h) pour la tenue de matches du championnat suisse de water-polo.

Personnel du Service des sports

Le personnel d'exploitation est composé de deux chefs d'équipe, sept employés d'établissement de bains (gardes-bains), quatre caissières (dont une responsable), trois maîtres-nageurs et deux lingères-nettoyeuses. Quatre auxiliaires (dont une gère le secrétariat) appuient les maîtres-nageurs et un auxiliaire (vingt-quatre heures par mois) apporte un soutien aux employés d'installations sportives. Du fait des horaires et périodes d'ouverture, le taux d'occupation du personnel peut varier très fortement (100 % pour les gardes-bains, 48,125 % pour certaines caissières⁵). Il importe de relever que la piscine de Mon-Repos est un lieu de travail difficile, en raison du confinement du site, de sa chaleur, de son humidité, du bruit et de sa suroccupation. La gestion du personnel demande beaucoup d'entregent et de doigté. Dans ce domaine, certaines mesures ont été prises dans le courant de 2010, qui ont permis une nette amélioration de la situation, en particulier de l'ambiance générale de travail. Il n'en demeure pas moins que les conditions de travail difficiles rendent les changements délicats et nécessitent qu'ils soient mûrement réfléchis.

Personnel extérieur à l'administration communale

La priorité étant donnée aux missions liées à la sécurité des baigneurs, une partie des travaux de nettoyage ne peut être assurée par le personnel de Mon-Repos et doit être confiée à une entreprise spécialisée dans ce domaine. Ces travaux, principalement la désinfection des douches et vestiaires, représentent 23 ½ heures par semaine et sont effectués avant l'ouverture de la piscine au public. Cela permet aux gardes-bains de s'entraîner, de réviser les protocoles d'intervention et de préparer le recyclage des brevets, conformément aux directives internes et aux dispositions légales en la matière.

4. Fréquentation

Les utilisateurs de la piscine de Mon-Repos se divisent en cinq catégories : le public (habitant ou non Lausanne), les enseignants et les élèves des écoles, les maîtres et les élèves de l'Ecole de natation de Mon-Repos, les membres du Lausanne Natation et le personnel de l'administration communale.

⁵ Soit 19,25 heures par semaine.

Le public

Le public représente environ 73 % des entrées en 2011. Il se compose d'adultes (42 % des entrées globales), d'enfants (12 %), d'étudiants et apprentis (12 %), de personnes au bénéfice d'une rente AVS ou AI (5 %) et de chômeurs (environ 1 %).

Les enseignants et les élèves des écoles

Les enseignants et les élèves des écoles, publiques ou privées, lausannoises ou des communes environnantes, représentent annuellement 13 % des entrées. Relevons que si les écoles lausannoises bénéficient de la gratuité, les écoles privées, les écoles communales hors Lausanne, les gymnases cantonaux (y compris ceux situés à Lausanne) et l'Université se voient facturer les entrées.

Les maîtres et les élèves de l'Ecole de natation de Mon-Repos

Créée à l'occasion de l'ouverture de la piscine de Mon-Repos, l'école de natation dispense des cours de cinq, dix ou quinze leçons de vingt-cinq minutes. Les personnes intéressées peuvent choisir entre des cours privés, semi-privés (deux ou trois personnes) ou de groupe pour les enfants (six au maximum). En 2011, 3'591 heures d'enseignement ont été dispensées en faveur de 958 personnes (soit une augmentation de plus de 5 % par rapport à 2010). Depuis sa création, l'Ecole de natation a toujours connu le succès et, indéniablement, répond à un besoin.

Les membres du Lausanne Natation

Les pratiques de la natation, sous une forme sportive, de la natation synchronisée, du plongeon et du water-polo sont, dans notre ville, regroupées au sein d'un seul club, le Lausanne Natation. Issu de la fusion, en 1972, du Cercle des nageurs de Lausanne (club créé en 1920) et du Léman natation (créé en 1928), le Lausanne Natation compte actuellement 800 membres et utilise, à l'exception de Bellerive-Plage et des piscines de quartier, l'ensemble des piscines lausannoises (à savoir celles de Mon-Repos, de Montchoisi, ainsi que des centres omnisports des Bergières, de Grand-Vennes et de la Vallée de la Jeunesse). Il représente, en 2011, un peu moins de 10 % des entrées décomptées à Mon-Repos.

Plus d'une centaine de membres forment la section de water-polo du Lausanne Natation. Méconnu dans notre pays, sport olympique, le water-polo, qui allie natation et jeu d'équipe, compte parmi les sports les plus exigeants en terme de condition physique. Il se pratique indifféremment dans une piscine ouverte ou couverte. Le Lausanne Natation évolue dans la ligue nationale « B » du championnat suisse et aligne une équipe dans les première et deuxième ligues, dans le championnat des moins de 17 ans et dans celui des moins de 15 ans. L'objectif de la section, en terme de formation, est de pouvoir disposer dans un avenir proche d'une équipe féminine et de l'inscrire dans le championnat national. Un important travail est également fait en faveur des jeunes. Les « besoins en eau » des « poloïstes » sont si grands qu'ils souhaitent pouvoir disposer, durant des périodes à définir, du bassin « nageurs » de Mon-Repos pour leur seul usage.

Le personnel de l'administration communale

Outre le personnel du Service des sports, celui du Corps de police et celui du Service de protection et sauvetage (SPSL) doivent régulièrement s'entraîner et recycler différents brevets, en particulier en matière de sauvetage, et sont, à ce titre, de fréquents utilisateurs de Mon-Repos.

4.1 Fréquentation en semaine

En semaine, la répartition de l'usage des bassins est problématique. Dès l'ouverture, public et écoles se retrouvent en même temps à partager l'unique bassin de nage. Afin d'éviter au maximum les conflits entre utilisateurs, le bassin est divisé en sept lignes de nage (une pour l'école de natation, deux pour les écoles, deux pour le public, avec matériel, et deux

pour le public, sans matériel). De plus, entre midi et 13h15, les écoles ne sont pas admises et le bassin est laissé entièrement au public. Toutefois, malgré ces aménagements, auxquels s'ajoute la mise à disposition, selon les circonstances, de la fosse de plongeon, la demande est telle, qu'à certaines périodes, principalement d'octobre à avril, il est difficile de nager à son rythme et on peut parler de suroccupation. Quant au Lausanne Natation, il partage le bassin de natation avec le public, en fin de journée et bénéficie de l'exclusivité de la piscine les vendredis, dès 18h00.

4.2 Fréquentation le week-end

En raison de l'absence des écoles, la situation est moins « tendue » les samedis et dimanches. Le samedi, la répartition des usagers est homogène durant toute la journée et l'on retrouve de nombreux utilisateurs de la semaine. Le samedi, la piscine ferme au public à 18 h, permettant ainsi la tenue de compétitions, en particulier de water-polo. Le dimanche, dès l'ouverture et jusque vers 10 h 30, les utilisateurs sont en majorité des sportifs, puis viennent les familles. La fréquentation est, toutefois, fortement dépendante de la météorologie et se caractérise par un public occasionnel, peu habitué à la piscine de Mon-Repos et à ses contraintes. La direction de la piscine constate, d'ailleurs, qu'un travail de prévention plus important qu'en semaine est alors de mise et que la clientèle doit faire l'objet d'une attention particulière de la part des gardes-bains.

5. Attentes et alternatives

A un certain mécontentement du public, des écoles et du Lausanne Natation, dû à la suroccupation des bassins, s'ajoutent des demandes de plus en plus nombreuses de la part de ces mêmes utilisateurs, de pouvoir disposer de la piscine de façon exclusive certains jours ou durant certaines heures de la journée. Pour la direction de la piscine de Mon-Repos, concilier les attentes, parfois opposées, des utilisateurs avec les contraintes d'exploitation (humaines et techniques) est difficile. Clairement dit, les limites de Mon-Repos sont atteintes. Consciente de la situation et désireuse d'y remédier dans toute la mesure du possible, la direction de la piscine de Mon-Repos a étudié un certain nombre de mesures, allant de la mise à disposition des nageurs d'une partie de la fosse de plongeon, à de nouveaux horaires d'ouverture.

5.1 Horaires provisoires – Période d'essai

A première vue, l'extension des heures d'ouverture semble permettre un certain désengorgement de Mon-Repos : ouverture avancée en semaine, fermeture retardée le dimanche signifient plus de possibilités pour les utilisateurs. C'est pourquoi, la Municipalité a voulu tenter l'expérience et a accepté que les horaires d'ouverture de la piscine couverte de Mon-Repos soient modifiés en conséquence durant une période donnée. Cet essai a eu lieu du 10 mai au 30 juin et du 24 août au 23 décembre 2011. Les horaires retenus, basés sur des propositions faites par M. B. Biéler dans son postulat, portaient sur une ouverture, deux fois par semaine, le mardi et le jeudi, à 7 h, au lieu de 08h30, et sur une fermeture repoussée de 17 h à 19 h, le dimanche.

5.2. Horaires provisoires – Résultats

5.2.1. Utilisateurs concernés

L'ouverture à 7 h, les mardis et les jeudis, a concerné majoritairement des sportifs, nageurs hors clubs s'entraînant sur de longues distances à un rythme particulier (triathlètes, par exemple). Les résultats, en terme de fréquentation, ont été supérieurs aux prévisions. En moyenne, la fréquentation, les mardis, s'est élevée à 61 personnes et à 60 les jeudis. Toutefois, si cette mesure a répondu à l'attente d'un certain public, elle n'a pu et ne peut empêcher, en semaine, que ce soit le matin ou l'après-midi, la présence simultanée des écoles, du public et de l'Ecole de natation. Or, c'est cette « collision » entre utilisateurs qui est la cause de la suroccupation de Mon-Repos.

La prolongation de l'ouverture au public le dimanche, dont le succès dépendait avant tout des conditions météorologiques et des mois concernés, devait attirer principalement des familles avec de jeunes enfants. Relevons que, statistiquement, le nombre des entrées du dimanche est inférieur d'un tiers à celui des entrées de la semaine. Durant la période d'essai, sur 27'299 entrées enregistrées le dimanche, 1'524 l'ont été après 16 h 30. Cependant, elles étaient majoritairement celles de familles, qui, sans cette possibilité, ne seraient pas venues à Mon-Repos.

5.2.2. Conséquences sur l'exploitation de la piscine

Une ouverture avancée, même si cela ne se produit que deux fois par semaine, et une fermeture retardée, du lundi au vendredi et le dimanche, ont, inmanquablement, eu des conséquences sur les travaux d'entretien et les horaires du personnel.

Travaux d'entretien

Les mardis et jeudis, le nettoyage du hall d'entrée, des escaliers de ce même hall, ainsi que des WC publics ont dû être effectués de 5 h 30 à 6 h 30, au lieu de 7 h à 8 h. En raison des taux d'occupation du personnel concerné (nettoyeuses/lingères) et de la nécessité de pouvoir en disposer en journée, afin d'assurer le nettoyage et l'entretien réguliers des vestiaires et toilettes, les travaux précédant l'ouverture ont été confiés à une entreprise spécialisée. Il en a été de même du nettoyage et de la désinfection des surfaces et plages des bassins. En effet, quand bien même ce travail est inscrit dans le cahier des charges des gardes-bains, il s'est avéré économiquement plus rentable de confier cette tâche à une entreprise spécialisée, que de modifier les horaires de travail du personnel de surveillance et de devoir, de ce fait, engager une personne supplémentaire.

La prolongation de l'ouverture en semaine et le dimanche n'a eu aucune conséquence sur l'entretien de la piscine. Les travaux nécessaires ont été assurés par le personnel. Cependant, il est clairement apparu, qu'une telle mesure nécessiterait, si elle devait être appliquée définitivement, une adaptation des horaires du personnel de nettoyage, voire une augmentation des prestations de la société mandatée.

Personnel de caisse

La mise en service, dans l'ensemble des piscines lausannoises, d'un système de contrôle d'accès et de distribution automatique des titres d'entrée n'étant prévue qu'en 2013⁶, l'accueil du public, les mardis et les jeudis, a nécessité la présence de personnel à la caisse, dès 06h45. Durant la première phase d'essai, la modification des horaires des caissières, entraînant un accroissement de leur taux d'occupation, ne s'est pas avérée concluante. Une surcharge de travail et des tensions au sein de l'équipe de caisse ont été constatées. Le report, en début d'après-midi, des opérations administratives liées à la caisse, effectuées habituellement de 7 h 30 à 8 h 30, en constituait l'une des raisons. La solution, permettant le maintien des taux d'occupation du personnel, ne modifiant ni la planification des horaires de travail, ni l'exécution des différentes tâches, a consisté, durant la seconde phase d'essai, à faire appel à une société extérieure. Un agent a ainsi été de service, les mardis et les jeudis, de 6 h 45 à 8 h 30.

Le dimanche, l'augmentation du temps de travail du personnel de caisse correspondait à 8 heures par mois et a pu être absorbée par ledit personnel.

Employés d'établissement de bains (gardes-bains) et nettoyeuses/lingères

Durant la période d'essai, en confiant certains travaux de nettoyage à une société spécialisée, la planification actuelle des heures de travail des gardes-bains a pu être maintenue. Par contre, la prolongation de l'ouverture au public le dimanche a nécessité la présence de gardes-bains pour assurer la surveillance des bassins et celle des

⁶ La mise en place d'un système de contrôle d'accès commun à l'ensemble des piscines lausannoises et compatible avec ceux des piscines de la région a été annoncée dans le rapport-préavis N° 2009/67, du 16 décembre 2009, « Bellerive-Plage (...) », BCC 2009-2010, tome II, pp. 460-485.

nettoyeuses/lingères pour veiller à l'hygiène générale. Cela a eu pour conséquence une augmentation des heures supplémentaires accomplies par ces personnes.

Chefs d'équipe

Si, en semaine, les nouveaux horaires n'ont pas ou très peu eu d'incidence sur les conditions de travail des chefs d'équipe, il n'en a pas été de même pour les dimanches. Actuellement, ce jour-là, les deux chefs d'équipe sont de service à tour de rôle. L'extension des heures d'ouverture jusqu'à 19h00 a nécessité un réaménagement des horaires de travail de ces collaborateurs (qui sont sur place dès 07h30), réaménagement qui a impliqué, afin d'assurer tout au long de la journée la présence de cadres, la création, par promotion interne, de deux postes de « 1^{er} employé d'établissement de bains ».

5.2.3. Incidences sur le budget

La période d'essai a permis de calculer l'incidence sur le budget de fonctionnement du Service des sports d'une ouverture avancée, deux fois par semaine, et d'une fermeture retardée le dimanche de la piscine de Mon-Repos. L'augmentation des charges de personnel, due aux hausses de salaire, liées aux modifications des taux de travail, ainsi que la hausse des postes comptables relatifs aux produits d'entretien (désinfection et nettoyage), aux fournitures de fluides énergétiques, à l'entretien de biens immobiliers (société de nettoyage) et aux prestations de tiers (société de surveillance) représentent une charge supplémentaire annuelle de 51'000 francs, qui se décompose comme il suit :

Traitements⁷

– Caissières	+ Fr.	4'000.–
– Employés d'établissement de bains (gardes-bains)	+ Fr.	21'000.–
– Nettoyeuses-lingères	+ Fr.	3'600.–

Entretien de biens immobiliers et prestations fournies par des tiers

– Société de nettoyage	+ Fr.	11'200.–
– Société de surveillance	+ Fr.	11'200.–

Total + **Fr. 51'000.–**

Quant aux recettes, sur la base des entrées comptabilisées durant la période d'essai, elles sont estimées à une dizaine de milliers de francs. La faiblesse de ce montant s'explique par le fait que l'ouverture avancée les mardis et jeudis concerne avant tout des personnes au bénéfice d'un abonnement. Les dimanches, la fréquentation de la piscine de Mon-Repos est fortement tributaire des conditions météorologiques.

5.3 Water-polo – Extension des possibilités d'entraînement

Répondre aux attentes du Lausanne Natation et augmenter les possibilités d'entraînement de sa section water-polo passe, obligatoirement, par une mise à disposition exclusive du bassin « nageurs ». Cela n'est possible qu'en prolongeant, au seul bénéfice du club, les horaires d'ouverture de la piscine. La prolongation de l'ouverture de la piscine en faveur du Lausanne Natation ne nécessite la présence de personnel du Service des sports que pour s'assurer du départ des utilisateurs et fermer la piscine et non pour accomplir des tâches de garde-bains (la responsabilité de la surveillance des bassins peut être déléguée au Lausanne Natation, dont les membres sont aptes à l'assumer). De ce fait, pour éviter de faire appel à du personnel communal supplémentaire, la vérification du départ des utilisateurs et la fermeture des installations peuvent être confiées à une société spécialisée dans le domaine de la surveillance. Le coût de cette prestation s'élève à 11'200 francs par an.

⁷ Les cotisations aux assurances sociales et à la caisse de pensions, ainsi que les « autres charges de personnel » sont comprises dans les montants indiqués sous « Traitements ».

6. Déterminations de la Municipalité

6.1 Ouvertures avancées en semaine, fermeture retardée le dimanche

Le problème de la suroccupation des bassins de la piscine de Mon-Repos se trouve dans la gestion, en semaine, du flux des utilisateurs entre 9 h et 17 h 30. L'ouverture avancée de la piscine les mardis et les jeudis et la fermeture retardée les dimanches, si elles répondent aux attentes d'une certaine partie de la clientèle, ne permettent pas, loin s'en faut, de désengorger les bassins. Seule la création de nouvelles lignes d'eau permettrait d'apporter une solution définitive à ce problème. L'ouverture avancée de la piscine, même si ce n'est que deux fois par semaine, a un coût et a de fortes répercussions sur l'entier de la gestion de l'installation. Ce coût et ces répercussions sont, la période d'essai l'a démontré, disproportionnés par rapport aux résultats constatés et escomptés (dans le postulat Biéler). C'est pourquoi, la Municipalité a décidé de ne pas aller au-delà de la période d'essai et de renoncer à mettre en place un nouvel horaire comprenant une ouverture avancée deux fois par semaine. La fermeture retardée le dimanche, si elle ne constitue pas une réponse au problème de l'engorgement des bassins, permet d'accueillir une clientèle qui, autrement, ne fréquenterait pas la piscine de Mon-Repos. Elle répond également aux attentes de nombreuses familles. C'est pourquoi, bien que le coût annuel de cette mesure s'élève à 20'000 francs, la Municipalité a décidé qu'elle serait, sous réserve de l'octroi, par votre Conseil, du financement nécessaire, appliquée dès janvier 2013.

6.2 Extension des horaires d'ouverture en faveur du water-polo

La pratique du water-polo nécessite un entraînement régulier alliant technique et nage. Relevant les efforts fournis et les résultats obtenus par le Lausanne Natation, la Municipalité estime fondé un accroissement de son aide à ce club. C'est pourquoi, elle est favorable à une extension des horaires d'ouverture de la piscine, et disposée à mettre, chaque soir, du lundi au vendredi, les différents bassins de Mon-Repos à la disposition exclusive du Lausanne Natation. De son côté, le club, appréciant les efforts déployés par la Ville en faveur du water-polo et conscient du fait que l'extension des horaires d'ouverture de Mon-Repos correspond à une forme de subventionnement de ses activités, a décidé de contribuer au financement de cette prestation à hauteur de 5'600 francs. L'opération étant ainsi économiquement acceptable, la Municipalité a décidé qu'elle serait, sous réserve de l'octroi, par votre Conseil, du financement nécessaire, mise en œuvre à partir de janvier 2013.

6.3 Nouveaux horaires de la piscine de Mon-Repos

Au vu de ce qui précède, et toujours sous réserve de l'octroi, par votre Conseil, du financement nécessaire, les horaires de la piscine couverte de Mon-Repos, seront, dès janvier 2013, les suivants :

	Ouverture	Public		Lausanne Natation	
		Sortie des bassins	Fermeture	Sortie des bassins	Fermeture
Lundi	08h30	21h15	21h45	23h00	23h30
Mardi	08h30	21h15	21h45	23h00	23h30
Mercredi	08h30	21h15	21h45	23h00	23h30
Jeudi	08h30	21h15	21h45	23h00	23h30
Vendredi	08h30	17h30	18h00	23h00	23h30
Samedi	09h00	17h30	18h00	–	–
Dimanche	09h00	18h30	19h00	–	–

7. Aspects financiers

7.1 Conséquences financières

7.1.1 Ouverture prolongée les dimanches

Le coût de l'ouverture de la piscine les dimanches de 9 h à 19 h (actuellement de 9 h à 17 h) comprend l'accroissement du temps de travail d'une partie du personnel et une augmentation des prestations de la société de nettoyage mandatée, soit, sur la base de la période d'essai de mai à décembre 2011, un montant annuel de 20'000 francs. Ce montant ne pouvant être compensé par le budget de fonctionnement du Service des sports, un crédit annuel de même valeur sera demandé. Cependant, cette nouvelle offre faite à la clientèle de Mon-Repos devrait générer des revenus de l'ordre de 7'500 francs par an. Le montant net à la charge de la Ville de Lausanne devrait ascender à 12'500 francs.

7.1.2 Mesure en faveur du Lausanne Natation

Comme indiqué précédemment, la prolongation de l'ouverture de la piscine en faveur du Lausanne Natation ne nécessiterait la présence de personnel du Service des sports que pour s'assurer du départ des utilisateurs et fermer la piscine et non pour accomplir des tâches de garde-bains (la responsabilité de la surveillance des bassins peut être déléguée au Lausanne Natation, dont les membres sont aptes à l'assumer). De ce fait, pour éviter de faire appel à du personnel communal supplémentaire, la vérification du départ des utilisateurs et la fermeture des installations peuvent être confiées à une société spécialisée dans le domaine de la surveillance. Le coût de cette prestation s'élève, sur la base des devis reçus, à 11'200 francs par an. Du fait de la décision du Lausanne Natation de participer annuellement à hauteur de 50 % du coût de la prestation, le montant net à charge de la Ville de Lausanne sera de 5'600 francs. Le montant de 11'200 francs sera porté annuellement en augmentation du budget du Service des sports, à charge pour celui-ci de facturer la part due par le club.

7.1.3 Crédit spécial de fonctionnement

Compte tenu du fait qu'aucun montant n'a été inscrit, par anticipation, au budget de 2013, pour couvrir l'ouverture prolongée de la piscine de Mon-Repos les dimanches et la prestation en faveur du Lausanne Natation, un crédit spécial de fonctionnement, équivalent au crédit annuel, soit 31'200 francs, doit être demandé pour l'année 2013. Des revenus supplémentaires, équivalents à ceux estimés, soit 13'100 francs, doivent également être pris en considération et inscrits audit budget 2013. De ce fait, le crédit spécial net de fonctionnement s'élève à 18'100 francs.

8. Incidences sur le budget

8.1. Conséquences sur le budget d'investissement

Les mesures approuvées et présentées par la Municipalité dans ce rapport-préavis n'auront aucune conséquence sur le budget d'investissement.

8.2 Conséquences sur le budget de fonctionnement

8.2.1 Charges d'exploitation

Compte tenu des éléments présentés au chapitre 7, les impacts financiers attendus durant la période 2013 à 2017 sont les suivants :

	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(en milliers de CHF)						
Charges de personnel	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	85.0
Charges d'exploitation	14.2	14.2	14.2	14.2	14.2	71.0
Total charges suppl.	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2	156.0
Diminution de charges	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	28.0
Revenus	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	37.5
Total net	18.1	18.1	18.1	18.1	18.1	90.5

Les charges d'exploitation prennent en compte l'engagement d'une société de surveillance pour la fermeture de la piscine en semaine et l'augmentation des prestations de la société de nettoyage.

La participation financière du Lausanne Natation vient en diminution des charges.

Les revenus sont basés sur une extrapolation des résultats de la période d'essai (de mai à décembre 2011). Rappelons que les revenus effectifs des piscines, qu'elles soient couvertes ou de plein air, sont tributaires des conditions météorologiques et peuvent ainsi varier fortement d'une année à l'autre.

9. Postulat de M. Benoît Biéler

Le postulat de M. Benoît Biéler, intitulé « Pour une extension raisonnable des heures d'ouverture de la piscine de Mon-Repos » a été déposé le 27 avril 2010⁸ et a été directement renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport, le 1^{er} juin de la même année⁹.

Rappel du postulat

Dans son postulat, M. Biéler, constatant que le rapport-préavis N° 2009/65, du 16 décembre 2009, « Piscines des centres omnisports. Réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat »¹⁰ ne répondait pas au problème de la suroccupation de la piscine de Mon-Repos, demande à la Municipalité de Lausanne d'étendre les heures d'ouverture de ladite piscine en étudiant plusieurs variantes. Au nombre de trois, ces variantes sont a) une ouverture à 7 h au lieu de 8 h 30, deux fois par semaine, b) une ouverture à 7 h, au lieu de 8 h 30, du lundi au vendredi et c) une ouverture le dimanche jusqu'à 19 h, au lieu de 17 h.

Réponse de la Municipalité

Il serait illusoire de croire qu'une ouverture avancée de la piscine de Mon-Repos, que ce soit deux fois ou cinq fois par semaine, suffise à la désengorger. Comme nous l'avons exposé tout au long de ce rapport-préavis, la majorité des utilisateurs viennent en semaine, entre 9 h et 17 h 30, et seule la mise à disposition de nouvelles lignes d'eau permettra de résoudre le problème de la suroccupation de cette installation sportive. De plus, l'ouverture avancée de la piscine de Mon-Repos ne répondrait qu'aux attentes d'une minorité et son coût, 51'000 francs par an pour deux matins par semaine ou 97'000 francs par an pour cinq

⁸ BCC 2009-2010, tome II, p. 531.

⁹ BCC 2009-2010, tome II, p. 751.

¹⁰ Conclusion adoptée par votre Conseil dans sa séance du 9 novembre 2010, BCC 2010-2011, tome I, pp. 356-363.

matins par semaine, serait disproportionné par rapport aux résultats escomptés. C'est pourquoi, la Municipalité a décidé de ne pas modifier en ce sens les horaires de Mon-Repos. Par contre, elle a admis que la demande de prolongation de l'ouverture de la piscine les dimanches, malgré son coût, répondait aux attentes de la clientèle et améliorait l'offre faite à la population. Dès janvier 2013, l'horaire d'ouverture de Mon-Repos sera modifié en conséquence.

10. Postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon

Le postulat de Mme Sophie Michaud Gigon, intitulé « Water-polo à Lausanne : une discipline olympique qui a besoin d'eau. », a été déposé le 23 novembre 2010¹¹ et a été renvoyé directement à la Municipalité pour étude et rapport le 18 janvier 2011¹².

Rappel du postulat

Dans son postulat, Mme Michaud Gigon estime que les horaires actuels de la piscine couverte de Mon-Repos empêchent les équipes de water-polo du Lausanne Natation de progresser et de disposer d'une relève. Elle demande, en conséquence, l'étude d'une extension des possibilités d'entraînement de ce club, en particulier en étendant les heures d'ouverture vespérale de la piscine.

Réponse de la Municipalité

Depuis des années, la Municipalité, au travers de son Service des sports, soutient tant le water-polo que le Lausanne Natation dans son ensemble. La mise à sa disposition, en exclusivité, chaque soir de la semaine, des bassins de la piscine de Mon-Repos, s'inscrit dans cette politique de soutien. Elle répond, non seulement au postulat de Mme Michaud Gigon, mais aussi aux attentes du Lausanne Natation. Ce dernier, en acceptant de participer financièrement au coût de la prestation qui lui est fournie, démontre sa solidarité et sa compréhension de la situation. Cependant, tant pour la section de water-polo, que pour l'ensemble du Lausanne Natation, le remède à apporter au manque de surfaces d'eau consiste en la création d'infrastructures spécifiques, comme celles prévues dans le cadre du projet « Métamorphose ».

11. Nécessité d'une piscine olympique couverte

Comme indiqué précédemment, la réponse définitive au problème du manque de lignes d'eau et à la suroccupation, à certaines heures, de Mon-Repos passe par la construction d'une nouvelle piscine couverte. La création de cette piscine, comprenant un bassin de 50 m x 25 m, un bassin pour non-nageurs, une fosse de plongeon et un bassin supplémentaire de 30 m x 25 m pour l'enseignement de la natation et la pratique de certaines disciplines (water-polo, natation synchronisée), est l'un des objectifs majeurs que s'est fixés la Municipalité. Présentée de façon détaillée dans le rapport-préavis N° 2007/19, du 5 avril 2007¹³, cette installation sportive résoudra les problèmes exposés tout au long de ce rapport-préavis, tout en répondant, aussi, aux besoins de la région lausannoise et des hautes écoles.

12. Conclusions

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2012/37 de la Municipalité, du 16 août 2012 ;

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

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

¹¹ BCC 2010-2011, tome I, p. 427.

¹² BCC 2010-2011, tome II, pp. 76-78.

¹³ « Projet Métamorphose (...) », rapport-préavis N° 2007/19, du 5 avril 2007, BCC 2007-2008, tome I, pp. 297-360.

décide :

1. d'allouer à la Municipalité, pour l'exercice 2013, afin de permettre la mise en œuvre des éléments des réponses aux postulats de M. Benoît Biéler et de M^{me} Sophie Michaud Gigon, un crédit spécial net de fonctionnement de 18'100 francs, à répartir comme suit :

2101.301 Traitements	Fr. 13'400.-
2101.303 Cotisations aux assurances sociales	Fr. 1'100.-
2101.304 Cotisations à la caisse de pensions	Fr. 2'500.-
2101.314 Entretien de biens immobiliers	Fr. 3'000.-
2101.318 Autres prestations de tiers	Fr. 11'200.-
2101.434 Redevances et prestations facturées	Fr. 13'100.-

2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Benoît Biéler : « Pour une extension raisonnable des heures d'ouverture de la piscine de Mon-Repos » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon : « Water-polo à Lausanne : une discipline olympique qui a besoin d'eau ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice, Caroline Alvarez Henry (Soc), Benoît Biéler (Les Verts), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Philippe Ducommun (UDC), Martine Fiora Guttmann (PLR), Gianfranco Gazzola (Soc.), Maria Velasco (Les Verts), Diane Wild (PLR).

Municipalité : M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports.

Rapport photocopié de M^{me} Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice

Présidence : M^{me} Christiane Jaquet-Berger

Membres présents : M^{mes} Caroline Alvarez Henry, Anne-Françoise Decollogny (en remplacement de M. André Mach), Martine Fiora-Guttmann, Maria Velasco (en remplacement de M^{me} Sophie Michaud Gigon), Diane Wild.

MM. Benoît Biéler, Philippe Ducommun, Gianfranco Gazzola (en remplacement de M. Florian Ruf).

Membre excusé : M. Xavier de Haller.

Représentants de la Municipalité et du service (SIPP) : MM. Marc Vuilleumier, conseiller municipal, Patrice Iseli, chef de service, Christian Barascud, chef de section

Notes de séances : M. Nicolas Pittet, adjoint au chef de service, qui est vivement remercié.

Lieu : salle de conférence n° 157 du Bâtiment administratif de Flon-Ville.

Date : le 29 novembre 2012.

Début et fin de la séance : 10 h à 10 h 40.

Le rapport préavis 2012/37 de la Municipalité répond à deux postulats, celui de M. Benoît Biéler, qui demande une extension des heures d'ouverture de la piscine de Mon Repos durant la semaine et le weekend, et celui de M^{me} Sophie Michaud Gigon qui souhaite une augmentation des possibilités d'entraînement de la section de water polo du Lausanne

Natation. Elle sollicite l'octroi d'un crédit budgétaire annuel et, pour 2013, d'un crédit spécial net de fonctionnement de 18'100 francs.

Le conseiller municipal Marc Vuilleumier a rappelé que ce rapport préavis a été rédigé dans une période de recherche d'économies, en particulier dans le cadre des directives financières données aux services de l'administration, comme la recherche de nouveaux revenus et le frein dans la création de nouvelles prestations. Toutefois, il y a à Lausanne un manque chronique de surfaces d'eau couvertes, d'où une suroccupation criante. Suite à la proposition de M. Biéler, une période d'essai a permis l'ouverture avancée de la piscine deux matins par semaine et l'ouverture prolongée les dimanches. La fréquentation matinale a été plus élevée que ce qui avait été imaginé - en moyenne une soixantaine de personnes-. Celles-ci sont essentiellement des sportifs titulaires d'abonnements, ce qui n'a pas généré de nouveaux revenus et a peu contribué à faire diminuer la suroccupation des bassins la journée.

Mais, d'emblée, le Municipal informa la Commission d'un élément tout récent et bienvenu : le nouveau système de portique devant équiper la piscine de Mon Repos venait d'être présenté et, contrairement à ce qui était prévu dans le préavis, la présence d'un agent de sécurité en plus de l'automate à l'entrée se révélait désormais inutile. Si bien que, pour un montant de 10'000 francs de plus que ce que propose le rapport préavis, l'ouverture avancée des mardis et des jeudis pourrait devenir pérenne.

Cette information titilla favorablement les membres de la Commission qui entendirent aussi que la Municipalité souhaite rester cohérente avec les exigences budgétaires imposées aux services de la Ville mais que, vu la modestie du montant en question, elle ne s'opposera pas à un éventuel amendement.

L'augmentation de 10'000 francs s'explique ainsi : le nouveau système (automate et adaptation des tourniquets d'entrée) devrait être mis en place durant la pause estivale 2013, aussi une ouverture avancée deux matins par semaine serait envisageable dès le 1^{er} septembre. Or, les garde-bains effectuent, en plus des remises à niveau, des travaux de nettoyage quotidiens avant l'ouverture au public. L'ouverture avancée impliquerait que la surveillance des nageurs prenne évidemment le pas sur les travaux de nettoyage qu'il faudrait, en conséquence, confier à une société privée pour un coût estimé à 10'000 francs. Vu la complexité des installations et les nombreux équipements, il est indispensable de faire appel à une entreprise spécialisée.

La Commission apprit que la mise en place d'un automate ne supprimera pas de postes pour le personnel de caisse, il s'agira en fait d'une fluidité d'accès dès 8 h 30 grâce aux deux systèmes simultanés. Elle prit note aussi que seule la piscine de Mon Repos offre les horaires et la profondeur nécessaires au water polo, au contraire des piscines scolaires. Quant aux nuisances éventuelles pour le voisinage lors de la sortie de la piscine à 23 h, après le water polo, le Municipal promit que le Service des Sports y rendra attentifs les responsables du club. A noter que le club s'est engagé à prendre en charge 5'600 francs, soit 50% des coûts supplémentaires annuels imposés par plus de disponibilité d'accès aux bassins pour eux. Lausanne Natation compte actuellement 800 membres, répartis entre les sections natation, plongeon, waterpolo, natation synchronisée et aquagym. C'est le club qui décide quelle section s'entraîne à Mon Repos.

Il convient de prendre garde que page 10 du préavis, au point 11, « *Nécessité d'une piscine olympique couverte* », il convient de corriger la description des équipements de la future piscine olympique couverte. En effet, « le bassin pour non nageurs » et « le bassin supplémentaire de 30 m x 25 m (...) » ne font qu'un. Il s'agit d'une erreur de retranscription

Monsieur Biéler, auteur de l'un des postulats, remercia la Municipalité d'avoir procédé à des essais et se félicita qu'une soixantaine de personnes en moyenne aient pu en profiter. Il estima que se développera ainsi dans la population un encouragement à aller nager. Au nom de Madame Michaud Gigon, auteure du deuxième postulat, Madame Velasco qui la

remplaçait se déclara satisfaite de l'extension des possibilités d'entraînement au water polo.

Conclusions de la commission

Un amendement présenté par M^{me} Fiora Guttmann modifie la première conclusion (indiqué en gras)

Conclusion 1 nouvelle :

« d'allouer à la Municipalité, pour l'exercice 2013, afin de permettre la mise en œuvre des éléments de réponses aux postulats de Monsieur Benoît Biéler et de Madame Sophie Michaud Gigon, un crédit spécial net de fonctionnement de **28'100 francs**, à répartir comme suit :

2101.301	Traitements	Fr. 13'140.-
2101.303	Cotisations aux assurances sociales	Fr. 1'100.-
2101.304	Cotisations à la Caisse de pension	Fr. 2'500.-
2101.314	Entretien de biens immobiliers	Fr. 3'000.-
2101.318	Autres prestations de tiers	Fr.21'200.-
2101.434	Redevances et prestations facturées	Fr. 13'100.-

9 « Oui »

0 « Non »

0 « Abstention »

Au vote, la conclusion N° 1, amendée, du préavis N° 2012/37 est acceptée par

9 « Oui »

0 « Non »

0 « Abstention »

Au vote, la conclusion N°2 du préavis N° 2012/37 est acceptée par

9 « Oui »

0 « Non »

0 « Abstention »

Au vote, la conclusion N°3 du préavis N° 2012/37 est acceptée par

9 « Oui »

0 « Non »

0 « Abstention »

Discussion

M^{me} Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

M^{me} Sophie Michaud Gigon (Les Verts) : – J'ai failli venir en short de water-polo, mais je n'en ai pas trouvé à ma taille ; ce sera donc très sobre. Le crédit est dérisoire, mais le traitement est néanmoins exemplaire. Je tenais à intervenir pour remercier la Municipalité, le Service des sports, plus particulièrement, les employés de la piscine de Mon-Repos, et finalement le Lausanne Natation, pour cette coopération fructueuse. Le constat de départ était connu de tous : les limites de la piscine de Mon-Repos sont largement atteintes. Dégager davantage de plages d'eau pour le nageur lambda ou les clubs crée forcément des tensions ; cela ne va pas de soi. En lisant le préavis, on a pu voir qu'il y avait eu pas mal de tentatives. Tant que la piscine olympique prévue n'a pas vu le jour, on doit faire preuve de créativité et de flexibilité ; et c'est ce qu'on a fait.

Mon postulat demandait de trouver une solution au manque de plages d'entraînement pour le club de water-polo, ce dont il pâtit. Il a besoin de bassins profonds ; on ne peut pas jouer dans n'importe quelle piscine. La solution trouvée est pratique, économe et, en plus, elle

fait appel au sens des responsabilités de tout le monde, ce qui est très bien. Elle fait aussi appel au sens des responsabilités des sportifs, puisque le Lausanne Natation finance le mandat externe nécessaire à cette ouverture prolongée à hauteur de moitié. Le montant est dérisoire – 5600 francs –, car aucune surveillance des bassins n'est mise sur pied durant l'extension des horaires d'ouverture en soirée, les sportifs se surveillent eux-mêmes. Merci à chacun d'y avoir mis du sien. Il nous reste désormais à nous, les conseillers communaux, à y mettre du nôtre et à adopter ce rapport-préavis.

M. Gianfranco Gazzola (Soc.) : – L'intervention qui a précédé la mienne va dans le même sens. J'ai participé à la commission avec un vrai plaisir. C'était une discussion paisible, avec des gens de bonne volonté, sur un objet qui n'est pas forcément facile. Nous avons discuté du manque de place, de la suroccupation des surfaces de natation couvertes, et de quelle façon y faire face, en attendant les réalisations que j'espère un jour pouvoir voir. La commission a suivi à l'unanimité le préavis de la Municipalité. Les postulants étaient satisfaits – vous avez entendu ma collègue au pupitre.

L'amendement qui a été présenté en commission a été suivi et chaleureusement approuvé par tous les commissaires. J'invite donc tous les groupes à suivre l'avis de la commission, comme le groupe socialiste le fera.

M. Philippe Ducommun (UDC) : – Au nom du groupe UDC, je vous encourage également à accepter ce projet. Comme l'a dit la postulante, le consensus trouvé lors de la commission a permis de proposer une solution pour l'extension de l'ouverture de cette piscine et de satisfaire ainsi l'exigence des demandeurs. Je vous encourage donc à accepter ce rapport-préavis.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Sans surprise, le groupe PLR soutient également ce rapport. Il remercie également madame Fiora pour son initiative.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Pour faire bon poids, le groupe La Gauche soutiendra aussi ce préavis et remercie son municipal de son travail.

La discussion est close.

M^{me} Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice : – La commission a accepté la proposition municipale à l'unanimité, en ajoutant un amendement de 10 000 francs supplémentaires, puisque nous avons découvert qu'une nouvelle façon d'accueillir les utilisateurs de la piscine pouvait se mettre en place, et que cela coûterait 10 000 francs pour la société de nettoyage qui devra s'activer à cet égard. C'était un amendement de M^{me} Fiora Guttmann, qui a aussi été accepté à l'unanimité.

Le rapport-préavis est adopté à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2012/37 de la Municipalité, du 16 août 2012 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité, pour l'exercice 2013, afin de permettre la mise en œuvre des éléments des réponses aux postulats de M. Benoît Biéler et de M^{me} Sophie Michaud Gigon, un crédit spécial net de fonctionnement de 28 100 francs, à répartir comme suit :

2101.301	Traitements	Fr. 13 400.–
2101.303	Cotisations aux assurances sociales	Fr. 1 100.–
2101.304	Cotisations à la caisse de pensions	Fr. 2 500.–
2101.314	Entretien de biens immobiliers	Fr. 3 000.–
2101.318	Autres prestations de tiers	Fr. 21 200.–
2101.434	Redevances et prestations facturées	Fr. 13 100.–

2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Benoît Biéler : « Pour une extension raisonnable des heures d'ouverture de la piscine de Mon-Repos » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon : « Water-polo à Lausanne : une discipline olympique qui a besoin d'eau ».

Motion de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville »

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Natacha Litzistorf Spina (Les Verts), rapportrice, Valéry Beaud (Les Verts), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Martine Fiora Guttmann (PLR), Laurent Guidetti (Soc.), Jean-Daniel Henchoz (PLR), Evelyne Knecht (La Gauche), Jacques Pernet (PLR), Philipp Stauber (UDC), Magali Zuercher (Soc.).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts), rapportrice

Membres présents : Valéry Beaud (remplaçant Claude Grin) ; Anne-Françoise Decollogny ; Martine Fiora ; Laurent Guidetti (remplaçant Roland Philippoz) ; Jean-Daniel Henchoz ; Evelyne Knecht ; Jacques Pernet ; Philipp Stauber ; Magali Zuercher.

Présidence : Natacha Litzistorf.

Membres excusés : Claude Grin ; Roland Philippoz.

Représentant-e-s de la Municipalité : Olivier Français.

Administration : Daniel Litzistorf, Adjoint au chef du Service de l'urbanisme. Alain Gonin, chef de Division planification & projets.

Notes de séance : Claude Gigandet, responsable secrétariat, Services des routes et de la mobilité

Lieu : Flon-Ville.

Date : 9 mai 2012.

Début et fin de la séance : de 13 h 30 à 15 h.

La motion de M^{me} Decollogny, cosignée par Mme Knecht, demande l'introduction de la vitesse à 30km/h de 22 h à 6 h, de mesures pour mettre en œuvre une zone 30km/h sur l'entier du centre-ville à l'intérieur et sur la petite ceinture et finalement d'établir un plan de mesures de réduction des nuisances sonores dans le délai imparti par l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit (OPB) soit d'ici 2018.

Points forts du débat

Le contexte des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) dans lequel s'inscrit cette motion a été rappelé. En effet, le Conseil Communal a voté le Préavis AFTPU – étape A en pleine connaissance de cause : en acceptant les avantages de ce projet (moins de trafic de manière générale, une baisse du taux de motorisation et une augmentation des transports publics), il était clairement établi que des « dommages collatéraux » allaient voir le jour notamment sur la petite ceinture. Il est rappelé que les AFTPU ont été adoptés avec un amendement faisant suite aux pétitions des habitants du quartier Vinet et Beaulieu, lesquelles demandaient déjà des mesures de modération de trafic et une réduction de la vitesse à 30 km/heure.

Aujourd'hui que souhaitons-nous globalement pour Lausanne ? Une qualité de vie qui passe par un juste équilibre entre l'activité et le mouvement, composantes d'une ville qui n'est pas la campagne, et un espace de vivre ensemble convivial et sain, de jour comme de

nuit. Ces préoccupations semblent communes à l'ensemble des commissaires. Mais la question qui sous-tend cette réflexion est : comment garantir une bonne qualité de vie de manière équitable pour tous les quartiers lausannois, même si « on ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs » ?

Toutefois la première question à se poser est : « **quel problème nous cherchons à résoudre ?** ». Pour l'ensemble des commissaires, il s'agit d'agir sur le trafic, notamment le trafic de transit, car il est source de plusieurs maux que sont principalement : la vitesse, l'insécurité, les incivilités, le bruit et la pollution atmosphérique. Les avis commencent à diverger au niveau des mesures à mettre en œuvre pour lutter contre ces maux pour qu'elles déploient pleinement leurs effets de manière efficiente (relation coût-efficacité).

Concernant la **vitesse**, tout le monde s'accorde à dire que dans « les quartiers d'habitations » elle devrait baisser. Toutefois les perceptions de « quartiers d'habitations » divergent : pour les uns la petite ceinture est un quartier d'habitation, pour les autres elle est un axe principal de trafic. Concernant la motion, plusieurs commissaires se demandent si les mesures qui sont proposées sont les plus efficaces pour diminuer la vitesse. Par ailleurs, la proposition d'instaurer une zone 30km/h notamment sur la petite ceinture entraînerait des effets pervers à l'intérieur du périmètre de la petite ceinture (les conducteurs de transports individuels motorisés (TIM) (quatre et deux roues) seraient peut-être tentés de traverser pour éviter les grands axes), ce qui irait à l'encontre d'une autre volonté de la motion. La proposition d'instaurer une zone 30km/h pose, pour certains commissaires, des problèmes en termes de signalisation, de circulation, de dérogations qui devraient être demandées pour les passages pour piétons afin de garantir la sécurité sur des axes comme Beaulieu par exemple. Finalement, pour bon nombre de commissaires, le principal est de diminuer la vitesse et qu'à partir de ce but, il s'agit de prendre la mesure la plus efficace - étant entendu qu'il faudra probablement « un bouquet de mesures » parce qu'une diminution de la vitesse laisse également plus de chance à un piéton en cas d'**accident** (diminution de 16.6% des accidents en zone urbaine après instauration d'une zone 30, selon le Bureau de prévention des accidents). Les chances de survie d'un piéton lors d'un accident sont de 30% à 50 km/heure et de 90% à 30 km/heure. D'autres types de mesures sont évoqués comme les chicanes sur la chaussée ; elles ne font de loin pas l'unanimité auprès de tous les commissaires. S'il y a d'autres mesures, elles sont préférables à cet encombrement de la voirie. Une différenciation de mesures devrait se faire en fonction du type de rues et la question de la fluidification du trafic reste également au cœur des discussions même si les avis ne sont pas unanimes. Par ailleurs, la question des **transports publics** est évoquée : certains types d'aménagements pourraient fortement péjorer la vitesse commerciale voire même pourrait entraver leurs trajets. Concernant la **limitation de la vitesse la nuit**, certains commissaires restent sceptiques notamment parce que ce ne sont pas ces bruits de la nuit qui posent problèmes à Lausanne. D'autres relèvent que lorsqu'il y a moins de circulation, en particulier la nuit, les vitesses excessives et les accélérations posent un problème supplémentaire de sommeil interrompu plusieurs fois par nuit. Beaucoup d'habitants doivent dormir les fenêtres fermées et ceci péjore leur qualité de vie et leur santé. Il est noté également que tout autant que la vitesse ce sont les **incivilités** des conducteurs de TIM qui créent de l'insécurité et du bruit. Finalement pour la question de la vitesse et des incivilités, le **contrôle** et la **sanction** sont abordés et là, il apparaît que l'ensemble des commissaires s'accorde à dire qu'il faudrait les renforcer. La problématique du **bruit** est complexe. Il est clair qu'il y a une question de perception du bruit qui est subjective ; en effet, un bruit sera plus ou moins bien accepté en fonction de facteurs multidimensionnels (paysages sonores diurne ou nocturne, état de santé général de la personne, etc.). Il n'en demeure pas moins que l'OPB fixe des valeurs limites d'exposition et qu'elles doivent être respectées. Le délai donné pour prendre des mesures concernant l'assainissement du bruit du trafic routier est posé pour 2018 : les installations provoquant des dépassements des valeurs d'immission selon l'OPB doivent être assainies. Réduire les nuisances sonores peut se faire en agissant de trois manières différentes : à la source sur les émissions (notamment nombres de véhicules, vitesse de roulement, type de

revêtement, etc.) ; sur la propagation (notamment obstacles, degré d'absorption du sol, etc.) et sur les récepteurs sur les émissions (mesures de construction, d'aménagement, degré de sensibilité du bruit, etc.). Mais l'OPB indique que la priorité doit être donnée à la réduction du bruit à la source. Les autres mesures ne doivent être envisagées qu'ensuite. A la question de l'état de la situation à Lausanne, le Municipal répond que plusieurs gros points noirs subsistent : la Route de Berne et le Route des Figuiers. Il mentionne également que nous n'aurons pas les moyens d'atteindre les objectifs à temps, mais que ce n'est pas faute d'avoir tenté de faire passer des mesures anti-bruit qui ont quasiment toutes été reportées. Une motionnaire relève également que les valeurs-limites sont largement dépassées sur la plupart des rues du centre-ville, les avenues Ruchonnet, Beaulieu, Vinet, en particulier, à l'origine de la motion. Concernant la question de la **pollution atmosphérique**, quelques commissaires restent également sceptiques quant à l'efficacité des mesures proposées dans la motion. La question des **coûts** des mesures proposées dans la motion a également été abordée. Quelques commissaires relèvent les coûts importants engendrés, les difficultés de mise en œuvre des mesures et les effets marginaux de ces dernières. Mais d'autres commissaires relèvent qu'il y a toute une palette de mesures et d'aménagements, en particulier des mesures légères et peu onéreuses.

Finalement sur la discussion précise des 3 propositions de la motion, le Municipal nous signale que la première (limitation à 30 km/heure de nuit) peut être jugée illégale et de citer pour étayer son propos une lettre de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Après toutes les discussions, les motionnaires n'acceptent pas de :

1. transformer la motion en postulat ;

Mais les motionnaires acceptent de :

2. Rajouter à la proposition 2 les éléments en gras ci-après : « de prendre les mesures qui permettront la mise en œuvre d'une zone 30 **ou d'une limitation à 30km/h** couvrant l'entier du centre-ville à l'intérieur de la petite ceinture, celle-ci comprise » ;
3. voter séparément les 3 propositions.

Conclusions de la commission

La commission s'est prononcée comme suit quant à la prise en considération de la motion :

Proposition 1

- Oui : 5 voix
- Non : 4 voix
- Abstention : 1 voix

Proposition 2 modifiée

- Oui : 6 voix
- Non : 4 voix
- Abstention : 0

Proposition 3

- Oui : 8 voix
- Non : 2 voix
- Abstention : 0

Discussion

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts), rapportrice : – Je précise que, lors des débats en commission, il a été question de transformer cette motion en postulat, ce que les motionnaires n'ont pas accepté. Les motionnaires ont accepté d'ajouter des éléments à la proposition N° 2, soit : « de prendre les mesures qui permettront la mise en œuvre d'une zone 30 *ou d'une limitation à 30 km/h* couvrant l'entier du centre-ville à l'intérieur de la

petite ceinture, celle-ci comprise ». C'est un élément important pour la discussion en plénum. Je reviendrai sur le troisième point, quand on discutera du vote.

La discussion est ouverte.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – A Lausanne, il est évident que tout un chacun aspire à la diminution des nuisances dans un sens large, à un urbanisme cohérent, à des transports publics performants, en bref, à une grande qualité de vie. C'est louable et légitime. Dans une certaine mesure, la motion proposée va dans le bon sens. Cependant, elle occulte des problèmes cruciaux. A vouloir faire les choses trop vite, et donc dans le désordre, en mettant la charrue avant les bœufs, cet objet n'offre pas une perception globale de ce qui doit retenir prioritairement l'attention de la Ville.

Le groupe PLR, par les questions de Jean-Daniel Henchoz et de Pierre-Antoine Hildbrand, ainsi que par le postulat du 20 novembre de Jean-Daniel Henchoz, a mis en exergue l'ensemble de la problématique : les problèmes posés par le développement des Axes forts et les conséquences de la fermeture de certains axes importants, notamment le Grand Pont, ainsi que les problèmes posés par la gestion et le report de trafic individuel motorisé sur d'autres axes, en réduisant la capacité de l'infrastructure routière, entre autres sur la petite ceinture, et, enfin, les problèmes posés par la recherche d'autres mesures tendant à la réduction du bruit par un revêtement phono-absorbant.

La Ville et l'agglomération recouvrant le PALM misent prioritairement sur le renforcement de l'ossature du réseau autoroutier, notamment les nouvelles jonctions à la Blécherette et à Malley, qui doivent absorber une bonne partie de la croissance de la mobilité motorisée individuelle. Ces mesures constituent un préalable à toute autre mesure s'inscrivant dans une hiérarchisation bien structurée, de manière à annihiler les inconvénients résultant d'une décision prise dans la précipitation. Au-delà de la gestion de la mobilité, ce programme ne peut pas être complet s'il ne prend pas en compte l'obligation fédérale d'assainir les routes les plus bruyantes pour 2018. On parle de parois antibruit, de vitrages isolants et de revêtements phono-absorbants.

Concernant la proportionnalité, la motion trahit l'absence de réflexion au sujet de la liberté personnelle et, par conséquent, ne formule pas l'intérêt public que la mesure restrictive de la liberté individuelle pourrait servir. La liberté individuelle est consacrée dans toutes les constitutions des pays libres, et notamment dans notre Constitution fédérale, dont l'article 10, alinéa 2, proclame que tout être humain a droit à la liberté personnelle, qui comprend la liberté de mouvement. Nous n'avons pas un mandat systématique de sanctionner la mobilité individuelle. Je sais que la liberté de rouler en voiture est brocardée et moquée, mais l'ironie n'est pas un argument et ce n'est qu'une plaisanterie de contradicteur à bout d'arguments.

L'idée que la collectivité publique ou que les membres d'un parlement puissent concevoir de limiter la liberté de mouvement de leurs concitoyens, sans leur proposer un avantage tangible mesuré et démontré en échange est contrariante. Une restriction à une liberté doit être proportionnée, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour l'intérêt public. Ici, on bafoue complètement l'intérêt privé par une mesure tout à fait excessive. Vous l'aurez compris, mon propos vise avant tout à prendre le problème qui nous préoccupe dans sa globalité, dans l'intérêt de l'ensemble de la population, y compris la mobilité individuelle, et dans le respect des droits fondamentaux.

J'ai quelques observations à valeur de suggestion. Afin de lui laisser sa valeur démocratique, la motion semble poser des problèmes de compatibilité évidente avec le droit fédéral. A défaut, il faudrait assortir la motion d'un moratoire jusqu'en 2020, afin de laisser à la Municipalité le temps nécessaire à la poursuite des études, à la réalisation des mesures prioritaires et d'étudier toutes les possibilités et questions ouvertes par la motion, en prenant en compte les pesées d'intérêts. Cette motion ne répond pas au problème général à Lausanne. Je vous demande de la refuser, comme le fera le groupe PLR.

M^{me} Evelynne Knecht (La Gauche) : – M. Carrel dit que cette motion ne répond pas au problème global ; cela dépend de quel problème on parle. Beaucoup de rues de la petite ceinture dépassent largement les normes au niveau des nuisances sonores, et cette motion participe à répondre à ce problème. Contrairement à ce que disent certains, il n’y a pas une proposition de 30 km/h généralisée sur toute la ville. On entend beaucoup ceux qui s’y opposent dire cela. Il s’agit vraiment d’un périmètre restreint, soit de la petite ceinture. Il faut donc se concentrer sur ce que signifie ce périmètre. (*Un plan est affiché au rétroprojecteur.*)

Cette petite ceinture correspond à un épicycle de la Ville de Lausanne, qui est aujourd’hui une zone devenue piétonne dans beaucoup de villes. Notre proposition ne va pas jusque-là. Cette motion demande simplement la mise en œuvre d’une zone 30, ou d’une limitation à 30 km/h couvrant l’entier de ce périmètre. Demander de diminuer la vitesse à 30 km/h au centre-ville afin de diminuer les risques d’accident, les embouteillages et les nuisances sonores, ce n’est pas s’attaquer à la voiture. C’est juste remettre l’être humain au centre de nos préoccupations.

Les chiffres nous apprennent que la circulation dans cette petite ceinture est composée de près de 50 % de trafic de transit. Il nous semble évident qu’il faut intervenir pour que ce pourcentage de trafic, qui engorge le centre-ville sans rien avoir à y faire, soit supprimé ou diminué. Vu la réaction de certains opposants à notre proposition, on est en droit d’espérer que cette mesure sera dissuasive pour bon nombre d’automobilistes et nous pensons que toute possibilité de dissuasion est à tenter afin d’obtenir un petit peu moins de nuisances.

Si l’on regarde en détail ce que nous avons à l’intérieur de cette petite ceinture, on voit qu’il y a déjà une grande partie de zones piétonnes – en bleu clair. Tout le Flon est aussi une zone piétonne et, en 42, il y a une zone rencontre ; en orange, les 11 et 22 sont des zones 30. Cela signifie que, parmi les rues qui restent à 50 km/h dans ce périmètre, il y a le quartier de Villamont, la rue Etraz et la rue des Trois-Rois, où il est assez difficile de faire du 50 km/h. Il y a la rue Saint-Martin, qui devrait déjà être à 30 km/h depuis très longtemps, puisque c’était une promesse de la Municipalité à l’époque de la votation sur le Rôtillon. Il y a la rue Pierre-Viret dont les aménagements naturels sont déjà en zone 30 – l’angle droit au bout du Pont Bessières, le pilier du restaurant du Vieux-Lausanne –, bien qu’il passe à peu près 17 000 véhicules par jour dans cette rue, et qu’elle est encore à 50 km/h à l’heure. Il y a l’axe Saint-François - Grand Pont-Chauderon, qui devrait prochainement être fermé à la circulation s’il n’y a pas de référendum sur le sujet.

L’enjeu de cette motion, devenue postulat, est donc d’inclure les rues de la petite ceinture, qui supportent entre 15 000 et 22 000 véhicules par jour. Ces rues sont toutes bordées d’immeubles d’habitation où vivent des familles. Cette circulation crée non seulement de la pollution, mais aussi des nuisances sonores et, quelquefois, des accidents. Cette petite ceinture comporte notamment les avenues Vinet et Beaulieu ; la proposition d’un 30 km/h dans ces deux rues est venue des habitants. Deux pétitions ont demandé que le trafic y soit ralenti. Bien entendu, il y a aussi beaucoup d’habitants de César-Roux et de bon nombre de rues de cette petite ceinture qui demandent la même chose. On ne peut pas simplement se dire qu’on veut une zone 30 à côté de chez soi et qu’on veut pouvoir nuire dans des rues qui ont autant de logements.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Je vous informe de mes intérêts : j’habite l’avenue Vinet et je suis présidente du collectif des habitants du quartier Vinet-Beaulieu. En préambule, et pour couper court à plusieurs arguties juridiques qui ne manqueraient pas de se produire au cours de cette discussion, nous avons décidé, M^{me} Knecht et moi-même, de transformer cette motion en postulat.

(*Un document est affiché au rétroprojecteur.*) Vous avez sous les yeux une photo de la campagne de sensibilisation au bruit du trafic routier que vient de lancer Genève dans le cadre de la mise en œuvre de l’Ordonnance fédérale de protection contre le bruit (OPB).

Zurich se préoccupe également de la mise en œuvre de cette ordonnance – nous en reparlerons plus loin. Le bruit du trafic routier devient enfin un problème d'actualité.

Au début des années nonante, la fermeture des rues Mauborget et Haldimand avait créé un report de trafic sur l'avenue Vinet, et les habitants avaient vivement protesté, sans succès. L'histoire se répète, puisque la fermeture de deux axes importants du centre-ville va entraîner des augmentations de trafic significatives sur plusieurs rues de la petite ceinture, selon les informations reçues. D'où la motion, devenue postulat, « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville », qui met en évidence les nuisances que vivent des milliers d'habitants, le bruit en particulier. Le postulat fait suite à l'amendement voté dans le cadre du préavis sur le crédit d'étude des Axes forts en novembre 2011. Nous citerons également les deux pétitions signées par des centaines d'habitants des avenues Vinet et Beaulieu, déposées en 2007, et auxquelles la Municipalité avait répondu par un rapport, refusé par ce Conseil.

La circulation routière provoque des nuisances importantes ; avant de parler du bruit, j'en évoquerai deux autres. On peut mentionner la perte des liens sociaux ; une étude scientifique anglaise l'atteste : dans les rues à fort trafic, soit environ 20 000 véhicules par jour – c'est la situation de l'avenue de Beaulieu –, les liens sociaux sont réduits de 75 % en comparaison avec des rues avec peu de trafic. Or les liens sociaux et les rapports de voisinage participent à la sécurité des rues et au sentiment d'appartenir à une même communauté. Lorsque les rues connaissent un trafic excessif, ces liens tendent à disparaître. On connaît aujourd'hui les effets catastrophiques de la perte des liens sociaux sur la vie dans notre société.

Un deuxième effet d'un trafic excessif, c'est la perte de valeur des immeubles situés le long d'axes routiers. Les milieux peu favorisés s'y trouvent surreprésentés et les enfants n'ont que peu de possibilités de jouer dehors. C'est ce qui ressort d'un séminaire de Caritas consacré aux familles pauvres en février 2012. Ce sont également des propos qu'on retrouve dans le récent rapport de la Commission fédérale pour la coordination des questions familiales. On y lit : « De nombreux enfants jouent par conséquent à la maison et bougent trop peu. Le trafic motorisé constitue à cet égard l'un des principaux obstacles. Il va à l'encontre des besoins quotidiens des familles avec enfants. Lorsque les enfants ne disposent pas d'espaces appropriés, ils sont plus enclins à l'agressivité. »

Ce postulat demande tout d'abord l'abaissement de la vitesse à 30 km/h durant la nuit, de 22 h à 6 h, sur les rues densément habitées du centre-ville. (*Un document est affiché au rétroprojecteur.*) Certaines villes ont adopté cette mesure. C'est le cas de Berlin, dont le centre-ville est à plus de 70 % en zone 30, dont certaines rues uniquement la nuit. On voit ici qu'il s'agit d'une rue à plusieurs pistes, avec des immeubles d'habitation la bordant. C'est en effet la nuit que l'intensité des accélérations et leur brutalité sont le plus dommageable pour le sommeil et la santé, puisqu'il y a moins de circulation, et donc moins de bruit. Le bruit qui réveille la nuit a un impact important sur la santé et sur l'humeur, pouvant aller jusqu'à la dépression, en passant par les maladies cardiovasculaires. Mais il y en a bien d'autres. Je vous signale que l'émission sur la santé de la RTS « 36.9 » prépare une émission sur l'impact du bruit sur la santé ; je ne manquerai pas de vous préciser à quelle date elle sera diffusée – ce sera à la rentrée d'août, début septembre.

Dans le cadre des Axes forts de transports publics, un rapport d'assainissement du bruit routier a été élaboré. Et on y lit : « La valeur de nuit, c'est-à-dire le nombre de décibels, est la plus critique dans l'évaluation de la conformité à l'OPB ». Le problème est donc avéré. Quant à la légalité d'instaurer une limitation de vitesse la nuit, le rapport de la commission fait état du courrier de l'Office fédéral des routes (OFROU) de 2006 relatif à l'avenue de Cour. La mesure serait, lit-on dans le rapport de la commission, illégale. Qu'en est-il vraiment ? La Ville de Lausanne avait en effet adressé un courrier à l'OFROU lui demandant s'il était possible d'abaisser la vitesse à 30 km la nuit et le week-end. Cette

réponse relève que « le droit suisse ne s'oppose en principe pas à ce genre de mesure pour autant que les normes fédérales soient respectées ». On les verra un peu plus loin. Et l'OFROU concluait : « Nous vous recommandons de bien examiner la question avant de prendre une décision ». La décision appartenait donc bel et bien à la Ville de Lausanne et la mesure n'était pas illégale.

Nous demandons aussi à la Municipalité de prendre les mesures qui permettront la mise en œuvre d'une zone 30, ou d'une limitation à 30 km/h, couvrant l'entier du centre-ville à l'intérieur de la petite ceinture, celle-ci comprise. Comme vous l'avez vu sur le plan qu'a fait projeter Evelyne Knecht, le centre-ville comprend déjà une grande zone piétonne, une zone de rencontre – la Cité – et deux zones 30. La ville a acquis une importante expérience en matière de zones 30, puisqu'il y en a aujourd'hui une quarantaine. La pratique se basant sur l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière a fait que ces zones ont été instaurées « sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible ». A ce titre, on a longtemps considéré qu'il n'était pas possible d'instaurer des zones 30 sur des rues principales.

Mais, que dit l'Ordonnance sur la signalisation routière ? (*Le quatrième document est affiché au rétroprojecteur.*) On lit, à l'article 108, qui est consacré aux dérogations aux limitations générales de vitesse : « Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'Office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route ». A l'alinéa 2, on lit : « Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque (...) d) : il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) ». Et on lit à l'article 2 – Signalisation par zones : « Les signaux "Zone 30" ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible. » Y aurait-il contradiction ? Non, si l'on lit l'alinéa 6 : « Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale, conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement le tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (par exemple dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville) ».

L'OFROU a également précisé dans un colloque de l'Association Mobilité piétonne, en 2011, que, dans le cas d'une rue principale à 30 km/h, les contraintes des zones 30, soit l'obligation de la priorité de droite et la suppression des passages piétons, ne s'appliquaient pas et que la rue gardait sa fonction de rue principale. Il a également indiqué qu'il était possible d'instaurer une zone 30 sur une rue principale lorsque celle-ci est située entre deux zones 30. (*Un cinquième document est affiché au rétroprojecteur.*) Vous avez ici deux images de Köniz, que l'on vient voir de loin à la ronde. Quand j'y étais, il y avait deux délégations de communes, dont l'une vaudoise. Köniz a instauré une zone 30 sur sa rue principale, ainsi que sur les rues qui y débouchent et, comme vous le voyez, les rues qui y débouchent ont conservé leur perte de priorité. Ce qui frappe à Köniz, c'est la fluidité du trafic et la tranquillité de la rue, qui voit pourtant défiler 20 000 véhicules environ par jour et un bus toutes les deux minutes. Il n'y a aucun gendarme couché pouvant ralentir les bus.

Que dit le Tribunal fédéral au sujet des rues principales à 30 km/h ? Par deux fois, il a débouté le TCS, qui s'opposait à une zone 30 sur des rues principales à Münsingen, en 2011, et dans une localité grisonne en février 2013, donc très récemment. Ainsi, plusieurs exemples montrent qu'il est possible d'abaisser la vitesse à 30 km/h ou d'instaurer des zones 30 sur des rues principales, ceci conformément à la législation fédérale.

Revenons au bruit. Selon l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit et le cadastre du bruit routier – carte qui représente les niveaux de bruit par rue – établi par le Service cantonal de l'environnement et de l'énergie, les valeurs limites du bruit sont largement dépassées à Lausanne. Dans toute une série de rues et dans plusieurs rues du centre, les

valeurs dépassent même les valeurs d'alarme durant la journée. De nuit, la situation n'est guère meilleure. Dans les deux cas, il y a obligation légale d'assainir. Or le rapport d'assainissement du bruit routier élaboré dans le cadre du projet des Axes forts de transports publics annonce des mesures d'assainissement. Ces mesures sont : la pose de revêtements phono-absorbants et de fenêtres isolantes. Ces mesures concerneront pour l'essentiel les avenues de la Gare pour une partie, Ruchonnet, Beaulieu et Vinet, pour un total estimé à plus de 7 millions. Quant à l'abaissement de la vitesse, on lit : « Une réduction de la vitesse légale à 30 km/h n'est pas justifiée et n'apporte aucun changement significatif ». Cette mesure n'a donc pas été retenue ; pire, elle n'a pas été étudiée, comme en témoigne le rapport, et comme nous en avons eu confirmation oralement.

Or, ces assainissements ne suffiront pas pour respecter les valeurs limites telles que définies par l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit. Le Canton a donc octroyé des allègements, c'est-à-dire des dérogations à l'obligation de respecter les normes prévues. L'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit indique pourtant que la réduction du bruit doit se faire à la source, c'est-à-dire à la formation du bruit. En ville, ce sont les moteurs qui en sont la source principale. Sonomètre en main, nous avons mesuré le passage d'une moto au carrefour, ainsi que d'un certain nombre de véhicules à 86 décibels – c'était au carrefour Vinet-Beaulieu. L'abaissement de la vitesse est donc la première mesure à considérer, car le bruit est fonction de la vitesse.

A ce sujet, une information importante figure dans le dernier numéro du magazine *Environnement* de l'Office fédéral du même nom. Je cite : « Un projet pilote mené au printemps 2012 par la Ville de Zurich a montré qu'un abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h entraîne une diminution de 2,4 à 4,5 décibels ». Cette information est d'autant plus importante qu'il est généralement admis que la diminution de la vitesse de 50 à 30 km/h abaisse le niveau de bruit de 2 à 3 décibels. La Ville de Zurich étudie actuellement la possibilité d'introduire le 30 km/h dans le Kreis zwei, un des grands quartiers de la ville, dans le cadre de sa politique de mise en œuvre de l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit. L'efficacité de la réduction de la vitesse sur les niveaux de bruit a donc été plusieurs fois démontrée.

Nous demandons de plus l'établissement d'un plan de mesures de réduction des nuisances sonores dues au trafic motorisé dans les rues présentant des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs de référence dans le délai imparti par l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit, soit d'ici 2018, de manière à obtenir les subventions fédérales prévues. Ici, nous ne parlons plus seulement du centre-ville, mais de l'ensemble des rues dépassant les valeurs autorisées, puisque tout un chacun a le droit d'être protégé contre les nuisances sonores.

Pour terminer, je cite le Service de l'environnement et de l'énergie du Canton de Vaud : « Modérer la vitesse de circulation, c'est l'un des principes de base à respecter pour tout aménagement de l'espace public. Cette modération limite les émissions sonores en agissant sur les deux paramètres que sont la vitesse de circulation proprement dite et le comportement de l'usager ». A travers la limitation à 30 km/h, zone 30 ou limitation pour un meilleur équilibre entre tous les usagers de la rue et les habitants, nous demandons un centre-ville apaisé pour toutes et tous, conformément à la législation fédérale.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Cela ne surprendra personne, pour les Verts, la situation actuelle du trafic automobile en Ville de Lausanne est loin d'être satisfaisante. Bien sûr, la situation s'est améliorée ces dernières années – on a eu l'occasion d'en parler plusieurs fois ici. Cependant, à notre avis, ce trafic reste trop important, notamment avec une trop grande part de trafic de transit, comme M^{me} Knecht l'a rappelé. Les conséquences de ce trafic sont la péjoration de la qualité de vie des Lausannoises et des Lausannois, la détérioration de notre environnement, l'impact négatif sur la santé des populations, la diminution de l'attractivité de la ville, etc.

Il est utile de rappeler ici que, tant les valeurs limites d'immissions de l'Ordonnance sur la protection de l'air et de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit sont largement dépassées dans une grande partie du centre-ville, principalement en raison du trafic routier.

Je m'arrêterai quelques instants sur cette thématique du bruit. M^{me} Decollogny a déjà dit beaucoup là-dessus, mais il y a encore des choses qui méritent d'être dites. Le bruit est une pollution qu'on sous-estime souvent – trop souvent –, particulièrement en milieu urbain. Pourtant, en Suisse, 1,2 million de personnes sont soumises à un bruit jugé nuisible ou incommodant pendant la journée, et 700 000 personnes la nuit, avec des conséquences importantes sur la santé, comme des troubles physiques, bien sûr, mais, plus encore, des troubles psychiques, que ce soit du stress ou des troubles du sommeil, avec des conséquences qui coûtent chaque année 1,2 milliard de francs à la société.

Pour revenir à la situation du centre-ville de Lausanne, je vous montre une image du cadastre du bruit routier dont a parlé M^{me} Decollogny. (*Le document est affiché au rétroprojecteur.*) C'est le cadastre du bruit de jour, et il existe une carte similaire pour la nuit. Ici, toutes les surfaces en bleu clair, bleu foncé et violet sont des surfaces où les valeurs limites d'immissions de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit sont dépassées. Cela couvre de nombreuses rues et les bâtiments qui sont sur ces fronts de rues. Pour lutter contre cette pollution sonore, la législation fédérale oblige les propriétaires à assainir les tronçons qui causent un bruit excessif d'ici à 2018. On sait bien que ce délai ne pourra pas être tenu dans la plupart des grandes villes, mais il est temps de prendre réellement conscience de cette problématique et de prendre des mesures pour améliorer rapidement la situation.

L'Ordonnance sur la protection contre le bruit est très claire. Il s'agit de prendre des mesures à la source dans un premier temps, ce qui produit un effet en tous points du territoire, à la différence des mesures qui sont prises sur le chemin de propagation du bruit, de type parois antibruit, ou qui sont prises sur les récepteurs, de type fenêtres antibruit. Ces mesures à la source peuvent être les suivantes : des mesures de planification de la circulation, afin de diminuer le trafic ; une limitation de la vitesse – l'objet de la discussion de ce soir –, qui est une mesure très efficace, puisque la vitesse est une des composantes majeures de l'émission de bruit ; une réduction des bruits de moteurs et de roulement par l'adoption d'une conduite régulière – cela relève de la responsabilité de chacun ; la promotion des pneus silencieux – c'est peut-être intéressant de mentionner que, depuis peu, il existe une étiquette de type étiquette énergétique qu'on voit sur les appareils électroménagers, mais sur les pneus, qui définit le niveau d'émission de bruit ; la pose de revêtements phono-absorbants – M. Henchoz a récemment déposé une intervention en ce sens.

Ce soir, nous parlons d'une mesure particulièrement efficace, la diminution de la vitesse. L'application des modèles de calcul, M^{me} Decollogny l'a dit, montre une diminution d'environ 2 décibels du bruit lorsqu'on diminue la vitesse de 50 à 30 km/h. Cette diminution est très significative, puisque les décibels s'expriment selon une échelle logarithmique. Vous me direz que c'est un modèle et que la réalité est peut-être tout autre. Effectivement, la réalité est toute autre : elle est encore bien plus favorable. M^{me} Decollogny l'a aussi dit, à Zurich, un projet pilote a montré qu'en réalité, il y a une diminution de 2,4 à 4,5 décibels avec la diminution de 50 km/h à 30 km/h. L'amélioration est donc nettement supérieure à celle prévue par les modèles de calcul.

Nous ne pouvons donc pas nous satisfaire de la situation actuelle ; il convient de prendre des mesures pour réduire et modérer le trafic routier, pour augmenter la sécurité routière, pour diminuer la pollution atmosphérique et les nuisances sonores et pour rendre les rues plus conviviales – et c'est aussi un aspect important pour pouvoir flâner dans les rues et papoter sur un trottoir, ou profiter d'une terrasse, ce qui est aujourd'hui malheureusement assez difficile le long de certains axes routiers. Bref, pour une meilleure qualité de vie en ville. Les Verts lausannois ont récemment proposé un éventail de mesures allant dans ce

sens, comme en témoigne le postulat « Zones de rencontre : vers un partage équitable de l'espace public », ou le postulat « Et si on reparlait de péage urbain ? ». Aujourd'hui, nous sommes appelés à nous prononcer sur la motion transformée en postulat de M^{me} Decollogny.

Les Verts accepteront la prise en considération de cette motion transformée en postulat, celle-ci faisant partie d'un éventail de mesures qui doivent être envisagées pour répondre aux objectifs que j'ai mentionnés précédemment. Les Verts tiennent toutefois à préciser qu'ils ne souhaitent pas généraliser l'application des zones 30 les yeux fermés, car ce n'est qu'une mesure parmi d'autres. Ainsi, il faut chercher la solution la plus efficace pour répondre aux objectifs que je décrivais pour chaque tronçon routier, qui peut être dans certains cas la zone 30, ou des aménagements de chaussée permettant de diminuer la vitesse à 30 km/h, sans que ce soit forcément une zone 30, ou une zone de rencontre dans des quartiers d'habitation, qui est encore l'outil le plus efficace pour amener de la convivialité dans ces rues.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Ce soir, c'est en ma qualité de président de l'association des commerçants de Chailly et de porte-parole de plusieurs commerçants lausannois que je m'exprime. Cette proposition de 30 km/h au centre-ville continue de péjorer les activités commerciales lausannoises. En effet, les contraintes empêchant un épanouissement dynamique des affaires sont déjà légion. Citons tout d'abord la Sallaz, où l'accès aux commerces en voiture est partiellement interdit, provoquant ainsi des situations désastreuses pour certaines échoppes. Il y a également Chailly, où l'activité commerciale est à nouveau fortement perturbée par d'importants travaux interservices, cela sans qu'il soit question pour l'instant de dédommager les commerçants. Prochainement, le Grand Pont sera fermé au trafic individuel motorisé et, de manière générale, on supprime à tout-va des places de parc souvent proches des commerces. La construction du futur tram étayera mes propos si nécessaire. Je ne parle pas non plus des travaux qu'il y a actuellement à l'avenue de Cour, à l'avenue Dapples, à Champ-Rond, à la route de Berne, et j'en passe.

Ce soir, on nous propose de limiter la vitesse à 30 km/h sur certains axes routiers du centre-ville. Il serait tout d'abord utile que ce Conseil connaisse le périmètre du centre-ville. Sachant que l'objectif est d'appliquer cette mesure sur tout le réseau lausannois à moyen terme, il y a lieu d'être inquiet. En effet, si l'incidence de cette disposition peut sembler mineure sur le chiffre d'affaires des commerçants, il faut également prendre en considération toutes les restrictions de circulation qui sont déjà matérialisées par des obligations ou des restrictions en tous genres. Ceci décourage de plus en plus une certaine clientèle de poursuivre ses achats à Lausanne. S'ajoute à cela une modification des habitudes de shopping – je pense surtout à l'achat en ligne. En effet, face à cette mutation, notre seule parade en tant que commerçants est d'offrir à nos clients des prestations privilégiant les rapports humains, tout en mettant à leur disposition les meilleurs services possibles lorsqu'ils viennent dans nos magasins. Ceci débute, bien entendu, par la manière d'accéder à nos commerces.

Il ne suffit donc pas de prétendre que la voiture est la cause de tous les maux, il faut que ses détracteurs se rappellent que le commerce lausannois offre des emplois et que son personnel paie des impôts. De plus, un commerçant qui gagne moins, paie moins d'impôts. Si on ne veut pas affaiblir définitivement le commerce à Lausanne au profit de la périphérie, nous devons revoir notre politique de soutien à ce commerce et nous devons absolument cesser de toujours vouloir opposer les différents modes de transport, alors qu'ils sont complémentaires. Pour toutes ces raisons, je vous invite à refuser cette initiative.

M. Jacques Pernet (PLR) : – J'essaierai de m'exprimer au nom d'un certain bon sens par opposition à certaines théories. Le PLR n'est pas opposé aux zones 30 dans l'hypercentre, bien au contraire, si cela s'avère judicieux. En revanche, cela ne va pas de mettre la petite

ceinture en zone 30 – et nous nous y opposons avec véhémence –, ou d’y limiter la vitesse à 30 km/h. La petite ceinture comprend Belle-Fontaine, l’avenue de la Gare, Ruchonnet, Beaulieu, le Pont Chauderon, la rue du Tunnel, César-Roux et d’autres petites rues qui les rejoignent.

Je me prononcerai tout d’abord sur la notion de bruit et de pollution. On a tout entendu. Les anciens véhicules et les motos sont bruyants ; c’est un fait. En revanche, les véhicules modernes sont ainsi conçus qu’ils ne font pas plus de bruit à 30 km/h qu’à 50 km/h. Je ne parle pas des théories, j’ai fait le test avec un véhicule diesel de 2012, norme Euro 6, qui sera imposée probablement quand ce postulat rentrera en vigueur, s’il rentre en vigueur, et qui sera bien répandue. A 30 km/h, le moteur tourne à 1300 tours/min, à 50 km/h, il tourne à 1300 tours/min et à 80 km/h, il tourne, hors Lausanne, à 1300 tours/min. Les ingénieurs ne nous ont pas attendus et travaillent à fond sur ce phénomène du bruit et de la pollution. Ils travaillent sur des systèmes d’injection si performants que les moteurs thermiques polluent de moins en moins. Ils travaillent aussi sur les boîtes de vitesse. Ce qui veut dire qu’une voiture moderne a 6, 7, 8 et maintenant on parle même de voiture à 9 vitesses. Ce qui explique pourquoi à 30 km/h, à 50 km/h ou à 80 km/h le moteur tourne au même régime.

Bien sûr, en vitesse soutenue, cela va sans dire, ce n’est pas identique au niveau de la pollution. Et l’étude de Swiss-Traffic que nous avons reçue prouve que les moteurs Otto, tout comme les moteurs diesel polluent plus à 30 km/h qu’à 50 km/h. A vitesse stabilisée, à 1300 tours/min, à 30 km/h, il me faut presque deux fois plus de temps pour parcourir la même distance qu’à une vitesse de 50 km/h. Ce qui veut dire que je pollue plus longtemps ; je répète, à vitesse stabilisée, partant du principe que ces moteurs tournent au régime que je vous ai donné. Voilà pour ce qui est du bruit et de la pollution. Je ne parle pas des zones 30. Nous sommes tout à fait persuadés et d’accord que ces zones 30 sont nécessaires. Je parle de la petite ceinture, que les motionnaires aimeraient limiter à 30 km/h.

Parlons de cette petite ceinture. En commission, il a été démontré que les lois en vigueur ne permettent pas l’application des zones 30 sur la petite ceinture, j’y reviendrai. En Suisse, les limitations de vitesse sont régies par des lois et des mesures contraignantes. En voici une par exemple : limiter la vitesse sur une route veut dire que, à chaque fois qu’une rue s’imbrique dans la route concernée, un panneau de limitation doit être érigé. Pour ce qui nous concerne ici, l’étude de Swiss-Traffic estime qu’il faudra placer plus de 60 panneaux. Ce sont des dépenses importantes pour obtenir un résultat quasi nul. En descente, les vitesses ne seront respectées ni par les tl, ni par les vélos, et j’en passe ; à nouveau, je parle d’une question pragmatique.

Si vous voulez passer la petite ceinture en zone 30, on n’est pas obligé de mettre des panneaux à chaque carrefour ou chaque fois qu’une rue s’imbrique dans la rue principale. En revanche, la loi exige que, pour créer une zone 30, les autorités mettent tout en œuvre pour que les limitations de vitesse soient respectées en prenant deux mesures : effectuer des comptages réguliers prouvant que le 85 % des véhicules respecte bel et bien la limitation ; et, si ce 85 % n’est pas atteint, les autorités doivent prendre toutes les mesures utiles pour que les automobiles ne puissent effectivement pas dépasser ce fameux 30 à l’heure. On peut alterner les places de parc obligeant l’automobiliste à zigzaguer – on connaît cela dans les zones 30 –, ériger des blocs de béton empêchant le croisement, etc. Vous voyez l’avenue de Beaulieu ou le Valentin imposant le zigzag aux usagers de la route ? Qu’en est-il des tl ? Devront-ils zigzaguer ? A quelle vitesse ? Qu’en est-il des véhicules des urgences, des pompiers et des ambulances ? Pourront-ils avancer au milieu de toutes ces chicanes ? Qu’en est-il des cyclistes en descente ? Il faut rajouter à cela le fait que certaines routes sont cantonales, d’autres sont classées principales. Il faudra donc les déclasser. Qui le fera et qui sera d’accord de le faire ?

S'il s'agit de limiter les deux-roues la nuit, madame Decollogny, rien n'empêche de les interdire sur certains axes entre 22 h et 6 h du matin, comme l'avenue de Cour est interdite aux camions entre 22 h et 6 h du matin. Bien entendu, ces deux-roues se reporteront sur un autre axe, mais, enfin ce n'est pas le sujet de ce soir, c'est une chose à voir avec votre conscience. Les autorités doivent prendre des mesures, vous avez raison. Il y a des choses qui doivent être faites. Laissons-les les étudier, mais, de grâce, ne venons pas avec des dogmes qui sont probablement contre-productifs et qui ne vont pas dans le bon sens.

M. Jean-Luc Laurent (UDC) : – Inutile de vous dire que l'UDC s'opposera catégoriquement à ce postulat, qui porte bien mal son nom. En effet, parler de qualité de vie en voulant imposer unilatéralement l'introduction d'une limite à 30 à l'heure au centre-ville n'est pas sérieux.

Tout d'abord, l'UDC pense que ce postulat n'est pas recevable dans sa forme actuelle. En effet, on ne peut pas régler les problèmes de circulation routière en se basant sur un épiphénomène de micropolitique d'un quartier de la ville. Cela dit, l'UDC a une deuxième objection à opposer à ce postulat. Il s'agit des conséquences de cette limitation à 30 km/h au centre de notre ville. En effet, de gros chantiers visant à améliorer la mobilité attendent Lausanne. Nous voulons parler du tram vers Bussigny, de l'agrandissement de la gare de Lausanne, du projet m3, sans parler de la fermeture du Grand Pont. L'UDC formule de profonds doutes sur la faisabilité d'une zone à 30 km/h au centre en parallèle à de tels chantiers. Il s'agit, à notre sens, de programmer un chaos généralisé à Lausanne.

A noter également que, pour l'UDC, une zone 30 n'est pas une bonne idée pour diminuer les nuisances, puisque les études scientifiques montrent qu'en fonction des technologies des véhicules actuellement en circulation, c'est entre 45 km/h et 50 km/h que l'on minimise les nuisances dues au bruit et à la pollution au cœur de la ville. Mais l'impact négatif sur la qualité de vie des Lausannois ne s'arrête pas là. Force est de constater qu'une introduction d'une zone 30 au centre aurait pour conséquence de changer les règles de priorité sur les axes principaux lausannois et de reporter le trafic sur les rues adjacentes. A cela s'ajoute le constat que la Ville de Lausanne n'est pas l'autorité responsable du classement des routes principales qui traversent son territoire. En effet, les réponses à une récente interpellation déposée au Grand Conseil par les députés Jean-François Cachin et Claude-Alain Voiblet nous rappellent que le Canton est compétent pour le classement des routes principales. Cela découle de la logique, puisque le regard sur le trafic doit se faire de manière globale.

Les problèmes générés par une zone 30 au centre de Lausanne sont encore nombreux. Premièrement, la priorité de droite dans les zones 30 est un véritable problème pour les transports publics, et cela produit un ralentissement des tl. Est-ce cela que les habitants souhaitent ? Nous ne le pensons pas. Ensuite, des réaménagements importants sont nécessaires pour de telles zones, ce qui induit des coûts importants. En avons-nous actuellement les moyens ?

Aujourd'hui, la charge du trafic diminue aux centres-villes suisses. Toutefois de nombreux exemples montrent que la vitesse n'a que peu d'influence sur cette réduction. Dès lors, une telle mesure se justifie-t-elle encore ? Pour l'UDC, ce postulat révèle de pures considérations égoïstes : nous ne souhaitons plus de trafic à nos portes et nous demandons des mesures radicales en repoussant les problèmes sur d'autres quartiers de la ville. En fait, lorsque les postulants parlent de qualité de vie dans le titre de leur postulat, ils parlent en priorité de leur qualité de vie, sans tenir compte de celle de l'ensemble des habitants de notre ville. L'UDC le répète encore une fois : la mobilité doit porter sur une réflexion globale et non pas sur la micropolitique de quartier. Nous vous demandons de ne pas donner suite à ce postulat.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Je vais faire court pour rappeler deux éléments simples. Une promesse politique a été faite dans le cadre du traitement du préavis des Axes forts de transports publics urbains 2011/32. En commission, il a été question des fameuses mesures

d'accompagnement à la création de ces Axes forts. On constate qu'il y a beaucoup d'avantages dans leur mise en place, mais il y a aussi quelques désavantages. Ces désavantages sont sur la petite ceinture : plus 23 % de trafic sur l'avenue de Beaulieu, plus 25 % sur Vinet, plus 26 % sur Ruchonnet. Tout cela se trouve dans les documents, dans les notes de séance, dans le rapport de la commission et dans le préavis 2011/32.

La condition pour qu'une bonne partie des membres de la commission et de ce Conseil accepte le préavis 2011/32, c'était qu'on prenne des mesures d'accompagnement telles qu'elles ont été discutées dans le cadre de la commission et du Conseil. La grande question, qui a été discutée d'ailleurs, c'est qu'on ne peut pas refuser les Axes forts de transports publics parce qu'on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. On peut donc difficilement aller contre cette augmentation de trafic sur ces axes, en tout cas ponctuellement. Cela nous l'entendons à condition que l'on prenne ces mesures d'accompagnement, ce qui a déjà été dit en 2011, à l'époque où M^{me} Decollogny s'appretait à déposer cette motion avec M^{me} Knecht. Il est donc important de tenir nos promesses politiques, parce que l'un ne va pas sans l'autre. On ne peut pas accepter ces Axes forts de transports publics si on refuse les mesures d'accompagnement.

J'ai aussi réalisé une petite carte complémentaire à celle de M^{me} Knecht, qui montre les zones assimilées à des zones piétonnes. (*Le document est affiché au rétroprojecteur.*) Ce que l'on voit en rouge foncé, ce sont des zones assimilées à des zones piétonnes, c'est-à-dire des secteurs privés. C'est le cas du Flon, de la promenade Schnetzler et de Montbenon, par exemple. Ce qui montre que les zones qui ne sont pas modérées aujourd'hui sont extrêmement limitées de jour et, effectivement, de nuit. (*Une autre image est projetée.*) Dans la deuxième image, on se rend compte que les Axes forts de transports publics prévoient déjà des coupures – les parties en bleu – et que les secteurs indiqués avec des traits orange qu'on distingue à peine sont extrêmement réduits. Alors, à quoi bon mettre des limitations à 30 km/h ? Aujourd'hui, on ne circule pas à beaucoup plus que 30 km/h et il y a peu de secteurs à l'intérieur de la petite ceinture, et même sur la petite ceinture, où il y a un réel besoin de modération.

Le postulat insiste sur ces questions. Mais, de nuit, au moment où les nuisances sonores sont les plus importantes, on ne circule pas à 30 km/h. Cela ne sert à rien de dire qu'on circule en moyenne à 32 ou à 35 km/h pendant la journée, dans la mesure où le problème se pose la nuit. C'est pourquoi toutes les questions qui ont été posées par la droite de cet hémicycle sont intéressantes, et c'est pourquoi il est important d'y répondre. C'est pourquoi nous vous invitons à renvoyer ce postulat à la Municipalité ; cela donnera l'occasion d'y répondre dans le cadre d'un préavis.

M^{me} Florence Bettchart-Narbel (PLR) : – J'aimerais me pencher sur la question des passages piétons dans les zones 30. J'habite un quartier en zone 30, à l'avenue des Mousquines, qui est un quartier résidentiel, mais qui, le soir et en fin d'après-midi, connaît un trafic pendulaire assez fort en direction de Pully, puisque bon nombre d'automobilistes l'utilisent pour éviter l'avenue du Léman.

J'ai un fils de 8 ans qui, de nombreuses fois, lève la main pour traverser cette avenue, sur laquelle il n'y a presque plus de passages piétons, en tout cas plus sur un long bout, par exemple, devant chez moi. Aucun automobiliste ne s'arrête, puisqu'il n'y a plus de passage piéton. Ils considèrent qu'ils n'ont pas à s'arrêter et ils ne laissent donc pas passer les piétons. Il y a quand même un manque de respect pour les piétons dans ces zones 30, c'est clair. Afin qu'elles soient vraiment efficaces, il faudrait que cela soit amélioré.

Quand on prend l'exemple de la rue Etraz, que M^{me} Decollogny aimerait voir en zone 30, on ne peut pas dire que c'est un axe principal de la ville et je ne vois pas très bien comment la circulation se fera avec des piétons dans une rue pareille. J'estime que ce sera relativement dangereux. Dans des rues commerçantes et à fort passage, sans être un axe principal, le problème des passages piétons est essentiel.

Ensuite, en matière de grands axes, comme l'a dit M^{me} Decollogny, les passages piétons peuvent être maintenus dans certains cas, selon les directives fédérales. Mais il faut noter que le Conseil fédéral, en réponse à une motion récente, a indiqué qu'il n'a pas l'intention de mettre en place une nouvelle réglementation permettant d'encourager l'instauration de zones 30 sur les axes principaux. Il dit même que la vitesse maximale sur ces axes doit rester limitée à 50 km/h, comme l'ont décidé le peuple et les cantons en 2001 en rejetant à 79 % l'initiative populaire « Rues pour tous ». On peut donc déduire de cette prise de position du Conseil fédéral que l'instauration de zones 30 sur les axes principaux n'est de loin pas encouragée au niveau fédéral. Pour aller fréquemment à Berne et à Bâle en voiture, les axes principaux de ces villes ne sont jamais des zones 30, ils restent en zone 50 pour garantir une fluidité du trafic. Si Lausanne veut donner une image de ville de province, c'est son choix, mais ce ne sera en tout cas pas le mien.

M. Xavier de Haller (PLR) : – Si je résume ce qu'on a entendu jusqu'à présent, les arguments en faveur de cette motion/postulat sont la diminution des nuisances sonores, la diminution de la pollution et l'augmentation de la sécurité – excusez-moi de grossir un peu le trait. J'essaierai de vous démontrer que ce postulat/motion ne tient pas la route.

Tout d'abord, rappelons pourquoi on a créé des zones 30. Elles ont été créées et inventées pour garantir une qualité de vie dans les quartiers. Je précise cette notion de quartier, clé de voûte de tout le débat. Il existe une hiérarchisation du réseau routier. D'une part, on a les axes qui ont pour but d'accueillir un nombre élevé de véhicules et de se déplacer à une certaine vitesse d'un point à un autre, avec un certain confort urbain, et, d'autre part, il y a les routes dans les zones d'habitations, où il y a des immeubles destinés à accueillir des appartements et des familles ; le but n'est pas forcément de se déplacer rapidement dans ces rues, mais de pouvoir y vivre en bénéficiant d'une certaine qualité de vie.

Ce postulat étant posé, le problème est le suivant : si l'on ôte tout confort à l'utilisateur d'une route que j'ai appelé à haut trafic ou à haut débit – c'est-à-dire la vitesse de déplacement pour aller rapidement du point A au point B et l'absence d'obstacles, style gendarme couché, décrochements horizontaux, voire certaines autres embûches qui peuvent être posées –, l'automobiliste, qu'il soit seul ou à plusieurs dans sa voiture, n'aura plus aucun intérêt à prendre ces trajets. Il prendra purement et simplement le chemin le plus court qui le mène du point A au point B et il passera par les routes de quartier qui, elles, sont placées en zone 30 – limitation justifiée. Sous l'angle de la gestion du trafic individuel, cette motion ou postulat ne va pas dans le bon sens.

Placer toute la petite ceinture en zone 30 poserait aussi un certain nombre de problèmes aux transports publics. La limitation de la vitesse à 30 km/h, que ce soit une limitation de vitesse ou une zone 30, devra être accompagnée d'un certain nombre d'aménagements urbains. Or, pour les transports publics, ces aménagements peuvent être problématiques. En outre, les transports publics doivent également respecter la limitation de vitesse ; les temps de trajet entre les arrêts et sur les parcours seront plus longs. Les usagers des transports publics subissent donc directement un préjudice : ils perdent un peu plus de temps dans les transports. Cela a également un coût pour les différentes entreprises de transports publics, puisqu'elles doivent soit rajouter des véhicules sur ces lignes, soit purement et simplement transporter moins de monde moins rapidement.

Concernant la problématique de la sécurité routière, j'ai consulté un certain nombre de documents qui démontrent que la limitation de vitesse, soit de passer de 50 km/h à 30 km/h, n'est pas forcément garante d'une diminution du nombre d'accidents. Je m'explique. Il apparaît que, certes, les accidents diminuent dans les zones qui ont passé de 50 km/h à 30 km/h ; toutefois, ce constat doit être nuancé, puisqu'il entre dans un constat global, qui voit le nombre total d'accidents diminuer quelle que soit la zone. Il faut nuancer la conclusion un peu simpliste, qui dit que si l'on a diminué la vitesse sur le tronçon, on a diminué les accidents, puisqu'il y a une diminution globale des accidents dans notre pays. Nous pouvons être satisfaits de cette conclusion et de ce constat, qui est également le signe

que notre façon globale de penser la mobilité, que ce soit sur la route ou avec les transports publics, est efficace.

En outre, les études démontrent aussi que, en milieu urbain, il n'y a quasiment pas de différence entre le nombre d'accidents avant et après la diminution de 50 km/h à 30 km/h. Donc, sous l'angle de la sécurité et de la diminution des accidents, encore une fois, je crains que ce postulat ne soit pas la réponse adéquate.

On parle beaucoup de vitesse, mais les études démontrent que, lorsque l'on passe de 50 km/h à 30 km/h, en réalité, on ne diminue pas énormément la vitesse. A l'heure actuelle, la vitesse moyenne dans les centres urbains est de 35 km/h à 36 km/h. Vous me direz qu'on gagne 5 km/h ; c'est déjà quelque chose. Malheureusement, certains contrôles démontrent que les gens qui vivent dans des zones à 30 km/h continuent à rouler au-dessus de la limite. Donc, en réalité, il n'y a quasiment aucun impact. En revanche, en termes de pollution, il y a une différence selon la vitesse à laquelle on roule. Ce qui crée le plus de pollution et ce qui est le plus nuisible pour la qualité de notre environnement, ce sont les accélérations. Il faut essayer de trouver une vitesse constante. Or, cette vitesse constante de 30 km/h est quasiment impossible à tenir, on joue tout le temps entre les rapports. En revanche, un certain nombre d'études démontre que la vitesse idéale est entre 50 km/h et 60 km/h, car c'est à ces vitesses qu'il y a le moins d'émission de polluants – excusez-moi, je me prends presque pour un écologiste.

Je dirai aussi quelques mots sur la problématique du bruit, puisqu'on en a passablement parlé. Là aussi, il convient de relativiser les chiffres qui nous ont été présentés. A titre de remarque liminaire, concrètement, pour qu'il y ait une diminution sensible du bruit, il faut considérer un écart d'environ 3 décibels minimum. Un certain nombre de villes a essayé d'insérer ou de créer des zones 30 pour diminuer le bruit. On nous parlait de Zurich. Une évaluation a été faite par l'administration zurichoise, avec des mesures acoustiques des différentes zones 30 et des zones 50 : la diminution maximale est de 1 à 1,5 décibel. C'est quand même largement en dessous des 3 décibels qui permettent à l'habitant de constater une différence.

Le deuxième problème par rapport au bruit, c'est que, malheureusement, on n'y peut rien, à moins de construire un certain nombre de tunnels ; notre Ville est construite sur des collines et il y a une certaine déclivité entre Ouchy et Vennes. Je remercie M^{me} Longchamp, qui précise qu'il y a environ 500 mètres. Cette déclivité doit être prise en compte lorsque l'on parle de l'impact de la vitesse sur le bruit. D'après une étude faite par l'institut de mesure du bruit du trafic de l'EPFZ, l'influence importante d'une pente de 3 % sur le bruit n'est pas rare à Lausanne. Selon l'institut, le niveau de bruit augmente de 0,5 décibel chaque fois qu'on a 1 % de déclivité de plus. A Lausanne, un certain nombre d'axes, notamment ceux qui se situent dans la petite ceinture, ont une pente d'environ 5 % à 6 %. Par exemple, Beaulieu en a carrément 10 %. Donc, passer le centre-ville de Lausanne en zone 30 ne permettra pas de résoudre le problème du bruit par rapport à la configuration géographique de la Ville.

J'espère avoir été clair. Je ne me fais pas trop d'illusions sur la suite de ce débat. Néanmoins, il est important de ne pas adopter n'importe quelle mesure et de penser au développement global de notre ville, ainsi que de penser aux différents acteurs. La qualité de vie de tous commence par le respect de chacun. C'est pourquoi je vous invite, et le PLR également, à refuser cette motion/postulat.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Je suis membre du comité « Non au 30 km/h au centre-ville de Lausanne ». Je ne suis pas un membre éminent de ce comité, ni même un membre expert, je suis plutôt un apprenti en la matière. Nous entendons souvent, même abondamment, ceux qui souhaitent réduire, limiter ou éliminer le trafic motorisé privé en ville. En m'intéressant à ce comité, il m'importait donc d'entendre également ceux qui soutiennent la mobilité motorisée privée. Plus j'étudiais l'option de la motion ou postulat, moins je comprenais les motifs ayant donné lieu à cette initiative. En effet, j'arrive à la

conclusion que l'instauration d'une zone 30 à l'intérieur de la petite ceinture aura des effets exactement contraires à ceux visés. Par ailleurs, dans sa réponse à l'interpellation des députés Cachin et Voiblet au Grand Conseil, le Conseil d'Etat rappelle ceci au sujet des zones 30 couvrant les routes principales : « La création de zones 30 sur les routes principales serait contraire à la loi à plusieurs égards ».

Nous avons entendu beaucoup de chiffres. Concernant les mesures de bruit, il semble que cela dépende de qui mesure quoi et dans quel but. Apparemment, là aussi, on peut faire à peu près tout dire aux chiffres. En parlant de ces chiffres, on oublie qu'à Lausanne, nous avons une situation particulière : on roule aujourd'hui déjà à moins de 50 km/h sur la petite ceinture, et même sensiblement moins vite que 50 km/h. C'est-à-dire que la réduction du bruit ne peut pas être estimée à partir d'une réduction hypothétique de la vitesse qui passerait à 30 km/h, quelle que soit la relation entre vitesse et bruit. En effet, la zone 30 proposée ne réduira la vitesse des véhicules que de 1 km/h à 3 km/h en moyenne, selon les différentes estimations. C'est donc une diminution très marginale de la vitesse.

M. Valéry Beaud nous a fait une sorte de *shopping list* des modifications à apporter à nos infrastructures, en citant les revêtements de route, les assainissements de bâtiments, les pneumatiques silencieux, etc., soit un petit programme d'investissements qui se chiffre probablement autour du milliard – plus ou moins 300 à 500 millions – et je doute que nous soyons prêts à nous engager sur une telle voie.

Face à cette situation, la teneur des deux premières conclusions me semble à la fois non conforme à la loi et contraire au but de la postulante. Quant à la troisième conclusion, nous pouvons en prendre acte ou la soutenir. En réalité, elle est déjà concrétisée dans une Ordonnance fédérale de protection contre le bruit, dont le délai d'application est 2018. Il importe plutôt de relever que, si le but de cette ordonnance n'est pas contesté, le financement n'est pas du tout assuré. Sa réalisation sera coûteuse et je ne suis pas sûr que, toute pesée d'intérêts faite, ce Conseil s'accorde à libérer la totalité des crédits d'investissement nécessaires. En résumé, l'UDC s'opposera aux deux premières conclusions et s'abstient de formuler une recommandation au sujet de la troisième.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Monsieur Stauber, vous êtes un fin juriste, mais j'aimerais vous rappeler qu'on ne parle pas d'un préavis municipal, mais d'un postulat ; il n'y a donc pas de conclusions. Il y a un intitulé, un titre et il s'agit de savoir si on veut prendre en considération ce postulat. La préfète nous l'a rappelé récemment, un postulat est une étude de l'opportunité de prendre une mesure. C'est donc de cela qu'on parle aujourd'hui.

Visiblement, avant moi, il y a eu beaucoup d'ingénieurs en acoustique et en automobiles, d'urbanistes et d'architectes – il y en a en tout cas un ou plusieurs vrais. Tout le monde y va de son appréciation. Si le postulat est pris en compte, le travail de la Municipalité est déjà fait aux trois quarts. Je doute un peu du sérieux de certaines affirmations. Toujours est-il qu'il s'agit bien d'un postulat.

J'aimerais profiter pour parler de cette insulte suprême qu'on nous met devant la figure très souvent : le dogme. Nous sommes dogmatiques à gauche, surtout à l'extrême gauche. Parler de dogme est une façon impolie de dire que nous avons des valeurs. Dorénavant, je considérerai que, quand on nous traite de dogmatiques, c'est parce que nous sommes des gens avec des valeurs – des valeurs écologiques, sociales et humaines. Ce sera donc pris comme un compliment et je répéterai cette définition à chaque fois que quelqu'un nous traitera de dogmatiques, par opposition, bien entendu, à ceux qui sont pragmatiques. Le pragmatisme étant l'art et la manière de ne rien faire quand il faudrait faire quelque chose – on peut aussi dire des choses horribles de notre côté.

J'ai entendu beaucoup de sottises et des approximations. D'ailleurs, monsieur Pernet, je vous remercie d'avoir été honnête de ce point de vue ; vous avez toujours parlé de vitesse moyenne, en disant qu'une voiture est le plus efficace à 50 km/h ou à 60 km/h de vitesse moyenne constante. Oui c'est sans doute vrai, c'est possible. Le problème c'est qu'on ne

roule pas à vitesse constante dans une ville, parce qu'il y a des feux, il y a des enfants – dont le fils de M^{me} Bettschart-Narbel, qui aimerait traverser. On passe de zéro à 50 km/h régulièrement pour plein de raisons. Et c'est cela qui fait du bruit et qui engendre une consommation supérieure. Si l'on pouvait rouler à 30 km/h ou à 60 km/h, à vitesse constante, vous auriez raison ; seulement, la réalité – soyons pragmatiques et non dogmatiques – est que nous ne roulons pas à 30 km/h en vitesse constante.

Je ne sais plus quel intervenant proposait d'interdire les motos dans la zone considérée par le postulat – c'était quelqu'un du PLR. Il faudrait qu'il s'explique avec M. Carrel, parce qu'interdire la moto, c'est aller contre les libertés personnelles. Nous demandons seulement de limiter la vitesse. Nous sommes d'une modestie presque coupable.

M. Gaudard a fait un amalgame entre les travaux, la suppression des places de parc et la limitation de vitesse ; il ne faut pas tout mettre dans le même panier. Une vitesse limitée ne va pas forcément être liée à des travaux, à des suppressions de places de parc et à toutes les autres nuisances relatives que l'on peut constater. M. Gaudard est commerçant et défenseur des commerçants de Chailly ; j'ai compris qu'il craint que les limitations s'étendent à toute la ville. Personnellement, je le verrai d'un bon œil. Je ne suis pas sûr qu'une voiture qui roule vite s'arrête si facilement. Si on laisse les voitures aller à toute vitesse, je ne suis pas sûr que cela soit forcément un avantage pour le commerce. J'ai d'ailleurs un vieil exemple : les commerçants de la rue Haldimand sont ravis qu'il n'y ait plus de circulation aujourd'hui. A la Palud, il n'y a pas si longtemps, on circulait en voiture. Je ne sais pas s'il y a des commerçants ici, à la Palud, qui aimeraient qu'il y ait de nouveau des voitures en circulation. On pourrait faire une petite enquête, puisque tout le monde fait ses enquêtes et ses sondages ; on pourrait, à l'occasion, poser la question aux commerçants. Je ne crois pas qu'ils seraient pour.

Concernant le nombre d'accidents avancé par M. de Haller, c'est possible qu'il ne soit pas diamétralement différent entre le 50 km/h et le 30 km/h. Par contre, ce qui est certain, et c'est un principe physique avéré, c'est que l'énergie d'un véhicule dépend du carré de sa vitesse. Si vous diminuez la vitesse des véhicules d'un facteur 2, vous diminuez l'énergie de choc d'un facteur 4. Si vous êtes celui qui prend frontalement la voiture à 50 km/h ou à 30 km/h, vous verrez la différence ! C'est quelque chose qu'il faudrait prendre considération dans le résultat des accidents. C'est quelque chose d'assez connu.

Je terminerai avec M. Carrel, qui a invoqué la Constitution fédérale. C'est quand même un grand moment, un moment d'anthologie politique que d'invoquer la Constitution fédérale et la liberté de mouvement pour refuser une zone 30 ! C'est disproportionné. A 30 km/h, on se déplace, il y a du mouvement ; on ne peut pas dire que la liberté de mouvement est empêchée ! C'est une erreur politique et de vision d'avenir de la politique. Dans cent ans, même le PLR sera pour les limitations de vitesse – il n'y aura peut-être plus de bagnoles. Je demande à M. Carrel de lire tout l'alinéa auquel il fait référence, puisque cet alinéa dit : « Tout être humain a le droit à la liberté personnelle, notamment à l'intégrité physique, psychique et à la liberté de mouvement ». Ce n'est peut-être pas un hasard si c'est dans ce sens. Personnellement, je privilégie l'intégrité physique et psychique. Il se trouve que le bruit, les accidents, la vitesse et la pollution nuisent à la liberté, à l'intégrité physique et psychique, et beaucoup plus qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h nuit à la liberté de mouvement.

C'est une question de proportion. Est-ce qu'il vaut mieux protéger les quelques milliers d'habitants qui vivent autour des 1, 2 ou 1000 automobilistes ? Le choix est vite fait ; ceux qui sont à l'extérieur du véhicule sont les plus délicats et je vous demande de voter la prise en considération de ce postulat.

La présidente : – Je vous informe qu'il y a encore dix demandes de parole et qu'il s'agit de la prise en considération de ce postulat. Certes, c'est un sujet qui touche, mais beaucoup d'arguments ont été donnés. J'ose faire appel à la raison de chacun.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Rassurez-vous, je vais retrancher une bonne partie de mon intervention suite à l'intervention de M. Hubler. Mais je voudrais répondre à trois groupes qui se sont exprimés : le PLR, l'association des commerçants de Chailly et le parti d'un certain bon sens. Le premier, c'est évidemment la liberté individuelle. Il me semble que le PLR est beaucoup intervenu ces derniers mois sur la notion de liberté, qui s'arrête à celle des autres en matière de mendicité, sur les mesures d'éloignement et en ce qui concerne plein de dispositions sur l'espace public. Alors qu'un usager de l'espace public auquel on ne peut rien retrancher, c'est le conducteur. Tant que l'automobiliste est confortable dans sa voiture, tout va bien.

On nous a expliqué que s'il peut rouler à vitesse constante, s'il n'a pas d'obstacle et s'il ne doit pas passer de 50 km/h à 30 km/h, tout ira bien. Pour le groupe socialiste, la liberté est limitée par celle des autres et l'usage du domaine public, de l'espace que nous partageons tous, passe aussi par une cohabitation entre le trafic automobile et les habitants. M^{me} Decollogny a très bien décrit la gravité du problème du bruit et de la pollution au centre-ville ; je n'y reviens pas.

Pour les commerçants de Chailly, je serai tenté de dire qu'à 30 km/h, on a plus de temps pour voir les vitrines qu'à 50 km/h, mais c'est une boutade. M. Gaudard est intervenu surtout sur les travaux. Quelques aménagements pour installer des zones à 30 km/h génèrent moins de travaux que des tranchées couvertes et tous les brico-jardins du génie civil que le PLR peut nous proposer. Limiter la vitesse à 30 km/h nous semble une mesure relativement économique. A Sion, on a fait des zones de rencontre cette année, ou l'année dernière. Les commerçants sont très contents ; non seulement ils sont très contents, mais certains demandent de supprimer les places de parc devant leur vitrine justement pour qu'on puisse les voir. Visiblement, il n'y a pas d'opposition. Ce n'est pas en favorisant la voiture à tout prix qu'on favorise le commerce. Il faut bien s'en rendre compte.

Sous le parti du bon sens, on nous a beaucoup parlé du bruit. C'est vrai qu'on trouvera les solutions techniques. M. Beaud en a cité aussi. Mais le bruit, ce n'est pas seulement le moteur, c'est principalement le frottement sur la route. On peut aussi agir sur les pneus et le revêtement, mais cela ne suffit pas.

Evidemment, cela a déjà été dit, au centre-ville, on ne roule pas à 50 km/h, on roule à 35 km/h en moyenne et on n'arrête pas d'accélérer et de décélérer ; c'est cela qui provoque le bruit, comme M. Hubler l'a dit. En conclusion, je demande pourquoi ce serait plus difficile d'aménager des rues à Lausanne, où l'on cohabite mieux entre voitures et habitants qu'à Köniz, qu'à Sion ou qu'à Zurich. A Sion, en Valais – ce pays d'Indiens –, on arrive à trouver des solutions plus pragmatiques que nous propose ici le PLR. Je vous demande évidemment de soutenir le postulat de M^{me} Decollogny.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Nous avons atteint notre premier objectif, car la motion a été transformée en postulat. Nous saluons cette volonté de la part des deux initiatives de ne pas nous lancer dans une bagarre juridique, avec recours auprès de la préfète, avec des interprétations multiples et que sais-je encore. Le nouveau Règlement du Conseil communal permettra sans doute de clarifier un certain nombre de choses.

Ce n'est pas manquer de respect à Köniz ou à Münsingen que de considérer que la Ville de Lausanne est peut-être confrontée à d'autres défis liés à sa taille et à son rôle. M^{me} Decollogny a cité fort à propos certaines dispositions légales qui vont dans son sens ; on sait que, dans ce domaine, les choses sont parfois plus compliquées que le texte présenté. Elle n'a pas mentionné une phrase qui figurait pourtant au tableau présenté et qui parlait du respect de la proportionnalité. Le nœud de la discussion, à notre sens, porte sur la question de l'inclusion de la petite ceinture dans les mesures qui doivent être étudiées, voire mises en œuvre. C'est là, à notre avis, la principale difficulté.

Nous remercions évidemment les initiatives et les personnes qui défendent ce postulat de leurs nombreuses explications, qui ont répondu aux nôtres et inversement sur les avantages de la zone 30, respectivement de la limitation à 30 km/h. Il n'est pas dans notre propos de

nier qu'il existe un certain nombre d'avantages des zones 30. On n'est plus dans la grande discussion de savoir s'il faut des zones piétonnes, des zones 30, etc. On n'est pas dans ce débat, et je crois que toutes les personnes qui composent ce Conseil considèrent qu'il faut une hiérarchie, qu'il y ait des zones préservées du trafic automobile ou des nuisances que celui-ci peut générer.

Toutefois, il faut pouvoir respecter ce principe de proportionnalité. On peut imaginer que les enfants iront gambader sur certains axes parce que la vitesse aura baissé à 30 km/h et qu'ils seront prioritaires pour traverser; cela pourrait se réaliser dans certaines circonstances, qui ne sont pas celles de la petite ceinture actuelle, simplement du fait du flux de véhicules. Je suis toujours étonné lorsqu'on nous dit que ce 50 % de trafic est complètement nuisible. Les gens qui passent par la petite ceinture ne le font pas de gaieté de cœur, ils n'ont pas l'impression qu'ils vont gagner du temps en passant par là. Je n'arrive pas à comprendre comment ces chiffres peuvent être mis en avant. Je ne crois pas que les gens qui connaissent la circulation à Lausanne passent exprès dans certains quartiers pour se balader, voir la vue et ce genre de chose.

Plus généralement, la transformation forte proposée par le postulat, y compris dans la petite ceinture, déplace le centre de gravité de la ville, qui n'est pas qu'un lieu résidentiel, où l'on doit absolument avoir le moins de bruit possible. C'est évidemment souhaitable dans certains quartiers, mais il faut que la ville vive, et elle ne vit pas seulement par ses habitants; elle vit par ses activités, par les personnes qui y viennent et qui en partent. Cette activité a très bien été présentée par M. Dessemontet dans un récent article paru dans *l'Hebdo* sur le rôle que l'on veut donner au centre-ville et aux flux nécessaires de véhicules sur certains axes; il saura sans doute mieux convaincre une partie de cet hémicycle que moi.

Enfin, on a dit que la transformation en postulat permettait d'éviter un certain nombre de problèmes de procédure. Je suis néanmoins navré d'en relever un: l'amendement à la proposition N° 2, proposé par la commission ou par les initiates en complément de l'initiative, ne me semble pas possible.

M^{me} Sophie Michaud Gigon (Les Verts): – En effet, l'intervention de notre collègue Carrel nous a fait prendre de la hauteur et nous sommes proches de l'essentiel. Comme les dernières interventions ont apporté encore de l'eau au moulin de ce débat, je serai très brève.

La question de la liberté individuelle m'interpelle également. Elle est un droit pour tous. J'extrapole: en tant qu'individu, ma liberté individuelle est bafouée par le favoritisme dont on a toujours fait preuve envers le trafic individuel motorisé. Donc, la liberté des uns est bel et bien la prison des autres, et la question de la voiture en ville est une vraie question politique. Elle contient la notion de sacrifice, qui fait partie de tout choix important. Je me demande si les choix des années soixante et septante nous obligeraient encore à subir, toujours et longtemps, les sacrifices découlant des orientations politiques privilégiées à l'époque.

Actuellement, de plus en plus de personnes se rebiffent contre cette orientation, qui donne justement trop de place à la voiture. C'est le cas des Verts, à 100 %. Il s'agit de la liberté et aussi de la responsabilité des élus de changer de politique lorsqu'elle s'est avérée être une erreur, et de mettre ensuite l'énergie et les moyens nécessaires à ces nouveaux choix.

M. Daniel Bürgin (UDC): – Dans son discours, M^{me} Decollogny fait référence à l'effet du nombre de voitures sur le lien social au sein d'un quartier. Nous pouvons donc constater que ce postulat a pour intention non seulement de réduire la vitesse des véhicules empruntant les axes principaux de la petite ceinture, mais de les supprimer à petits pas.

La voiture n'est pas un mal absolu, mais une aide à la mobilité, au gain de temps et à la liberté dont profitent bon nombre de personnes se trouvant dans les quartiers visés. Concernant le bruit, il est clair que la personne souhaitant s'installer à Lausanne doit être

consciente qu'elle ne pourra pas cueillir des pâquerettes et le bruit ne sera donc pas un gros souci pour elle, sinon elle sera libre de rester en dehors de la ville, ou de choisir un quartier qui est déjà une zone 30, un écoquartier, et à l'écart des routes principales visées. L'UDC ne se ligue pas non plus contre ces écoquartiers ; nous supportons tout à fait les zones 30.

De plus, les transports publics seront également fortement ralentis, alors que la perte de temps passé dans les bus est déjà grande à l'heure actuelle, ce qui est vraiment dommageable. Est-ce que les postulants ont pris en considération l'exaspération du conducteur devant faire face à une conduite à vitesse réduite constante et l'impact sur ses nerfs et sur ses nuits de sommeil ? La liberté de mouvement des citoyens est visée en premier lieu, alors que c'est un droit fondamental de l'être humain, M^{me} Michaud Gigon en a parlé. J'ai la même interprétation de la liberté, que je trouve extrêmement importante. Par contre, j'en fais une lecture différente, pour autant qu'on puisse se permettre d'avoir un véhicule privé, vu les coûts de plus en plus élevés des taxes afférentes.

Nous allons sûrement et doucement vers un système écologico-communiste, qui veut réduire les droits des citoyens afin de les cantonner chez eux. Il nous faut impérativement refuser cet impérialisme écologique et l'UDC vous invite à rejeter ce postulat.

M^{me} Evelyne Knecht (La Gauche) : – Je tiens à revenir sur certains propos de M. de Haller. Il nous dit qu'il y a une hiérarchisation du réseau, des axes de trafic à haut débit et des axes d'habitation. Je pense que vous roulez beaucoup trop vite sur les axes de trafic à haut débit, parce que si vous étiez à 30 km/h, vous verriez qu'ils sont bordés d'immeubles. Ces immeubles sont souvent de huit étages, donc beaucoup plus haut que ceux que vous trouvez dans les zones d'habitation, et il y a beaucoup de logements au bord de ces routes. Regardez à César-Roux, à l'avenue Vinet, à l'avenue de Beaulieu, à Ruchonnet, à Langallerie, à Caroline. Il y a beaucoup d'habitants dans ces zones. Il ne faut donc pas séparer les zones de trafic à haut débit et les zones d'habitation.

Vous parlez du report du trafic qui se fera sur les endroits où la vitesse a été diminuée, parce que si l'on ôte le confort dans les routes à haut débit, les gens vont passer par les quartiers. De toute façon, cela se fait déjà, parce que la plupart du temps, dans ces rues à haut débit, les gens ne font pas du 30 km/h, ils sont arrêtés dans des embouteillages et les quartiers sont déjà traversés ; ce ne serait donc pas une nouveauté.

Pour ce qui est des aménagements obligatoires néfastes aux transports publics, vous avez eu la réponse avant, puisque M^{me} Decollogny a expliqué longuement qu'en vertu de l'article 108 et des dérogations, on peut tout à fait créer une zone 30 ou décider d'une limitation à 30 km/h sur un axe principal sans mettre des gendarmes couchés et des choses qui dérangent les transports publics.

En ce qui concerne la sécurité, on ne diminue peut-être pas le nombre d'accidents, mais on diminue les conséquences. Je reviens sur ce qu'a dit M. Hubler tout à l'heure : lorsqu'un piéton se fait renverser par une voiture à 50 km/h, il a 30 % de chances de s'en sortir ; si la voiture roule à 30 km/h, il a 90 % de chances de s'en sortir. Ce sont les conséquences des accidents et non pas leur nombre qu'il faut prendre en considération. Pour qu'une voiture ne fasse pas de bruit et ne pollue pas, la vitesse idéale n'est pas de 60 km/h, c'est zéro. C'est la meilleure chose qui puisse être.

Je prends un argument du côté des automobilistes, puisqu'il y a quelque chose dont on a très peu parlé : la fluidité du trafic. Sur les autoroutes, on voit quelquefois des limitations de vitesse lorsqu'il y a des départs ou des retours de vacances. Les autoroutes baissent la limite de vitesse non pas pour embêter les automobilistes, mais pour la simple et bonne raison que, quand on diminue la vitesse, on diminue la distance de sécurité qui doit être respectée entre deux voitures, et donc on place plus de voitures sur le même tronçon. Ce qui fait que, sur un tronçon de 600 mètres, par exemple, on peut mettre 50 voitures à 30 km/h, alors qu'à une vitesse de 50 km/h, on ne met que 30 voitures. Quand la circulation est dense, avec un 30 km/h on peut fluidifier le trafic, qui sera d'ailleurs

beaucoup plus agréable pour les habitants, puisque les voitures arrêteront de freiner et redémarrer et rouleront à une vitesse lente plus régulière.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – M^{me} Knecht a dit ce que je voulais préciser concernant la sécurité.

Je reviens sur deux points concernant le bruit et ce qu'a dit M. de Haller. Il a parlé de 3 décibels pour que la différence de bruit soit perceptible. Sachez que, ce qui est appliqué dans le Canton de Vaud dans le cadre des études d'impact sur l'environnement, la différence considérée comme perceptible, c'est 0,5 décibel – cela ressort d'un arrêt de jurisprudence.

Concernant la pente de 3 %, vous avez raison, c'est juste. A partir d'une pente de 3 %, il y a une augmentation du bruit, mais celle-ci se fait tout autant si l'on roule à 30 km/h ou à 50 km/h.

Un dernier point, monsieur Stauber, concernant les investissements. C'est clair que le respect de cette obligation légale d'assainir ces tronçons d'ici 2018 aura des conséquences financières importantes et, justement, on peut choisir les mesures qui auront les incidences financières les moins dommageables pour notre Ville. La limitation de vitesse est en ce sens une mesure qui coûte très peu par rapport aux effets attendus, contrairement aux mesures prises sur le récepteur, comme les fenêtres antibruit qui, elles, coûtent très cher. Il faut vraiment prendre ces mesures sur le lieu d'immission.

M. Pierre-Yves Oppikofer (La Gauche) : – Beaucoup d'arguments ont été avancés. Je ne comprends vraiment pas l'argument de la liberté individuelle, parce que je ne vois pas où est la liberté individuelle d'un conducteur en ville. Sa décision de presser sur le champignon ou sur le frein ne dépend absolument pas de lui, mais uniquement des voitures qui le précèdent et des feux rouges. Il n'y a absolument aucune place pour la liberté individuelle quand on circule en ville.

Deuxième chose, dans le rapport de M^{me} Litzistorf, on peut lire : « Les chances de survie d'un piéton lors d'un accident sont de 30 % à 50 km/h et de 90 % à 30 km/h » ; cela découle de la loi physique dont a parlé M. Hubler. Plusieurs opposants à ce postulat ont essayé d'argumenter en s'appuyant sur des arguments scientifiques. Mais cet argument scientifique est imparable et, ne serait-ce que pour cette unique raison, il vaut la peine de soutenir ce postulat.

M. Bertrand Picard (PLR) : – Je m'abstiendrai de développer l'argumentaire que j'ai prévu compte tenu de la longueur des débats. Quel que soit l'argument des uns ou des autres, ce qui m'inquiète avec l'acceptation de ce postulat, c'est l'engorgement de la circulation en ville, qui va bloquer l'ensemble du système et péjorer la donne aussi bien de la circulation en général que de la pollution. Par conséquent, je vous encourage à rejeter clairement cette proposition.

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Effectivement, il n'est pas forcément utile de revenir sur tous les arguments, car je crois que vous l'avez compris. Les préoccupations des habitants ont été entendues.

Nous n'avons jamais remis en cause le principe des 30 km/h, comme cela a été dit par notre président de groupe. Nous avons entendu M^{me} Knecht. Mais ce que nous avons essayé de faire valoir ce soir par les multiples interventions de mes collègues, c'est les difficultés pratiques, le côté disproportionné et les problèmes de sécurité. Au-delà de tout cela, le message que nous avons essayé de faire passer, c'est cette idée de complémentarité, de cohabitation entre des modes de transport que certains ont essayé de mettre en avant, comme notre collègue Mivelaz.

Je réagis rapidement aux propos de M. Hubler, qui parlait de dogme ou de pragmatisme. Ce qu'on essaye de faire, monsieur Hubler, ce soir, en faisant de la politique, en apportant notre point de vue de libéral-radical, c'est de dire que, certes, nous avons nos valeurs aussi

et vous avez les vôtres, mais les problèmes pratiques qui ont été exposés, qui découlent aussi de notre vision de la société, nous empêchent de considérer qu'il y a plus d'avantages que de défauts dans cette proposition. Nous n'avons pas les mêmes idées. Nous estimons qu'il y a plus de risques pour les habitants lausannois à accepter ce type de proposition.

Malgré certains appels à la cohabitation ou à la complémentarité, à chaque fois que certains osaient évoquer le fait qu'ils prenaient leur voiture, on entendait des remarques ou des « holà ! » dans la partie gauche de cet hémicycle ; cela me dérange. On a aussi entendu des plaidoyers antivoitures, notamment de la part des Verts. J'aurais souhaité qu'ils s'inspirent un peu plus de ce qui semble être la nouvelle théorie de leur président, Antonio Hodgers, qui déclarait récemment que les Verts étaient les amis des automobilistes. On demande aux Verts d'être un peu plus amis des automobilistes ce soir et donc de rejeter ce postulat.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – J'aimerais revenir sur ce que j'ai entendu à propos des nuisances sonores. Là où il y a de la vie, il y a du bruit. Autrement, il faut aller vivre au fin fond de la campagne, où vous entendrez encore les oiseaux, ou bien dans le désert, et vous entendrez le sable qui roule en bas d'une dune en faisant un sifflement.

J'ai récemment eu la « chance » de faire un séjour de trois semaines à la clinique La Source, située à l'avenue Vinet. J'ai été bien plus dérangée par le bruit des freins des bus que par les bruits des automobiles. Qu'allez-vous demander après ? Est-ce que vous allez demander que l'ensemble des freins du parc automobile des bus tl soit changé ? Il faut raison garder.

J'aimerais revenir sur les propos de M. Hubler, qui prétend que les commerçants de la rue Haldimand sont contents d'avoir une rue piétonne. Avez-vous remarqué, monsieur Hubler, à quel rythme les commerces changent dans cette rue ? Cela signifie bien qu'ils ne tiennent pas le coup, qu'ils ne peuvent pas vivre dans une rue piétonne. Je vous recommande donc de refuser la prise en considération de ce postulat, car c'est un premier pas vers une interdiction générale de circuler en Ville de Lausanne.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Je continuerai en vous parlant de l'arrêt du Tribunal fédéral concernant Zoug, qui date de 2010. Dans le cadre de travaux de rénovation de plusieurs rues de son centre-ville, Zoug avait prévu des assainissements du bruit routier. Ces assainissements, des fenêtres isolantes en particulier, ne permettaient pas de respecter les valeurs limites définies par l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. Le Canton de Zoug a alors octroyé des allègements à la Ville de Zoug.

Un recours a été déposé auprès du Tribunal administratif, dans lequel le recourant demandait que toutes les mesures permettant de diminuer les émissions sonores soient étudiées, conformément à l'article 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière. Son recours a été rejeté par le Tribunal administratif. Il a alors fait recours auprès du Tribunal fédéral.

Je cite quelques extraits de l'arrêt du Tribunal fédéral : « Accorder des allègements sans une connaissance suffisante des effets d'une réduction de vitesse est contraire à l'art. 14, al. 1 de l'OPB. Le fait que le tronçon de route soit un axe principal ne change rien à l'affaire ». Un peu plus loin : « Dans le cas qui nous occupe, cette possibilité – réduction de la vitesse – n'a simplement pas été étudiée. La Direction des travaux n'évoque d'ailleurs que des suppositions quant aux effets éventuels d'une réduction de la vitesse sans vérification concrète. Les Autorités cantonales ne respectent pas le fait que des allègements selon l'art. 14 de l'OPB ne peuvent être accordés que dans des cas exceptionnels. En conclusion, le recours est justifié. La Direction des travaux du Canton de Zoug devra examiner l'effet de la diminution de la vitesse le long de l'axe principal Artherstrasse-Grabenstrasse ».

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – J’aurais beaucoup aimé apporter aussi mon grain de sel à ce débat, mais je préfère déposer une motion d’ordre. Mais j’aimerais entendre le municipal avant de voter.

La discussion sur la motion d’ordre est ouverte.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je m’étonne de la proposition de M. Rossi de passer la parole à un conseiller municipal. Cela ne me semble pas tout à fait dans les mœurs de ce Conseil ; c’est encore la présidente qui donne la parole aux différents intervenants.

Certains points doivent encore être éclaircis du point de vue de la procédure. En effet, modifier une initiative au-delà de sa caractéristique motion/postulat, retrancher quelque chose ou en ajouter me semble problématique. Nous entrons dans une zone que nous avons déjà abordée et que nous avons refusée la dernière fois. Il me semble qu’on ne devrait pas entrer en matière sur cette modification et que cela nécessite une discussion, parce que, si la majorité de ce Conseil peut commencer à amender des motions ou des postulats au moment de leur prise en considération, ce n’est pas de nature à simplifier nos débats, comme on peut le voir même lorsque cela n’est pas possible.

La présidente : – Je me permets de préciser que c’est l’initiateur qui a modifié son propre document.

M^{me} Marie-Ange Brélaz-Buchs (Les Verts) : – Je défends évidemment M. Rossi dans sa demande. Nous discutons depuis une heure et demie de la prise en considération et du renvoi à la Municipalité d’un postulat. Nous ne parlons pas du tout d’un rapport-préavis. Pourtant, j’ai l’impression depuis bientôt une heure et demie que nous parlons d’un rapport-préavis. Il me semble que nous devrions attendre d’avoir ce rapport-préavis dans les mains pour vraiment en parler.

La présidente : – La motion d’ordre de M. Rossi demande d’interrompre le débat. Il souhaite que la Municipalité puisse s’exprimer ; il me paraît normal qu’un membre de la Municipalité puisse s’exprimer sur le sujet. On souhaite juste qu’il ne le fasse pas trop longuement et qu’on passe au vote.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – On prend vraiment beaucoup de libertés avec notre Règlement. On ne peut pas proposer une motion d’ordre en disant qu’il faut que le municipal puisse s’exprimer. Il s’est exprimé ! Ou c’est une motion d’ordre ou ce n’en est pas une. Si c’est une motion d’ordre, comme l’a dit M. Hildbrand, on ne peut pas ensuite donner la parole au municipal. Ce n’est pas à un conseiller communal de le faire.

Ce que dit M. Hildbrand est extrêmement important : le postulat ne peut pas être modifié, quand bien même c’est la postulante ou la motionnaire qui souhaite le faire. Il y a un problème. Il faudra voir sur quoi on va délibérer ensuite, ou alors ce sera la prochaine fois, mais on ne peut pas modifier un postulat comme cela a été fait.

M^{me} Evelyne Knecht (La Gauche) : – En tant que co-motionnaire, et co-postulante maintenant, je précise que nous avons fait cette modification dans le cadre de la commission, que la commission l’a acceptée et qu’elle a voté en fonction de cela. Ce n’est pas une modification faite a posteriori. C’est une petite parenthèse qui n’est pas très importante, qu’on pourrait d’ailleurs enlever, car l’état d’esprit de la demande du 30 km/h est compris. On nous a simplement demandé de le préciser dans le cadre de la commission, ce que nous avons accepté. Ce n’est donc pas une modification faite ultérieurement.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Il me semble important de rejeter la motion d’ordre, d’entendre le cas échéant d’autres personnes qui auraient à s’exprimer sur la procédure et le point de vue de la Municipalité. A ce moment-là, M. Rossi pourra déposer immédiatement une motion d’ordre qui, je crois, trouvera une large majorité dans ce Conseil.

La présidente : – Il y a encore deux personnes qui ont demandé la parole sur le débat précédent. Monsieur Rossi, maintenez-vous votre motion d'ordre ?

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Je pense effectivement que le débat sur la procédure doit avoir lieu. Celui-ci peut avoir lieu juste après la prise de parole du municipal en charge, s'il souhaite la prendre avant le vote. Je pense que c'est le meilleur moyen de procéder.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Je propose à la commission, par gain de paix, qu'elle considère que c'est un éclaircissement au procès-verbal, parce que, sur le fond, M. Hildbrand a raison : on ne peut pas modifier un postulat en commission, même si c'est l'auteur qui le fait ; et c'est la même chose avec une motion. Par contre, si vous précisez une intention, cela ne pose aucun problème de le noter au PV, cela fait partie du rapport. On peut donc considérer qu'il n'y a plus de rajout et que la motion d'ordre de M. Rossi a plein sens. M. François peut alors me succéder sur le fond du problème.

M. Philippe Ducommun (UDC) : – Je fais juste remarquer que, sur le rapport de la commission, il est indiqué : « Après toutes les discussions, les motionnaires n'acceptent pas de : 1) transformer la motion en postulat ». Cela n'a donc pas été discuté en commission.

La présidente : – C'est sur le point 2 qu'il y a eu une modification du postulat avec le rajout : « zone 30 ou limitation à 30 km/h ». Vous l'avez dans le rapport de la commission.

M. Philippe Ducommun (UDC) : – Oui, je l'ai sous les yeux.

La discussion sur la motion d'ordre est close.

La motion d'ordre est adoptée avec quelques abstentions et une forte proportion d'avis contraires.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je vous ai entendus, les uns et les autres. C'était long. J'ai pris pas mal de notes et je me réjouis de relire le procès-verbal de cette séance importante.

Je me permettrai de faire plusieurs commentaires, parce que je ne peux pas accepter certains propos de M^{me} Decollogny en particulier, qui sont incomplets. Je ne dis pas que ce qu'elle a dit est faux, mais c'est en tout cas incomplet. Personnellement, je ne peux pas l'accepter puisque, dans les témoignages qui ont été donnés par écrit, il y a aussi des nuances, tandis qu'on prend le tout comme acquis. Il y a certaines dispositions qui n'ont pas du tout été dûment expliquées.

Je ne sais pas quel écho donnera la presse des propos qui ont été tenus, mais je pourrais dire que c'est vraiment difficile d'habiter en ville, et plus particulièrement à Lausanne, et que bien vivre à Lausanne n'est en tout cas pas la garantie donnée par nos autorités. Je pourrais dire aussi que tout ce qui a été fait ces dernières années n'a pas abouti à l'objectif que nous avons tous, soit d'améliorer la qualité de l'urbain et de l'espace de vie ; bref comment mieux vivre à Lausanne ! Manifestement, en vous écoutant, c'est un véritable échec, puisque je n'ai pas entendu de message positif concernant les modifications structurelles qui ont été apportées à ce problème. J'ai donc un ressenti assez défavorable du travail qui a été exécuté, surtout des choses que vous avez votées depuis un certain nombre d'années – plus particulièrement ces dix à quinze dernières années.

J'ose penser que c'est le sujet qui vous a fait exprimer quelques excès verbaux, que vous aimez toujours votre ville et que vous pensez qu'on peut l'améliorer. Tout un chacun essaye, finalement, d'améliorer son milieu de vie. Le thème que vous avez choisi ce soir c'est le bruit, et c'est bien. C'est la suite d'un préavis que votre Conseil a voté en 2001, juste avant des élections, le 7 juin 2001, que je vous ai présenté. C'était une demande de crédit d'études qui traitait du bruit. Je rappelle quelques objectifs et comment on pouvait traiter ce difficile problème.

Pour résoudre ce difficile problème que nous avons dans nos cités, et qui n'est pas spécifique à Lausanne, on vous a donné la méthode. Vous la retrouvez en page 10 du préavis 221. Ce qui m'étonne d'ailleurs c'est que vous n'y avez jamais fait référence. C'est un document de base que vous avez accepté et sur lequel vous avez accepté de construire la ville depuis douze ans maintenant, puisque cela fait douze ans que ce préavis a été accepté. La Municipalité a travaillé à partir de ce document, tout comme elle a travaillé sur le Plan directeur cantonal pour améliorer la qualité de vie. L'espace sonore était un problème qu'on devait traiter avec une certaine priorité. Je ne vous le lis pas, mais je dois vous donner quelques éléments.

En ce qui concerne le réseau routier communal, l'assainissement a débuté par la mise en place de la stratégie des déplacements basée sur les principes du Plan directeur communal, voté par le Conseil communal en 1995 et adopté par le Conseil d'Etat en 1996. Ce concept général des déplacements repose sur les actions suivantes – je rappelle que c'est un préavis sur le bruit. Premier point : mettre en place la hiérarchisation du réseau routier compte tenu de la vocation du territoire et des contraintes environnementales ; je me permets un commentaire, les propos de la motion, maintenant transformée en postulat, remettent en cause la hiérarchisation du réseau ; je tiens à le rappeler, car c'est important.

Deuxième point : appliquer une politique de stationnement favorisant les résidents et les visiteurs ; cela a été mis en place.

Troisième point : développer les transports publics et l'information aux usagers ; en ce qui concerne ce point, les actions ne sont pas suffisantes, j'en conviens. On a construit le m2 et dépensé environ 5 millions en complément dans notre réseau, ce qui n'est manifestement pas assez, puisqu'il y a encore des problèmes. En tout cas, la Municipalité n'a jamais dit qu'elle avait résolu tous les problèmes de la cité ; par contre, elle a des résultats, et j'y reviendrai.

Quatrième point : adapter et maîtriser le trafic à l'aide de la signalisation lumineuse par le SET, dont vous avez voté les crédits.

Cinquième point : modérer les quartiers résidentiels en zone 30 – il y en a plus de 40 et demain il y en aura peut-être 50 ; il faut les mettre en place selon une ordonnance, telle qu'elle a été dûment votée par le Parlement fédéral ; ces ordonnances ont aussi été adoptées par les différentes autorités.

Sixième point : étendre les zones piétonnes ; j'ai fait une proposition en octobre 2009, que vous avez proprement rejetée ; j'en ai pris acte.

Septième point : étendre et améliorer les cheminements piétonniers, chose que nous faisons tous les jours ; ces dernières années, on a augmenté la surface piétonnière de 25 %.

Huitième point : réaliser les itinéraires cyclables ; on vous a fait le bilan de l'amélioration des itinéraires cyclables. Voilà, mesdames et messieurs, la méthode que vous avez acceptée en 2011. Je prends acte des propos qui ont été tenus et un préavis devra, sans aucun doute, être établi sur la base de ces propos.

On a fait référence à l'Office fédéral des routes, et plus particulièrement à la Division de la circulation routière. Je vais peut-être répéter ce qu'a déjà dit M^{me} Decollogny, mais je vous donne la suite de ce qui a été écrit : « L'efficacité d'un abaissement de la vitesse de manière temporaire est cependant très discutable. La Police cantonale de Zurich a mené en 2001-2002 un essai similaire à Samstagern, où la route menant à l'école communale a été limitée à certaines heures, aux débuts et aux fins des cours, avec un panneau à signalisation variable à 30 km/h portant la mention "Ecole". Le rapport sur cet essai indique, dans ses conclusions, que cette mesure d'abaissement de la vitesse maximale de manière provisoire et récurrente a été victime de l'effet d'accoutumance et que la vitesse des automobilistes, après avoir diminué fortement au début, est très vite remontée. Le manque de mesures d'accompagnement, telles que décrochements verticaux et horizontaux, rétrécissements

latéraux, etc., qui gêneraient sinon la circulation pendant les heures normales à 50 km/h est mis en cause pour expliquer les résultats obtenus. »

Pour mettre en place une zone de rencontre, une zone 30 ou une limitation de vitesse à 30 km/h, il faut mettre des obstacles pour que cette opération soit pérenne. C'est le *deal* que nous avons, l'exécutif et vous-mêmes, pour différentes rues. C'est le cas de la rue Centrale, de l'avenue de Cour et, depuis, on a décliné aussi l'avenue du Bugnon avec ce type de méthode. On a aujourd'hui une vitesse moyenne en Ville de Lausanne entre 35 km/h et 38 km/h. C'est clair, et M^{me} Decollogny a parfaitement raison, il y a les excès nocturnes, mais il n'y a pas que la circulation automobile qui génère du bruit ; il y a aussi l'activité humaine, voire d'autres activités, qui provoquent du bruit.

J'aurais pu vous citer encore plein de choses, mais je vais m'arrêter là. Le bilan des investissements et des travaux que vous avez fait ces dernières années, c'est des dizaines de millions ; ce n'est pas 100 millions, mais nettement plus. Si l'on intègre le m2, la communauté a investi pas loin d'un milliard à un milliard et demi dans nos infrastructures. En 2010-2012, il y avait moins 13 % de circulation et plus 36 % de mobilité, avec un report de personnes sur les transports publics. C'est un succès. Très peu de villes sont arrivées à cela. Mais c'est un engagement financier important et une modification structurelle très importante. Dans la mobilité, on doit offrir des solutions en transports publics, tout comme l'amélioration de la mobilité douce est fondamentale ; et c'est le critère principal du plan directeur.

La diminution de la circulation quand on a un équipement fort, moderne et attirant, dépasse très nettement ces 13 % – ce qui était estimé dans l'étude d'impact – et jusqu'à plus de 20 %. C'est un effet quantitatif qui diminue les nuisances, que ce soit de l'air ou le bruit. Il y a des cartes spécifiques et les preuves sont clairement données aujourd'hui de cette diminution très importante des nuisances de l'air et du bruit. Mais, il est vrai que, dans la partie centrale de la ville, il y a des problèmes et ce sera difficile d'être en dessous des seuils inscrits dans l'Ordonnance sur la protection du bruit et la protection de l'air.

Construire la ville, c'est complexe. Je n'ai malheureusement pas eu le temps de donner une clé USB à la présidente pour montrer ce document très complexe. La construction d'une ville, c'est trois cercles. Il y a la problématique des équipements et des infrastructures. Il y a la problématique de la position de l'habitat par rapport aux axes structurants, et c'est aussi la mise en place et le positionnement de l'emploi dans cette cité. Si vous ne traitez pas ces trois paramètres, vous n'avez pas le résultat de la problématique, qui est la notion qualitative que nous essayons d'obtenir. Tout cela est compliqué. Se déplacer autrement nécessitera des mesures coordonnées et que la société trouve des solutions ensemble, mais ce n'est pas traiter seulement un sujet.

Toutes les mesures qui ont été prises ces derniers temps nous permettent d'aboutir à une amélioration qualitative – et j'insiste bien sur cela – de l'espace urbain. La mutation de la ville est un long effort, et ne permet pas de prendre une direction et, le lendemain, d'en prendre une autre. La force de notre démocratie, c'est de trouver des solutions ensemble et non d'opposer une mobilité par rapport à une autre ; c'est fondamental.

Prochainement, vous allez voter les Axes forts, ce qui est fondamental. Ce sera une modification structurelle. Il est vrai que le fait de fermer une ou deux rues, comme cela a été dit par plusieurs intervenants, aura des conséquences ; ce sont des conséquences importantes et on doit trouver des solutions ensemble. On ne doit pas opposer une partie de la société à une autre. Nous n'avons jamais caché qu'il y avait un problème sur la petite ceinture et on peut se demander si demain on ne doit pas modifier la structure même de la petite ceinture. Parce qu'il y a pas que la rue Vinet qui pose problème ! C'est d'ailleurs où il y a le moins de problèmes – plus 13 % –, alors que l'avenue de la Gare et Ruchonnet, c'est entre 20 % à 25 % de circulation supplémentaire, sachant qu'on a encore la mutation de la Gare de Lausanne. Avec la nouvelle Gare de Lausanne, on aura deux fois plus de piétons qui entraveront la mobilité. Il faudra donc qu'on trouve des solutions.

On vous a proposé le m3 ; on ose espérer qu'il sera réalisé. C'est une des mesures structurelles importantes qu'on devra mettre en place, ces fameuses mesures d'accompagnement qui doivent être mises en place dans le cadre des Axes forts, et qui sont réclamées par le milieu de l'économie, tout comme par la société civile.

Le report de trafic dans notre ville a des conséquences. On a décidé d'une hiérarchisation du réseau, il y a maintenant plus de quinze ans. Il faut conserver cet objectif, et c'est d'ailleurs ce que demande la loi, même quand il y a des problèmes. Il est vrai qu'on a droit à des dérogations, mais il faut prouver qu'on n'a pas d'autre solution. La décision du Tribunal fédéral concernant le Canton des Grisons s'explique parce qu'il n'y avait pas d'autre solution. S'il y a une alternative, on la prend. Mais on ne peut pas croire que, parce qu'il y a un jugement rendu par le Tribunal fédéral on peut le reporter très facilement de-ci, de-là. Non, il y a des conditions-cadres claires.

Etre protégé de la nuisance de l'autre, c'est un combat difficile, mais il faut aussi respecter l'autre qui crée cette fameuse nuisance ; c'est fondamental. C'est peut-être un peu philosophique, mais cela s'appelle tout simplement vivre ensemble, ou vivre en société. C'est un combat difficile et je crois que les élus que nous sommes doivent se rappeler cela et travailler avec l'autre.

La discussion est close.

La présidente : – Je vous propose de voter sur le postulat tel qu'il a été déposé ; si j'ai bien compris, les initiants ne s'attachent pas ce point d'une limitation à 30 km d'une manière absolue. M. Français dit qu'il l'a entendu. Cela ne changera pas grand-chose dans le travail que devra fournir l'Administration. La commission a voté de manière particulière, c'est-à-dire qu'elle a voté séparément les trois éléments demandés.

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts), rapportrice : – Effectivement, la commission a voté les trois conclusions séparément. Pour la première proposition, la commission s'est prononcée avec 5 oui, 4 non et 1 abstention. Pour la deuxième proposition, il y a eu 6 oui, 4 non et 0 abstention. Pour la troisième proposition, il y a eu 8 oui, 2 non et 0 abstention.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

Le postulat est pris en considération par 52 voix contre 30 et sans abstention.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu la motion de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de transformer cette motion en postulat ;
2. de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

La séance est levée à 20 h 50.