

Bulletin du Conseil communal

N° 8



Lausanne

Séance du 22 novembre 2016 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 22 novembre 2016

8^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 22 novembre 2016, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Valentin Christe, président

Sommaire

Deuxième partie	833
Interpellation urgente de M^{me} Gianna Marly et consorts : « Mise en œuvre d'Equitas ». Interpellation urgente de M. Hadrien Buclin et consorts : « Equitas : une mise en œuvre inéquitable pour de très nombreux employés de la Ville ! »	
Discussion – Reprise.....	833
Postulat de M. Claude Calame : « 30 km/h sur la 'Petite ceinture' et dans son périmètre »	
Développement photocopié.....	839
Discussion préalable.....	841
Projet de règlement de M. Claude-Alain Voiblet et consorts : « Interdiction de la mendicité à Lausanne - Modification de l'art. 87bis du Règlement général de police »	
Développement photocopié.....	842
Discussion préalable.....	842
Postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour un meilleur accès à l'art : une artothèque lausannoise »	
Développement photocopié.....	843
Discussion préalable.....	843
Postulat de M. Romain Felli et consorts : « Pour des pataugeoires en libre-accès dans les parcs publics »	
Développement photocopié.....	844
Discussion préalable.....	844
Postulat de M^{me} Céline Misiego et consorts : « Où sont passées les Journées sans voiture ? »	
Développement photocopié.....	845
Discussion préalable.....	845
Postulat de M. Pierre Oberson : « 'This is my street', et quoi encore ? »	
Développement photocopié.....	846
Discussion préalable.....	847
Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « 'Food truck', quel statut pour ces restaurants sur roulettes ? »	
Rapport.....	847
Discussion.....	850

Réponse au postulat de M^{me} Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 dans le quartier sous-gare ». Réponse au postulat de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public »

Rapport-préavis N° 2015/86 du 10 décembre 2015	854
Rapport	861
Discussion	863

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Caroline Alvarez Henry, Quentin Beausire, Philippe Ducommun, Sara Gnoni, Henri Klunge, Françoise Longchamp, André Mach, Roland Philipoz, Gianni-John, Diane Wild, Anna Zürcher.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Xavier de Haller, Jean-Pascal Gendre, Claude Nicole Grin, Musa Kamenica, Gilles Meystre, Sophie Michaud Gigon, Graziella Schaller.

Membres présents	82
Membres absents excusés	11
Membres absents non excusés	7
Effectif actuel	100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Interpellation urgente de M^{me} Gianna Marly et consorts : « Mise en œuvre d'Equitas »**Interpellation urgente de M. Hadrien Buclin et consorts : « Equitas : une mise en œuvre inéquitable pour de très nombreux employés de la Ville ! »**

Discussion – Reprise

Il est passé à la discussion sur la première résolution Benoît Gaillard.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : – J'aimerais avoir une précision du motionnaire. Est-ce que ces trois principes sont bien les principes « bateau » que j'ai cités, c'est-à-dire transparence, équité et cohérence, ou est-ce qu'il y en a d'autres ?

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – C'est un vrai plaisir d'essayer d'aider M. Dolivo à naviguer dans les principes, les valeurs et les grandes lignes. C'est extrêmement simple, cette résolution dit qu'on continue à soutenir l'idée générale du système de rémunération, qu'on peut décliner à l'envi – il y a tout un préavis sur la question, si jamais, que je vous invite à lire –, ainsi que les principes qui fondent le système, comme on l'a fait en juin. Vous l'avez bien compris, on a voté le système en juin et, aujourd'hui, on le vote à nouveau avec ses effets, ses principes et ses objectifs.

Maintenant, quant à savoir si c'est « bateau », je crois qu'on déjà eu un petit échange tout à l'heure. Je peux vous donner raison, si on prend les termes que vous avez cités, et qui étaient aussi ceux de M. Donzé – équité, cohérence, transparence – dans le même sens qu'on les trouve parfois dans les chartes de valeurs un peu creuses d'entreprises, ou même du secteur public ; oui, évidemment, c'est « bateau ».

En revanche, quand on rétablit l'égalité homme-femme de façon à pouvoir obtenir la certification *equal-salary*, quand on fait en sorte que chaque personne sache pourquoi elle gagne tant, pourquoi elle est dans une telle classe, avec une méthode objective, ou en tout cas tendant à l'objectivité et à la transparence, que les gens sachent de façon précise dans quelle situation se trouvent leurs collègues et dans quelle situation ils se trouveront s'ils travaillent à la Ville, ce n'est pas tout à fait « bateau ». J'en veux pour preuve que le système de la Ville de Lausanne ne fonctionnait pas comme cela jusqu'à maintenant. On trouve encore beaucoup de systèmes qui ne fonctionnent pas comme cela dans les collectivités publiques romandes. Même si vous avez parfois un peu de peine avec les capitaines de ce bateau, j'espère vous pourrez faire un bout, peut-être quelques encablures avec nous en votant les deux résolutions.

Le président : – Il y a une demande de vote nominal.

La demande d'appel nominal est appuyée par cinq conseillers.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

A l'appel nominal, la première résolution Benoît Gaillard est adoptée par 69 voix contre 2 et 4 abstentions.

Ont voté oui : M^{mes} et MM. Aubert Eliane, Beaud Valéry, Beetschen Véronique, Bettschart-Narbel Florence, Billard Aude, Birchler Jean-Christophe, Bouchez Géraldine, Bouverat Arnaud, Briod Alix Olivier, Brun Delphine, Cachin Jean-François, Calame Claude, Carrel Matthieu, Carvalho Arruda Carine, Chenaux Mesnier Muriel, Company Xavier, Corboz Denis, Crausaz Mottier Magali, Dana Louis, de Meuron Thérèse, Decollogny Anne-Françoise, Di Giulio Nicola, Donzé Manuel, Dubas Daniel, Ethenoz Pierre, Evéquoz Séverine, Felli Romain, Fürbringer Jean-Marie, Gaillard Benoît, Gaudard Guy Pascal, Genoud Alice, Heiniger Latha, Henchoz Jean-Daniel, Hubler Alain, Joosten Robert, Kessler Sébastien, Lapique Gaëlle, Maillard Mathieu, Marion Axel, Marly Gianna, Martin Pedro, Messere Anita, Miauton Philippe, Misiego Céline, Mivelaz Philippe, Moscheni Fabrice, Mundinger-Jaccard Laurence, Neumann Sarah, Pagés Barbara, Pascuas Zabala Esperanza, Pernet Jacques, Pernet Sandra, Picard Bertrand, Porchet Léonore, Rastorfer Jacques-Etienne, Ricart Henri, Richard-de-Paolis Paola, Rivola Filippo, Roch Karine, Rossi Vincent, Salzmann Yvan, Sangra Marie-Thérèse, Schlienger Sandrine, Thambipillai Namasivayam, Tran-Nhu Thanh-My, Unal Ismail, Voutat Marlène, Wyssa Stéphane, Zangger Anna.

Ont voté non : MM. Calame Maurice, Oberson Pierre.

Se sont abstenus : M^{mes} et MM. Buclin Hadrien, Conscience Pierre, Dolivo Jean-Michel, Voiblet Claude-Alain.

La discussion sur la deuxième résolution Benoît Gaillard n'est pas utilisée.

Le président : – Il y a aussi une demande de vote nominal pour cette deuxième partie.

La demande d'appel nominal est appuyée par cinq conseillers.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

A l'appel nominal, la deuxième résolution Benoît Gaillard est adoptée par 62 voix contre 2 et 8 abstentions.

Ont voté oui : M^{mes} et MM. M^{mes} et MM. Aubert Eliane, Beaud Valéry, Beetschen Véronique, Bettschart-Narbel Florence, Birchler Jean-Christophe, Bouchez Géraldine, Bouverat Arnaud, Brun Delphine, Buclin Hadrien, Cachin Jean-François, Carrel Matthieu, Carvalho Arruda Carine, Chenaux Mesnier Muriel, Company Xavier, Corboz Denis, Crausaz Mottier Magali, Dana Louis, de Meuron Thérèse, Decollogny Anne-Françoise, Di Giulio Nicola, Donzé Manuel, Dubas Daniel, Ethenoz Pierre, Evéquoz Séverine, Felli Romain, Fürbringer Jean-Marie, Gaillard Benoît, Heiniger Latha, Henchoz Jean-Daniel, Hubler Alain, Joosten Robert, Kessler Sébastien, Lapique Gaëlle, Maillard Mathieu, Marion Axel, Marly Gianna, Martin Pedro, Messere Anita, Miauton Philippe, Misiego Céline, Mivelaz Philippe, Moscheni Fabrice, Mundinger-Jaccard Laurence, Neumann Sarah, Pagés Barbara, Pascuas Zabala Esperanza, Pernet Jacques, Pernet Sandra, Picard Bertrand, Porchet Léonore, Rastorfer Jacques-Etienne, Ricart Henri, Richard-de-Paolis Paola, Rivola Filippo, Roch Karine, Rossi Vincent, Salzmann Yvan, Sangra Marie-Thérèse, Schlienger Sandrine, Thambipillai Namasivayam, Tran-Nhu Thanh-My, Unal Ismail.

Ont voté non : MM. Calame Maurice, Oberson Pierre.

Se sont abstenus : M^{mes} et MM. Briod Alix Olivier, Calame Claude, Conscience Pierre, Dolivo Jean-Michel, Gaudard Guy Pascal, Voiblet Claude-Alain, Wyssa Stéphane, Zangger Anna.

Il est passé à la discussion sur la résolution Guy Gaudard.

Le président : – J'en viens maintenant à la troisième résolution, déposée par M. Guy-Pascal Gaudard. Nous sommes confrontés à un problème évident concernant le fond de cette résolution. Il faut le dire clairement : une résolution s'adresse à la Municipalité. Or ici, force est de constater que le simple terme « Municipalité » est absent. Par ailleurs, je ne vois pas en vertu de quoi la Municipalité, qui n'est pas directement interpellée dans la résolution, pourrait empêcher un conseiller communal de faire usage du droit qui lui a été conféré par le peuple. Donc, en l'état, cette résolution est clairement irrecevable. Cela étant, si quelqu'un souhaite s'exprimer à ce propos, je lui donne volontiers la parole.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Si ma résolution n'est pas acceptable, j'espère que les conseillers communaux concernés par la résolution s'abstiendront de voter. Il me semble qu'il y a un évident conflit d'intérêts dans le sujet que l'on traite ce soir. La loyauté politique aurait voulu que ces gens s'abstiennent.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Anticipant la non-recevabilité de cette résolution, j'ai déposé une résolution alternative.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité rende public le vote des conseillers communaux et leur lien professionnel avec la Ville de Lausanne.

Il est passé à la discussion sur la résolution Fabrice Moscheni.

M. Cédric Fracheboud (PLC) : – Je voulais répondre à M. Guy Gaudard, que je respecte. Comme je l'ai dit, par honnêteté, je m'abstiendrai de voter. Maintenant, en tant qu'élu et citoyen de la Ville de Lausanne représentant un certain nombre de personnes, il serait de mon droit de pouvoir le faire. Si on veut me retirer ce droit, on a un vrai souci démocratique. Effectivement, il y a d'autres situations où des personnes ont des intérêts et votent tout de même.

M. Hadrien Buclin (EàG) : – Outre le fait que réduire les droits de conseillers communaux éligibles est contraire aux principes démocratiques, j'aimerais rappeler le caractère absurde de cette résolution, puisque le registre des intérêts du Conseil communal est public. Il est sur internet et rend publiques les professions des conseillères et conseillers communaux. Ce n'est pas à la Municipalité de rendre cela public. Donc, monsieur Moscheni, je ne comprends pas vraiment le sens de votre résolution.

C'est un peu l'hôpital qui se moque de la charité que ce genre de résolution vienne des bancs de la droite, PLR ou UDC. Le jour où les représentants des assureurs s'abstiendront de voter sur les questions liées à la politique de la santé aux Chambres fédérales, peut-être que vous serez en mesure de nous donner des leçons sur cette question. Mais, avant, je trouve cela assez hypocrite de votre part.

M. Daniel Dubas (Les Verts) : – Je soutiens totalement ce que M. Buclin a dit. Il y a effectivement un caractère absurde dans cette proposition. C'est extrêmement dangereux de commencer à argumenter de cette façon, comme s'il y avait des conseillers communaux de première et de deuxième classe. Si vous voulez empêcher les employés de l'administration communale de faire partie du Conseil communal, alors, il faudrait le faire au moyen du règlement concerné. C'est dans cette voie qu'il faudrait s'engager. Nous n'allons en aucun cas soutenir la proposition de M. Gaudard, ni celle de M. Moscheni.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Je n'ai rien à ajouter aux excellents propos de MM. Buclin et Dubas.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Je prends note des différentes remarques. Je dois dire, monsieur Buclin, que je suis tout à fait d'accord avec vous par rapport à ce qui se passe au niveau des Chambres fédérales. Les conflits d'intérêts de certaines personnes qui votent devraient être beaucoup plus clairs. Et c'est exactement ce que je demande ici. Je ne parle pas d'empêcher des gens de voter, mais simplement que leurs intérêts propres soient

clairement compris par les gens qui nous regardent peut-être à la télévision, et accessoirement par les habitants de Lausanne.

Pour revenir sur le registre des intérêts, qui est effectivement publié et public, si vous le consultez, vous verrez que l'employeur des personnes n'est pas mentionné. Il est donc impossible de savoir si la personne travaille pour la Ville de Lausanne ou non. C'est exactement ce que demande cette résolution, soit de mettre cette information clairement en avant, dans un esprit de transparence. Ainsi, les gens pourront s'exprimer par un vote par rapport à Equitas. Et c'est une information qui n'existe pas dans le registre des intérêts.

M. Alain Hubler (EàG) : – Mes préopinants sont très méchants avec ce pauvre M. Moscheni, qui essaye de faire le bien pour tout le monde, mais qui s'y prend de manière un peu désolante. Il y a un moyen très simple de rendre le vote public. Comment ferait la Municipalité pour rendre cela public ? Est-ce qu'elle payera une page dans *24 heures* pour publier le résultat du vote de ce soir ? Cela nuirait aux finances de la Commune. Il n'y a qu'à demander le vote nominal et mettre ensuite le nom des collègues de ce Conseil qui sont conseillers communaux et fonctionnaires sur Facebook, avec le résultat du vote. Ce n'est pas une affaire.

Maintenant, concernant les collègues qui sont à la fois fonctionnaires et conseillers communaux, ils ont peut-être aussi d'autres pressions que celle de M. Moscheni. Par exemple, ils ont leur patron en face, qui peut être contrarié par un vote, ou alors on peut les accuser de vouloir influencer sur tout, y compris sur les budgets, voire sur le budget de leur direction ou de leur section. Bref, je crois que le débat n'a pas lieu d'être. Si les fonctionnaires communaux peuvent se présenter à des élections, c'est qu'il y a une bonne raison, c'est que l'on a estimé que c'était tout fait compatible comme fonction. Vous devriez proposer une modification du Règlement du Conseil communal plutôt que de procéder par des résolutions qui ne servent à pas grand-chose.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Nous avons un long débat qui s'annonce avec plusieurs résolutions. La proposition de M. Hubler me convainc. Je ne veux pas rajouter de l'huile sur le feu, mais, pour être sûr que M. Moscheni comprenne cette position, je crois savoir que lui-même travaille pour une caisse de pensions. Cela voudrait dire que si l'on appliquait sa résolution à lui-même, il faudrait qu'à chaque fois qu'il se prononce sur la CPCL, à l'avenir, il nous rappelle qu'il travaille pour une caisse de pensions et que la Municipalité rende public ce fait. Il pourrait nous rappeler aussi que, sur certains investissements, l'employeur ou la caisse de pensions pour laquelle M. Moscheni travaille pourrait être en compétition avec la CPCL, ce qui pourrait expliquer ses avis bien tranchés sur celle-ci. Cela se passe de commentaires supplémentaires.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Pour détendre l'atmosphère, comment ferait la Municipalité si d'aventure le vote se faisait à bulletin secret ?

M. Henri Ricart (PLC) : – Il ne faut pas que M. Moscheni oublie qu'on est tous assermentés.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Monsieur Dupuis, je ne travaille pas pour une caisse de pensions, je suis dans un conseil de fondation. J'ai d'ailleurs proposé à M^{me} Germond de faire une charte qui permette à toutes les personnes qui travaillent dans le cadre de la COFIN d'avoir un engagement clair, ce qui a été refusé par la gauche, qui disait que s'il y avait une telle charte à signer, ce n'était surtout pas par les gens de la gauche, mais plutôt par les gens de la droite, qui sont tous des crapules. Plaisanterie mise à part, c'était un peu la réponse enjouée de certaines personnes de la gauche.

Concernant cette résolution, je remets l'église au milieu du village. L'idée est simplement d'envoyer un message de transparence. Quelle est la honte de dire ce qu'on a voté par rapport à un budget et par rapport à un projet qui nous touche ? Vous le dites très clairement, la loi vous permet de le voter, vous avez donc le droit de dire ce que vous pensez par rapport à ce projet, qui effectivement touche directement le salaire de certains.

Pourquoi ne pas simplement dire que vous travaillez à la Ville de Lausanne pour que ce soit public ? Je le répète, cette information n'est pas connue si vous consultez le registre des intérêts ; on ne sait pas qui travaille pour la Ville de Lausanne. Je serais donc bien incapable de mettre sur ma page Facebook – que je n'utilise pas du tout par ailleurs – qui travaille pour la Ville de Lausanne dans cet hémicycle. D'ailleurs, cela ne m'intéresse pas pour tous les votes. Je crois que toute personne ici est intéressante, avec des positions respectables, même si je ne les partage pas. Par contre, sur ce vote, j'estime qu'il est important que les citoyens sachent qui est directement touché par cette décision.

M. Jacques-Etienne Rastorfer (Soc.) : – Depuis un certain temps, qui commence malheureusement à être un peu long, j'ai l'impression que les intervenants disent des choses sans aucun lien avec les interpellations urgentes de ce soir. Je souhaiterais qu'on revienne à un peu de raison – en tout cas au niveau du débat, si ce n'est au niveau des individualités qui composent ce Conseil – et que l'on passe au vote de cette résolution de façon à ce que l'affaire soit réglée, puis des autres résolutions.

Le président : – Je me permets de vous informer qu'il n'y a plus de demande de parole. Est-ce que vous déposez une motion d'ordre, ou s'agit-il simplement d'un vœu ?

M. Jacques-Etienne Rastorfer (Soc.) : – Je pense que chacun a compris que c'était aussi la façon d'exprimer ma désapprobation par rapport à la tournure du débat. Donc, non, il ne s'agit pas de relancer une discussion sur une motion d'ordre.

Le président : – Il y a une demande de vote nominal.

La demande d'appel nominal est appuyée par cinq conseillers.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

A l'appel nominal, la résolution Fabrice Moscheni est refusée par 67 voix contre 9 et 5 abstentions.

Ont voté oui : M^{mes} et MM. Calame Maurice, Chollet Jean-Luc, Di Giulio Nicola, Gaudard Guy, Messere Anita, Moscheni Fabrice, Schlienger Sandrine, Stauber Philipp, Voiblet Claude-Alain.

Ont voté non : M^{mes} et MM. Aubert Eliane, Beaud Valéry, Beetschen Véronique, Bettschart-Narbel Florence, Billard Aude, Bouchez Géraldine, Bouverat Arnaud, Brayer Vincent, Brun Delphine, Buclin Hadrien, Cachin Jean-François, Calame Claude, Carrel Matthieu, Carvalho Arruda Carine, Chenux Mesnier Muriel, Company Xavier, Conscience Pierre, Corboz Denis, Crausaz Mottier Magali, Dana Louis, de Meuron Thérèse, Decollogny Anne-Françoise, Dolivo Jean-Michel, Donzé Manuel, Dubas Daniel, Dupuis Johann, Ethenoz Pierre, Evéquo Séverine, Felli Romain, Fracheboud Cédric, Fürbringer Jean-Marie, Gaillard Benoît, Genoud Alice, Heiniger Latha, Hubler Alain, Joosten Robert, Kessler Sébastien, Lapique Gaëlle, Maillard Mathieu, Marion Axel, Marly Gianna, Martin Pedro, Miauton Philippe, Misiego Céline, Mivelaz Philippe, Mundingier-Jaccard Laurence, Neumann Sarah, Oberson Pierre, Pagés Barbara, Pascuas Zabala Esperanza, Pernet Sandra, Picard Bertrand, Porchet Léonore, Rastorfer Jacques-Etienne, Resplendino Janine, Ricart Henri, Richard-de-Paolis Paola, Rivola Filippo, Roch Karine, Salzmann Yvan, Sangra Marie-Thérèse, Thambipillai Namasivayam, Tran-Nhu Thanh-My, Unal Ismail, Voutat Marlène, Wyssa Stéphane, Zangger Anna.

Se sont abstenus : M^{mes} et MM. Birchler Jean-Christophe, Briod Alix Olivier, Henchoz Jean-Daniel, Pernet Jacques, Rossi Vincent.

Il est passé à la discussion sur la résolution Alain Hubler.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Voter cette résolution, c'est faire un énorme retour en arrière, soit même pas au début des travaux de la commission, mais encore plus en arrière. Je vous invite, par conséquent, à la refuser.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – A nouveau, il s’agit d’une résolution qui va contre le projet que nous avons voté il y a quelques mois. En plus, je ne sais pas ce que veut dire « que la Municipalité garantisse l’application de décision de justice ». Il me semble que c’est évidemment le cas et qu’on peut lui faire confiance sur ce point. Je vous invite donc, au nom du groupe PLR, à refuser cette résolution.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : – Le dernier terme de la résolution est très clair : dès lors qu’une décision d’une instance juridique, que ce soit la Commission de recours ou les instances juridiques saisies, est prise sur un cas qui concerne non seulement une personne, mais aussi plusieurs employés de la Commune qui sont dans la même situation, la décision en question s’applique aussi à ces personnes. Elles n’ont pas besoin elles-mêmes de saisir à nouveau la Commission de recours ou le tribunal pour lancer une procédure du même type.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Il m’est difficile de dissimuler une certaine perplexité face à ce texte, pour autant qu’on le traite comme une seule résolution. Il me semble que le premier point est redondant avec un texte que nous venons d’adopter ; il va même un peu moins loin. Je ne sais donc pas exactement comment il faut comprendre cette première partie.

Concernant la deuxième partie, on ne sait pas très bien si l’on parle de masse salariale à périmètre constant ou si l’on tient compte de l’évolution du nombre d’employés. Comme le nombre d’employés va probablement tendanciellement augmenter, la masse salariale augmentera de toute façon. Ce n’est pas pour faire des arguties, mais j’avoue que je ne suis pas sûr de savoir ce que je vote.

Concernant le troisième point, et là c’est très clair, c’est un point qui a déjà été évoqué par la Municipalité dans sa réponse à l’interpellation – je ne sais plus si c’était l’interpellation Marly ou Buclin. Il n’y a pas de problème, si M. Hubler souhaite qu’on valide à nouveau ce que la Municipalité a déjà pris comme engagement, comme on l’a aussi fait dans d’autres cas. Mais, sur les deux premiers points, il nous faudrait quelques éclaircissements.

M. Alain Hubler (EàG) : – Comme je l’ai dit tout à l’heure, le premier point signifie qu’il y a des personnes qui sont irrémédiablement bloquées, pour lesquels la Municipalité doit négocier avec les syndicats. Cela signifie que le Conseil communal encourage la Municipalité à négocier avec ces syndicats de manière très ouverte. C’est-à-dire que la position doit être plus à l’ouverture qu’à l’offensive antisyndicale, si l’on peut dire.

Le deuxième point signifie qu’il ne s’agit pas de jouer sur le fait que, tout à coup, on engage 100 ou 150 employés de plus. La masse salariale ne bouge pas et on veut qu’elle reste constante. Cela signifie donc que cela ne doit pas être une mesure d’économie, tout simplement, sur le dos des gens actuellement en fonction. Et le troisième point signifie ce qu’a dit M. Dolivo ; je ne vais donc pas le répéter.

Le président : – Il y a une demande de vote nominal.

La demande d’appel nominal est appuyée par cinq conseillers.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

A l’appel nominal, la résolution Alain Hubler est refusée par 58 voix contre 15 et 6 abstentions.

Ont voté oui : M^{mes} et MM. Bouverat Arnaud, Buclin Hadrien, Calame Claude, Carvalho Arruda Carine, Conscience Pierre, Crausaz Mottier Magali, Dolivo Jean-Michel, Dupuis Johann, Felli Romain, Gaillard Benoît, Hubler Alain, Marly Gianna, Misiege Céline, Resplendino Janine, Unal Ismail.

Ont voté non : M^{mes} et MM. Aubert Eliane, Beaud Valéry, Beetschen Véronique, Bettschart-Narbel Florence, Birchler Jean-Christophe, Bouchez Géraldine, Brayer Vincent, Briod Alix Olivier, Brun Delphine, Cachin Jean-François, Calame Maurice, Carrel Matthieu, Chenaux Mesnier Muriel, Chollet Jean-Luc, Company Xavier, Corboz Denis, de

Meuron Thérèse, Decollogny Anne-Françoise, Di Giulio Nicola, Donzé Manuel, Dubas Daniel, Ethenoz Pierre, Evéquoze Séverine, Fürbringer Jean-Marie, Gaudard Guy, Genoud Alice, Heiniger Latha, Henchoz Jean-Daniel, Joosten Robert, Kessler Sébastien, Lapique Gaëlle, Maillard Mathieu, Marion Axel, Martin Pedro, Miauton Philippe, Mivelaz Philippe, Moscheni Fabrice, Mundinger-Jaccard Laurence, Oberson Pierre, Pagés Barbara, Pascuas Zabala Esperanza, Pernet Jacques, Pernet Sandra, Picard Bertrand, Porchet Léonore, Rastorfer Jacques-Etienne, Ricart Henri, Richard-de-Paolis Paola, Rivola Filippo, Roch Karine, Salzmann Yvan, Schlienger Sandrine, Stauber Philipp, Thambipillai Namasivayam, Tran-Nhu Thanh-My, Voiblet Claude-Alain, Wyssa Stéphane, Zangger Anna.

Se sont abstenus : M^{mes} et MM. Billard Aude, Dana Louis, Fracheboud Cédric, Neumann Sarah, Rossi Vincent, Sangra Marie-Thérèse.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l’interpellation urgente de M^{me} Gianna Marly et consorts : « Mise en œuvre d’Equitas » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution de M. Benoît Gaillard, disant :

« Le Conseil communal réaffirme son soutien aux principes qui fondent la réforme du système de rémunération ‘Equitas’. »

la résolution de M. Benoît Gaillard, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité poursuive la négociation ouverte avec les représentants du personnel en vue de maintenir, dans le cadre de la transition vers le nouveau système, des perspectives de progression salariale principalement pour les personnes dont le blocage intervient en milieu de carrière, ceci pour reconnaître l’engagement des employés communaux. »

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l’interpellation urgente de M. Hadrien Buclin et consorts : « Equitas : une mise en œuvre inévitabile pour de très nombreux employés de la Ville ! » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

Postulat de M. Claude Calame : « 30 km/h sur la ‘Petite ceinture’ et dans son périmètre »

Développement polycopié

Dans son préavis N° 2016/16 du 17 mars 2016, la Municipalité de Lausanne a demandé un crédit de près de 21 millions de francs pour financer la participation lausannoise aux travaux d’aménagement relatifs à la construction de la ligne tramway Renens-Lausanne, prévue dans le cadre du PALM 2007 (Projet d’agglomération Lausanne-Morges) ; le projet

est assorti d'une série de mesures d'accompagnement et d'aménagements complémentaires. En parallèle sont prévus les travaux de réaménagement du domaine public relatifs aux axes forts de transports publics urbains (AFTPU) ; à cet effet le préavis 2016/17 du 17 mars requiert un crédit d'investissement de près de 48 millions. Ce second projet est centré sur la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'axe Confrérie – Saint-François ; il implique la fermeture au trafic individuel de l'axe Terreaux – Grand Pont avec un important réaménagement de la voirie correspondante.

Au titre des mesures d'accompagnement, le préavis 2016/16 mentionne la construction de la rampe « Vigie – Gonin » qui est destinée à compenser la fermeture au trafic individuel motorisé (TIM) de la section « Vigie-Europe » de la Rue de Genève (voir le paragraphe du préavis intitulé « Axes forts – mesures d'accompagnement »). La rampe « Vigie-Gonin » est présentée comme « une mesure essentielle au fonctionnement du projet ». Par la construction de ce nouveau « barreau routier », partiellement en viaduc, on entend en particulier « fluidifier le trafic » au niveau du carrefour sud du Pont Chauderon.

Or la construction de la rampe « Vigie – Gonin » non seulement aurait pour effet de faire disparaître ce qui reste de la forêt du Flon (intitulée « Sauvons la forêt du Flon » une pétition, munie de 6619 signatures a été remise au Conseil Communal et au Grand Conseil en date du 3 juillet 2016) ; mais surtout cette rampe contribuerait à reporter sur l'axe Chauderon Sud – Av. Jules Gonin – Grand Chêne – Saint-François une grande partie du trafic individuel motorisé actuellement supporté par la rue de Genève.

Ainsi, l'un des effets provoqués, et prévus, par la fermeture souhaitée et opportune de la partie orientale de la rue de Genève sera en définitive le report d'une partie du TIM de transit sur la « Petite Ceinture ». Rappelons-le, la « petite Ceinture » est un aménagement lourd réalisé dans la perspective du paradigme d'urbanisme « tout voiture » qui prévalait au début des années soixante du siècle dernier. Il s'est malheureusement imposé à Lausanne jusqu'à la fin des années huitante et, jusqu'à nos jours, les conseillers municipaux qui se sont succédé à feu la Direction des travaux en ont défendu le bien-fondé.

En plus de la suppression en 1964 des deux lignes de tram transversales Renens – Lutry et Prilly – La Rosiaz, la réalisation de la « Petite Ceinture » a notamment eu pour effets un élargissement inconsidéré de l'Av. de la Gare et du Carrefour de Georgette, l'encombrement de la Place de la Gare par le TIM, l'éventrement du parc de Bellefontaine (remplacé par un parking souterrain), la percée de la Rue Belle-Fontaine (avec la destruction de plusieurs maisons et jardins) et le massacre de la partie occidentale du Parc Mon-Repos, etc., avec une augmentation correspondante de la pollution de l'air et de la pollution sonore par le TIM au centre de Lausanne.

En conséquence, dans le cadre du réaménagement de l'Av. Jules Gonin, du Grand Pont et de la Place Saint-François, nous invitons la Municipalité à étudier l'opportunité de :

- envisager le déclassement de la « Petite Ceinture », avec une réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h non seulement sur l'ensemble de son parcours, mais dans tout le périmètre qu'elle délimite (en particulier sur l'axe Carrefour de Georgette – Av. du Théâtre – Place Saint-François – Av. Jules Gonin – Chauderon Sud qu'il faut d'urgence soustraire au trafic de transit) ;
- supprimer les signaux lumineux dans les zones où la vitesse est réduite à 30 km/h et les remplacer de cas en cas par des giratoires pour contribuer à fluidifier le trafic motorisé tout en diminuant la pollution qu'il entraîne ;
- inscrire cette réduction de la vitesse autorisée dans la politique conduite par la Municipalité de Lausanne quant à la convivialité urbaine et pour la promotion des transports publics, comme le mentionne en particulier la motion « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville » (déposée par Anne Decollogny et Evelyne Knecht en date du 6.12.11 et jusqu'ici restée sans réponse).

Discussion préalable

Le président : – Nous allons maintenant prendre les initiatives en suspens, pour ne pas dire en souffrance depuis un certain temps. Je rappelle, à toutes fins utiles, et si vous n'avez pas encore épuisé toute votre salive, qu'il s'agit ici simplement de se déterminer pour savoir si l'initiative sera renvoyée à l'examen d'une commission ou si elle sera transmise directement à la Municipalité. Il ne s'agit donc pas d'ouvrir un débat de fond, et encore moins de lire en entier le texte de l'initiative. Celles et ceux qui s'aventureraient à cet exercice se verront interrompus séance tenante. (*Rires dans l'assemblée.*)

M. Claude Calame (EàG) : – Les conditions sont désormais réunies pour enfin maîtriser le trafic individuel motorisé en Ville de Lausanne. Désormais, personne ne conteste plus – j'imagine en tout cas – l'introduction de la ligne de tram Renens-Lausanne en site propre et jusqu'à la place de l'Europe, ni d'ailleurs la fermeture du Grand-Pont pour permettre l'installation de plusieurs lignes de bus à haut niveau de service.

Cet axe central – je pense au tram – dans le développement des transports publics lausannois implique une série de mesures d'accompagnement et des mesures d'aménagements complémentaires de la part de la Commune de Lausanne. Parmi celles-ci, la contestée rampe Vigie-Gonin. Quoi qu'il en soit de sa construction, la fermeture de la partie orientale de la rue de Genève implique le report d'une partie du trafic de transit et du trafic privé sur la place Saint-François, mais aussi sur la petite ceinture, via notamment la place de la Gare.

Le moment est donc venu à mes yeux de rompre enfin avec le modèle d'urbanisme qui s'est imposé dans les années soixante. Il s'agissait évidemment de faciliter et de favoriser le plus possible le trafic automobile privé. En raison de son augmentation exponentielle, l'aménagement de la petite ceinture, avec le nombre de destructions qu'elle a impliqué, et avec son onde verte aussi, s'est finalement révélé un échec. Vous le savez, vous le constatez et vous les vivez vous-même : les embouteillages sont récurrents, en particulier à l'avenue de la Gare, mais également sur la rue de Beaulieu, et les nuisances – qualité de l'air et aussi bruit – sont considérables. Il en va de même sur l'axe de transit Montbenon - Saint-François - avenue du Théâtre.

Le postulat propose ainsi à la Municipalité d'étudier l'introduction du 30 km/h sur la petite ceinture, mais également dans tout le périmètre qu'elle délimite. Cela impliquerait en particulier la suppression du système de signaux lumineux et l'introduction de giratoires. Quoi qu'il en soit, ce postulat s'inscrit dans la ligne de la motion « Qualité de vie. Pour un 30 km/h au centre-ville », déposé par Anne Decollogny et Evelyne Knecht le 6 décembre 2011. Il n'a jamais reçu de réponse articulée. L'objet est assez important pour qu'il soit repris. Au nom du groupe Ensemble à Gauche je demande le renvoi du postulat en commission.

La discussion est ouverte.

M. Jacques Pernet (PLR) : – M. Calame a demandé le renvoi en commission. Le groupe PLR suggère la même chose. Ce sujet a déjà été traité à de nombreuses reprises dans différentes commissions. Il n'y a rien de nouveau. Cela vaut donc la peine de le traiter en commission.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Projet de règlement de M. Claude-Alain Voiblet et consorts : « Interdiction de la mendicité à Lausanne - Modification de l'art. 87bis du Règlement général de police »

Développement polycopié

Texte déposé

Le projet de règlement demande une modification de l'article 87bis du Règlement général de police comme suit :

Art. 87bis (Nouveau)

Celui qui mendie sera puni d'une amende de 50 à 100 francs.

Celui qui envoie mendier des personnes de moins de 18 ans, qui envoie mendier des personnes dépendantes, qui organise la mendicité d'autrui ou qui mendie accompagné d'une ou de plusieurs personnes mineures ou dépendantes, sera puni d'une amende de 500 à 2000 francs.

Le produit de la mendicité peut être confisqué.

Les cas de mendicité de mineurs, de mendicité en compagnie de mineurs ou d'incitation de mineurs à la mendicité sont systématiquement signalés à l'autorité cantonale compétente en matière de protection des mineurs.

La police établit systématiquement l'identité et le statut de séjour des personnes impliquées dans la mendicité. À cette fin, elle peut les appréhender, les conduire au poste de police et les auditionner.

La police signale tout étranger sans titre de séjour et impliqué dans l'exercice de la mendicité au syndic ainsi qu'au juge de paix du district de Lausanne et à l'autorité cantonale compétente en matière de police des étrangers. Le syndic invite l'autorité cantonale compétente à requérir une interdiction de pénétrer sur le territoire communal à l'égard de ces personnes.

Les dispositions du Code pénal suisse sont réservées, en particulier celles réprimant la contrainte (art. 181 CPS) et la traite d'êtres humains (art. 182 CPS). L'autorité municipale est tenue de se dessaisir immédiatement de toute cause ne relevant pas de sa compétence et de la transmettre sans retard à l'autorité compétente.

Discussion préalable

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – Mendicité : la suite, mais pas la fin. Le PLC ne croit plus du tout à la volonté des autorités communales de Lausanne de mettre en œuvre l'interdiction de la mendicité dans la ville.

Aujourd'hui, la situation est très claire : une initiative pour interdire la mendicité a été déposée et traitée par le Grand Conseil, qui l'a acceptée. Bien sûr, nous avons vu que les autorités communales de Lausanne, aidées par les partis de gauche, s'activent pour changer cette décision. Mais, pour l'instant, cette décision a été prise lors d'un vote du Grand Conseil, et la situation ne devrait pas changer si le référendum n'aboutit pas et si l'action en justice n'aboutit pas non plus.

Devant cette situation, et ne croyant plus à la démarche de la Municipalité, dont certains de ses membres soutiennent cette démarche, nous demandons, par un projet de règlement, la mise en œuvre de l'interdiction de la mendicité à Lausanne, avec une modification de l'article 87 du Règlement général de police. Nous demandons le renvoi à la Municipalité, mais je pense qu'il y a aura une demande pour le renvoi en commission.

La discussion est ouverte.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – M. Voiblet a bien vu : nous demandons le renvoi en commission.

M^{me} Janine Resplendino (EàG) : – Je voulais demander la même chose. J’ai une question à poser à M. Voiblet, ainsi qu’aux personnes qui défendent ce qu’il vient de défendre : est-ce qu’il pense aussi déposer une initiative prochainement pour interdire la pauvreté ?

Le président : – Je regrette, mais nous ne sommes pas au stade d’une discussion générale sur l’objet. Il s’agit uniquement ici de savoir si l’objet doit être soumis à l’examen d’une commission ou, au contraire, être envoyé directement à la Municipalité.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

Le projet de règlement est renvoyé en commission.

Postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour un meilleur accès à l’art : une artothèque lausannoise »

Développement polycopié

Une artothèque est une structure de diffusion d’œuvres d’art dotée d’une collection d’œuvres d’art originales, régulièrement enrichie et prêtée à un large public (particuliers, établissements scolaires, associations, entreprises, collectivités...) à des coûts bas, à la manière dont une bibliothèque prête des livres et diffuse la lecture.

Une artothèque peut aussi avoir comme but de soutenir les artistes à travers des expositions, des résidences de création, des éditions, etc. Une telle structure est un outil culturel permettant d’offrir une rencontre privilégiée et directe entre une œuvre d’art et les citoyennes et citoyens, rencontre si possible étayée par un travail de médiation.

L’expérience des artothèque est largement positive dans les pays qui voient fleurir ces structures, par exemple en France et en Allemagne. Parfois privées, beaucoup d’entre elles sont publiques et permettent aux collectivités (1) d’offrir à la population un accès direct à l’art, notamment à l’art contemporain qui est parfois considéré comme difficile d’approche (2), de valoriser et rendre visible leurs collections d’art plastique, qui bien souvent restent inaccessibles au public (3), de mettre en place une aide directe à la création locale et aux artistes du cru, en particulier les jeunes créatrices et créateurs, qui peinent souvent à émerger.

La Ville de Lausanne pourrait ainsi profiter d’une telle structure pour créer un lien direct, abordable et médiatisé, entre sa population et l’art contemporain, qu’elle soutient déjà par d’autres biais. Le Fonds des arts plastiques, que la Ville souhaite d’ailleurs mieux valoriser, serait une bonne base de départ pour constituer la collection d’une artothèque.

Ce postulat demande dès lors que la Municipalité étudie l’opportunité de mettre en place une artothèque municipale.

Discussion préalable

M^{me} Léonore Porchet (Les Verts) : – Certains d’entre vous le savent, j’ai passé mon été à Berlin et j’ai eu la grande chance d’être stagiaire à la *Neuer Berliner Kuntsverein*, une artothèque. Une artothèque est une bibliothèque pour des œuvres d’art. C’est-à-dire que des personnes peuvent y emprunter des œuvres d’art pour les exposer chez elles.

Nous avons des œuvres d’art d’artistes contemporains berlinois, mais aussi des artistes plus renommés, comme Dali, Beuys, etc. Pour moi, c’est vraiment l’exemple du meilleur accès possible et le plus direct, le plus sensible, à l’art contemporain. En faisant quelques recherches, j’ai remarqué que cela fonctionne très bien en Allemagne, et aussi en France, mais c’est assez peu appliqué en Suisse. Mes recherches ne m’ont montré que la nouvelle artothèque publique du Valais.

La Ville de Lausanne souhaite valoriser son fonds d'art. Je me suis dit qu'on était les plus adaptés pour faire un tel essai au niveau public en Romandie, à une plus grande échelle que ce qui se fait en Valais. Je vous propose donc d'étudier la possibilité d'ouvrir une artothèque municipale lausannoise. Comme je sais que tout le monde ne connaît pas le concept et qu'il s'agit d'en discuter, je demande le renvoi en commission.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

La discussion n'est pas utilisée.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M. Romain Felli et consorts : « Pour des pataugeoires en libre-accès dans les parcs publics »

Développement polycopié

Au cœur de l'été, une petite trempette dans l'eau fraîche est assurément le meilleur remède contre la canicule. Et pour de nombreux enfants, c'est le début de l'aventure.

La Ville met bien sûr à disposition une large offre de piscines publiques, qui comportent des pataugeoires. Il existe aussi des piscines et pataugeoires de quartier en libre-accès (comme au parc de Valency). Mais dans les grands parcs publics les seuls points d'eau à disposition ce sont les fontaines qui – pour la plupart – ne sont pas équipées pour la baignade et peuvent même être dangereuses.

La Ville de Genève met à disposition une dizaine de pataugeoires dans ses parcs publics, de mai à septembre. Dans certaines villes nord-américaines la plupart des parcs publics sont équipés d'une pataugeoire en libre-accès. Souvent, il s'agit de structures pérennes en béton (une espèce de vasque de 5-6 mètres de rayon, au niveau du sol sur l'extérieur et qui descend en pente régulière jusqu'à 60 ou 80 cm en son centre). Elles sont mises en fonction pendant les mois d'été (juillet-août), et disposent de surveillant-e-s permanents pendant la journée, qui contrôlent la qualité de l'eau plusieurs fois par jour. Avec un tel système il est aisé pour les enfants en bas âge de se baigner quelques minutes (ou plus longtemps !) dans les parcs publics, et les fontaines ne sont pas détournées de leur usage. On peut également envisager – sous certaines conditions de sécurité – que de telles pataugeoires prennent la forme d'étangs naturels.

Sans préjuger de l'emplacement, du mode de surveillance ou du type de construction, ce postulat souhaite que la Municipalité étudie la possibilité d'introduire – peut-être sous forme d'essai dans un premier temps – des pataugeoires publiques, ouvertes en été, dans certains parcs de la ville.

Discussion préalable

M. Romain Felli (Soc.) : – J'ai une proposition rafraîchissante, qui ne devrait pas faire trop de vagues, je l'espère. Cet été, j'étais à la recherche d'un peu de fraîcheur dans les parcs publics avec mon fils, qui est en bas âge. Je déclare mes intérêts : je suis concerné par cette proposition. Le titre est assez explicite. Je propose le renvoi direct en Municipalité, mais je serai heureux de défendre cette idée en commission, si quelqu'un en fait la demande.

La discussion est ouverte.

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – Vu le débat émotionnel provoqué par la fermeture des fontaines publiques, je pense que cela mérite un débat en commission.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M^{me} Céline Misiego et consorts : « Où sont passées les Journées sans voiture ? »

Développement polycopié

A l'heure où les problèmes de pollution ne sont plus à prouver, il est capital de trouver des moyens d'inciter la population à préférer des moyens de locomotion plus écologiques et plus collectifs que la voiture. C'était bien là le but de la journée sans voiture.

Entre 2000 et 2003 a eu lieu une journée sans voiture dont le succès allait grandissant. En 2004 la Ville a décidé de cesser l'organisation de cette journée pour des raisons budgétaires. En 2004 Mmes Germond et Thorens ont déposé une interpellation demandant un soutien de la Ville pour que cette journée soit reconduite. Une résolution allant dans ce sens a été adoptée. En 2004 cette journée a été organisée par des associations mais cette organisation n'a pas été reconduite en 2005.

En 2006, suite à une nouvelle interpellation sur le même sujet, Mme Adèle Thorens a à nouveau proposé une résolution qui a été adoptée. En voici la teneur :

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité soit à l'origine d'un projet de manifestation pour le 22 septembre, correspondant à la définition qu'en fait la Confédération, à savoir comprenant la fermeture d'une rue du centre à la circulation et la mise sur pied d'événements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce, manifestation à laquelle les associations seraient conviées à participer. Le Conseil communal souhaite également que la Municipalité intervienne auprès des tl pour que les transports publics soient gratuits ce jour-là.

Or, cette journée a été transformée en semaine de la mobilité servant en premier lieu à mettre en avant l'inauguration du M2 et dénuée petit à petit de son contenu. Pour l'édition de cette année Lausanne a fait service minimum : la Ville ne figurait même pas parmi les communes participantes de la semaine de la mobilité du Canton. Pendant ce temps, Genève s'est offert un beau succès médiatique avec sa journée sans voiture.

Le présent postulat invite donc à la Municipalité à étudier l'opportunité de la mise sur pied d'un projet complet, précis et correspondant à la définition de la Confédération - fermeture d'au moins une rue du centre à la circulation et la mise sur pied d'événements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce - pour les journées « En ville sans ma voiture » des 22 septembre à venir.

Nous souhaitons également, conformément à la résolution Thorens de 2006, que la Municipalité intervienne auprès des tl pour que les transports publics soient gratuits ce jour-là.

Discussion préalable

M^{me} Céline Misiego (EàG) : – Ce postulat parle des Journées sans voitures qui avaient été organisées par la Ville de Lausanne de 2000 à 2003, avec un grand succès. Or la Ville a cessé l'organisation de cette manifestation en 2004. En 2006, ce Conseil communal a approuvé une interpellation pour la renouveler, mais elle a été transformée en semaine de la mobilité qui fut, petit à petit, vidée de son contenu.

Ces Journées sans voiture sont l'occasion idéale pour qu'un large public puisse faire l'expérience des modes de transport alternatifs à l'automobile. Elles permettent en outre de découvrir la ville sous une perspective différente, sans les nuisances liées au trafic motorisé, et incitent certains ou certaines à changer leurs habitudes en matière de mobilité. Les objectifs principaux sont une intensification de la conscience de la pollution causée par l'utilisation trop fréquente des voitures en ville, mais aussi la sollicitation des communes à établir des espaces réservés aux piétonnes et piétons, aux cyclistes et aux transports publics urbains.

Une étude suisse, menée suite aux différentes journées sans voiture, révèle que le facteur le plus apprécié par les habitants des villes est celui de la diminution du bruit. Dans les zones urbaines fermées au trafic, le pourcentage de cette réduction a été de 6 décibels par rapport à une journée de trafic normal, ce qui correspond à environ 50 % de diminution du bruit. De même, la pollution de l'air a été sensiblement réduite – entre 20 % et 50 % – dans les zones sans trafic. Le présent postulat invite donc la Municipalité à étudier l'opportunité de la mise sur pied d'un projet complet et précis correspondant à la définition de la Confédération, à savoir la fermeture d'au moins une rue du centre à la circulation, et la mise sur pied d'événements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce pour la prochaine journée En ville sans ma voiture, le 22 septembre prochain. Nous souhaitons également, conformément à la résolution Thorens de 2006, que la Municipalité intervienne auprès des tl pour que les transports publics soient gratuits ce jour-là. Je souhaite que ce postulat soit renvoyé directement à la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M^{me} Céline Misiego et consorts : « Où sont passées les Journées sans voiture ? » ;
 - ouï la discussion préalable ;
 - considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,
- décide :*
- de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M. Pierre Oberson : « 'This is my street', et quoi encore ? »

Développement polycopié

Le Conseil communal demande une étude sur l'opportunité :

- de surveiller de manière accrue le quartier de Chauderon et du Maupas par des passages plus fréquents de la police, en uniforme comme en civil ;
- d'interdire l'occupation journalière et visible par les dealers des passages sous voie et à proximité des commerces des quartiers précités ;
- d'installer un système de vidéo-surveillance des passages sous voie de la place Chauderon et de l'espace public du quartier du Maupas.

Développement

En 2012, sur décision de la Municipalité, ce sont 150 policiers qui débutaient une opération coup de poing contre les trafiquants de drogue présents sur la place Chauderon. On promettait alors aux Lausannois un engagement répété de la police afin de sécuriser le lieu et améliorer la qualité de vie au cœur de cet espace public. Que s'est-il passé ensuite pour les Lausannois et en particulier pour les habitants de ces quartiers ? Rien ! Certes des

contrôles et des passages de policiers répartis dans le temps ont lieu, mais le problème des dealers persiste et il s'aggrave en prenant même pied dans les quartiers avoisinant la place Chauderon.

Aujourd'hui la situation n'est plus sous contrôle, un commerçant excédé a subi des lésions corporelles graves suite à un conflit avec des dealers. Les commerçants et les habitants des quartiers concernés sont souvent insultés par les dealers qui semblent opérer en toute impunité en narguant la police et en se permettant même d'interpeller les passants. Cette insécurité est incontestablement ressentie comme une source de la dégradation de la qualité de vie par la population concernée.

Le 12 septembre 2016, une autre agression au couteau a eu lieu à Lausanne, cette fois-ci dans le quartier de la Blécherette. Que doit-on penser de cette évolution ?

Les dealers s'approprient-ils de nouveaux espaces et faut-il craindre que les citoyens ne commencent à faire justice eux-mêmes ? Les Lausannois doivent-ils attendre une escalade de la violence, des actes plus graves encore, voire un point de non-retour pour que la Municipalité agisse de manière déterminée ?

Par le dépôt de ce postulat, le Parti libéral-conservateur PLC considère qu'il est temps de réfléchir à de nouvelles mesures pour combattre cette délinquance qui s'établit de manière durable dans certains quartiers lausannois.

Discussion préalable

M. Pierre Oberson (PLC) : – Notre ancien syndic, M. Brélaz, nous avait promis de régler le problème du deal à Lausanne d'un revers de main. Notre nouveau syndic, qui était en charge de la police lors de la dernière législature, a orchestré quelques opérations de police sans grand succès. Le Parti libéral-conservateur est conscient que ce n'est pas une simple affaire de combattre ce cancer dont souffre la Ville de Lausanne, mais il a la certitude que l'on ne soigne pas cette maladie avec de l'aspirine et une infusion de tilleul. Les commerçants des quartiers sous l'emprise des dealers sont menacés dans leur intégrité physique. L'un deux a même été blessé, ne l'oublions pas. Par ce postulat, nous demandons à la Municipalité de revoir son action contre le deal de rue par des mesures adéquates, en répondant à nos questions. Je demande le renvoi directement à la Municipalité, sauf si le plénum en décide autrement.

La discussion est ouverte.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – J'ai très envie d'aller boire une tasse de tilleul avec M. Oberson lors d'une discussion en commission. Je demande le renvoi en commission.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « 'Food truck', quel statut pour ces restaurants sur roulettes ? »

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Jacques Pernet (PLR), rapporteur, Eliane Aubert (PLR), Florence Bettschart-Narbel (PLR), Muriel Chenaux Mesnier (Soc.), Johann Dupuis (La Gauche), François Huguenet (Les Verts), Pedro Martin (Soc.), Namasivayam Thambipillai (Soc.), Claude-Alain Voiblet (UDC).

Municipalité : M. Marc Vuilleumier, municipal, Sports, intégration et protection de la population.

Rapport polycopié de M. Jacques Pernet (PLR), rapporteur

La commission a siégé le 22 juin de 9h à 10h10 à la salle du 1^{er} étage de la rue du Port-Franc 18

Membres présents

Madame Florence Bettschart-Narbel
Madame Eliane Aubert, remplaçant Monsieur Gilles Meystre
Madame Muriel Chenaux Mesnier
Monsieur Pedro Martin, remplaçant Monsieur Roland Philipoz
Monsieur Namasivayam Thambilippai
Monsieur Claude-Alain Voiblet
Monsieur François Huguenet
Monsieur Johann Dupuis
Monsieur Jacques Pernet, rapporteur
Madame Alice Genoud, malade, s'est excusée le matin même

Participants de l'Administration communale

Monsieur Marc Vuilleumier, directeur des sports, de l'intégration et de la protection de la population
Madame Florence Nicollier, cheffe du service de la police du commerce
Madame Christine Mounir, service de la police du commerce

Le Municipal en charge de la direction des sports, de l'intégration et de la protection de la population présente les collaboratrices qui l'entourent. Les notes de séance ont été tenues par Madame Christine Mounir que le soussigné remercie pour la promptitude avec laquelle les notes lui ont été envoyées et pour la qualité de son travail.

Le postulant précise, en ouverture de séance, qu'il n'a pas d'a priori par rapport à ce type de restauration. Il estime qu'elle a toute sa place et comprend le souci de la Municipalité d'animer la place de la Riponne. Il comprend aussi que ce type de restauration correspond à une nouvelle forme de restauration mais estime que beaucoup de questions se posent, notamment s'agissant du genre d'autorisation, des problèmes d'hygiène, de la gestion des déchets, du statut du personnel, des méthodes d'encaissements, etc. Une commission du Grand Conseil s'est également penchée sur ces questions par le biais d'un postulat qui pourra amener à compléter la législation, postulat qui a été envoyé au Conseil d'Etat. Le présent postulat va dans le sens d'une démarche harmonieuse entre le commerce normal et ce nouveau type de restauration et a pour but d'apporter une information complète. Dans son postulat, il pose plusieurs questions auxquelles la Municipalité pourra répondre à sa convenance.

Le rapporteur a reçu de la part de Monsieur Gilles Meystre, excusé et remplacé à cette séance, par ailleurs Président de GastroVaud, un dossier complet que GastroVaud avait édité en son temps. Ce dossier a été envoyé préalablement aux membres de la commission et copié par la Municipalité qui a mis plusieurs exemplaires à la disposition des participants au début de la séance.

Le Municipal voit dans ce postulat deux demandes.

1. L'une, plutôt d'ordre général, concerne la politique de la Ville s'agissant de l'implantation de ce type de restauration
2. L'autre, soulève des questions plus technique, mais relevant plutôt de la compétence cantonale.

Il rappelle que les food trucks existent depuis plusieurs années et sont régulièrement présents à certains endroits ainsi que dans le cadre de diverses manifestations (Festival de la Cité, par exemple). Leur installation à la place de la Riponne avait pour but de rendre la place plus conviviale. Ce type de restauration ponctuelle, de même que les deux food truck festivals remportent un vif succès.

Suite à quelques remarques émanant des milieux professionnels, GastroLausanne et GastroVaud sont informés des appels d'offres et tout le monde peut y répondre. La Municipalité veille à privilégier un certain tournus et accorde les autorisations dans ce sens.

Le Municipal admet que la situation administrative des food trucks est plus légère que celle des restaurants. Il souligne toutefois que l'exploitant repart avec ses déchets, qu'il n'a pas le droit de vendre de l'alcool et qu'il peut bénéficier de neuf places au maximum pour ses clients.

La Municipalité verra si elle souhaite étendre ce type d'activité à d'autres endroits.

Actuellement, les food trucks sont considérés comme des stands de marché et ne sont pas soumis à licence. Au contraire de la consommation de l'eau et de l'électricité qui a toujours été payante, la gratuité de l'occupation du domaine public a été admise durant la première saison. Les candidatures sont soumises au service cantonal des affaires vétérinaires (SCAV) à qui il revient d'effectuer les contrôles d'hygiène. Enfin, le personnel est soumis à la convention collective nationale de travail pour les métiers de l'hôtellerie et de la restauration (CCNT).

La discussion qui s'en est suivie a soulevé divers points ou remarques retranscrites ci-dessous :

- les aspects techniques relèvent de la compétence cantonale. En revanche, les points à aborder dans ce postulat sont les intentions de la Ville ; voir si elle entend soutenir cette activité et si oui, de quelle manière, dans quels endroits les autoriser à s'implanter, etc.
- Un commissaire propose qu'une charte soit créée pour fixer les conditions et guider le choix des candidats (éthiques, sociales, qualité, etc.)
- le food truck festival a attiré beaucoup de monde. L'ambiance y était dynamique et sympathique. En revanche, l'offre était très axée fast food (hot dogs, burgers, pizza) alors qu'il faudrait essayer de favoriser un autre type de nourriture plus éthique et locale.
- Le dossier de GastroVaud est salué par la plupart des participants, bien que l'un des commissaires n'est pas convaincu qu'il puisse y avoir une distorsion économique.
- l'exploitation d'un food truck est une micro entreprise et ériger trop de barrières serait néfaste à ce commerce.
- Une commissaire observe beaucoup de grogne parmi les restaurateurs traditionnels qui ont des contraintes que n'ont pas les food trucks, ce qui pourrait péjorer les conditions de travail (dumping salarial) et faire penser à ce qui se passe avec les taxis et Uber.
- Le contrôle du travail au noir est assuré par le Canton.
- Il est essentiel que ce type d'activité paie les impôts qui sont dus, respecte les règles d'hygiène, et soient soumis aux mêmes lois que les autres débits de nourriture.
- une formation, style licence expresse, devrait être exigée, en particulier au sujet de l'hygiène.
- Un commissaire se pose la question : faut-il se borner à 'autoriser' ou faudrait-il 'encourager' ? Encourager impliquerait plus de responsabilités pour la Municipalité.
- La situation n'est pas toujours claire compte tenu des différents règlements cantonaux et communaux. Il y a un élément politique à savoir si l'on veut faire une action de promotion et encourager la pratique et si l'on se concentre sur la Riponne ou dans d'autres quartiers
- Une consultation parmi les quartiers devrait être menée afin de connaître leurs éventuels désirs en la matière

- la Ville ne devrait pas développer ce type d'activité partout et laisser des endroits sans offre de nourriture ou boissons.
- Une commissaire s'interroge sur la pérennisation de cette activité et sur les éventuels autres lieux. Malgré le franc succès du festival, elle pense que la Riponne n'est pas une solution pérenne et préférerait pérenniser des pavillons plutôt que des food trucks.
- L'offre devrait être plus diversifiée dans le but de responsabiliser les jeunes qui ont plus tendance à la 'malbouffe' et il serait bon que la Ville soit plus présente et plus impliquée par rapport à la jeunesse, et prodiguer des conseils sur la nourriture.
- On s'étonne de ne pas voir d'offre de cuisine asiatique dans les food trucks ?
- Les kebabs ne peuvent pas être assimilés aux food trucks, ceux-là étant pour la plupart franchisés (donc de grandes entreprises) ce que ne sont pas les food trucks (plutôt entreprises familiales).

La Municipalité répond à diverses remarques ou questions de la manière suivante :

Monsieur le Municipal n'est pas partisan d'une installation de food trucks dans tous les parcs. Il ajoute que Lausanne est active dans le domaine (Semaine du goût par exemple). Il s'agit d'une tendance de société et les food trucks s'inscrivent dans cette volonté. S'agissant de la fiscalité, les exploitants de food trucks sont des commerçants indépendants qui ont la responsabilité de déclarer leurs revenus. Il souligne que l'activité de Uber pour les taxis est illégale alors que celle des food trucks est légale.

Pour répondre à la question précise d'une commissaire, Monsieur le Municipal informe que dans le cadre de l'enquête menée par l'émission « A bon entendeur », les food trucks installés à Lausanne ne présentaient pas de problèmes d'hygiène ; ce constat est donc rassurant. Il ajoute que les candidatures sont soumises au SCAV qui vérifie les éventuels antécédents relatifs à l'hygiène et contrôle le véhicule. Enfin, suite à une discussion, le canton s'oriente plutôt vers une formation moins poussée que celle d'un restaurateur.

Madame la cheffe de la Police du Commerce précise que les food trucks de la Riponne sont soumis aux mêmes règles que les vendeurs itinérants. Lors de manifestations, c'est l'organisateur qui choisit les participants, lesquels sont soumis aux conditions de l'autorisation de la manifestation. Elle précise que les contrôles relatifs au travail au noir sont du ressort de l'inspection cantonale, une commissaire ajoutant qu'il y a une forte demande de surveillance et pensant qu'une formation minimale serait une bonne chose.

Posant la question sur un sujet parallèle, un commissaire, fort de son expérience d'une grande manifestation avec plusieurs centaines de convives, demande à qui et où peuvent être donnés les restes de repas confectionnés. La Municipalité le dirige vers l'Association Mère Sofia et la soupe populaire.

Le rapporteur, signalant sa profession d'hôtelier-restaurateur, explique qu'environ 40 % des restaurants changent de titulaire chaque année, phénomène que GastroVaud cherche à combattre par la formation. Il pense que les food trucks sont une tendance avec laquelle il faut apprendre à travailler. Il préfère que cette activité perdure pour que les exploitants en vivent dignement plutôt qu'ils fassent appel au social.

Au vote, c'est à l'unanimité que la commission accepte la prise en considération du postulat.

Discussion

M. Jacques Pernet (PLR), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M^{me} Alice Genoud (Les Verts) : – Les Verts soutiendront le renvoi de ce postulat à la Municipalité. En effet, la question des food trucks est intéressante, car, ces dernières

années, elle est devenue, par la force des choses, une nouvelle forme d'entrepreneuriat qui ne rentre pas encore dans les canevas précédemment établis.

Les Verts espèrent, comme cela a été demandé en commission, que la Municipalité profitera de ce postulat pour avoir une politique proactive dans le choix des food trucks amenés à s'établir sur l'espace public. La Ville pourrait, par exemple, favoriser des food trucks proposant de la nourriture saine et locale, avec de bonnes conditions d'hygiène.

Les Verts appellent aussi de leurs vœux des règles sur la question des déchets générés par cette forme de restauration, car la majorité, voire tous, selon les dernières observations que j'ai pu faire des food trucks actuellement présents sur la place de la Riponne, utilisent des contenants en plastique, absolument non recyclables ou réutilisables. Plus que de réfléchir uniquement en termes d'hygiène ou de fiscalité, menons une réflexion de fond sur le sujet, car c'est une occasion importante de réfléchir sur ce que nous voulons en termes de restauration et d'animation dans nos espaces publics.

La Ville de Lausanne pourrait s'inspirer des villes de Paris ou de Bruxelles, qui ont mis en place des règlements spécifiques favorisant les food trucks fournissant de la nourriture bio, saine, favorisant les circuits courts, mais aussi des camions peu polluants, le design extérieur, par exemple, organisant même des concours de food trucks. C'est peut-être une idée à développer. Des initiatives sont aussi menées pour que les consommateurs viennent avec leurs propres contenants en échange d'un rabais, ou de bons pour un futur achat. Bruxelles va même plus loin en choisissant des food trucks qui ne font pas concurrence aux établissements aux alentours de leur emplacement ; cela devrait faire plaisir à nos collègues défenseurs des restaurateurs.

Ce sont quelques exemples pour démontrer que la Ville de Lausanne devra surtout se positionner quant à son rôle par rapport à ces food trucks : une vision proactive, une politique des food trucks ou, au contraire, une politique qui s'attelle uniquement à favoriser ou non ces établissements. Les Verts, vous l'aurez compris, penchent pour la première solution.

M^{me} Muriel Chenux Mesnier (Soc.) : – L'introduction de food trucks dans un certain nombre de lieux, notamment sur la place de la Riponne, a été une réussite en termes de changement de dynamique et d'ambiance de la place. Elle est redevenue plus conviviale et un certain nombre de personnes ont retrouvé du plaisir à y partager un repas sur le pouce, avec un collègue ou un ami.

Toutefois, ce genre de pratique doit être mis en place dans des lieux qui se prêtent à ce type d'activité et non tous azimuts, par exemple, dans les parcs de la ville. Par ailleurs, de gros efforts ont été réalisés par la Ville pour offrir aux jeunes adolescents scolarisés des possibilités de manger une nourriture saine et équilibrée dans des réfectoires de collèges pour un prix très raisonnable. Dès lors, il serait quelque peu déloyal de multiplier les food trucks aux abords des collèges.

Des emplacements adaptés, une nourriture variée et des normes d'hygiène à respecter. Telles sont les conditions pour que ces engins puissent être en harmonie avec la ville et le bien-être de tout un chacun. Le postulat de M. Voiblet pose des questions pertinentes, raison pour laquelle nous vous proposons d'accepter sa prise en considération.

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – Le groupe PLR soutient la prise en considération du postulat de notre collègue Voiblet. Ce postulat pose de bonnes questions, en particulier concernant les conditions auxquelles ces food trucks peuvent exercer leur activité. Pour le PLR, il est essentiel que ces échoppes soient soumises à des règles qui respectent une concurrence loyale.

Il faut signaler que le Canton de Fribourg a voté une modification de sa loi sur les auberges et a créé une patente spécifique à la restauration itinérante. Notre collègue Gilles Meystre, qui est absent aujourd'hui, mais qui nous a transmis le message de GastroVaud, dont il est président, nous fait remarquer que c'est ce que la branche appelle de ses vœux dans notre

canton. Nous espérons donc que le Canton, soutenu par la Ville de Lausanne, mettra en place un système de ce type.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Je crois que la discussion ne porte pas sur l’opportunité d’avoir ou non des food trucks, sur leur qualité gastronomique et alimentaire ou sur l’impact qu’ils peuvent avoir sur les adolescents et les jeunes. La discussion porte sur le fait que ces food trucks sont une réalité. Ils répondent, si ce n’est à un besoin, du moins à une demande, et nous devons nous assurer tout simplement que les règles d’hygiène et de commerce en vigueur dans tous les établissements qui vendent de la nourriture, et qui sont affiliés ou pas à Gastrovaud, soient les mêmes pour tous, donc y compris pour les food trucks. Dans cette optique, nous vous recommandons le renvoi à la Municipalité, comme le font les autres groupes.

M. Manuel Donzé (CPV) : – Il y a beaucoup d’idées et de propositions intéressantes dans ce rapport. Je salue le postulant, ainsi que les commissaires.

Tout d’abord, la problématique du type de nourriture servie est importante : hamburger, hot-dog, pizza ? Ce que je regrette, dans notre société de la « malbouffe », est que l’offre est très pauvre en nourriture saine, notamment pour les jeunes, qui sont les principaux clients de ces food trucks. Il ne faut pas non plus créer une concurrence malsaine entre restaurateurs traditionnels et Food trucks, notamment avec les contraintes qui pèsent sur les premiers. Mais attention aussi à ne pas surréglementer les food trucks, ce qui serait contraire à l’esprit d’entreprise. Il y a donc un véritable équilibre à trouver. La question de la localisation est aussi intéressante. Une démarche participative pourrait être menée, et certains quartiers seraient peut-être très intéressés.

On sent qu’il y a beaucoup de préjugés sur ces food trucks, notamment sur le travail au noir, sur l’hygiène, sur la fiscalité et sur l’absence de réglementation qui pèsent sur eux. Quel est le fond du problème finalement ? Si la capacité d’accueil maximum du véhicule ne dépasse pas neuf personnes et s’il n’y a pas de vente d’alcool, la Loi sur les auberges et débits de boissons ne s’applique pas. Donc, a priori, il n’y a pas besoin de licence d’exploitation, de patente ou de formation.

Il y a donc lieu de réfléchir à différents moyens pour un meilleur contrôle de ces food trucks, notamment sur les problèmes d’hygiène et de qualité des produits. Il me semble que la mise en place de formations serait un minimum.

On a parlé aussi de Fribourg, qui a effectivement opté pour une sélection stricte de huit food trucks. Bien sûr, la ville de Fribourg est plus petite que Lausanne, et ces food trucks ont été choisis pour respecter un certain nombre de critères, dont la qualité de l’offre et la formation. Pour toutes ces raisons, le groupe PDC-Vert’libéraux pense qu’un rapport de la Municipalité répondant à toutes ces questions serait fort utile.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Cela a été dit et redit, ce postulat ne sert pas à se prononcer pour ou contre les Food trucks, mais simplement à constater qu’il y a une demande de la part du public pour ce type de restauration, et que l’apparition des Food truck dans certaines places, comme à la Riponne, a certainement pu dynamiser l’ambiance de ces lieux.

Par contre, en commission, un certain nombre d’éléments sont ressortis. Il serait important que la Municipalité les incorpore dans sa réflexion, notamment l’idée d’établir une réelle charte alimentaire en contrepartie de l’octroi, par exemple, d’emplacements. Au-delà de la question de la qualité, cette charte pourrait comporter une réflexion sur la distance à respecter par rapport aux restaurateurs bien établis, et sur la pertinence d’avoir ce type de restauration dans des parcs publics. Ce sont les trois points centraux qui, à notre sens, devront être traités par le travail de la Municipalité.

Je rejoins les propos de M. Donzé sur le seul sujet où il y a eu désaccord en commission. La commission s’est prononcée à l’unanimité pour la prise en compte de ce postulat par la Municipalité, mais le seul sujet qui a fait le débat, c’est la question de l’égalité de

traitement et de la concurrence déloyale avec les restaurateurs. Gastrovaud s'est prononcé sur ce sujet. Quand on parle de food trucks, on parle de très petits commerçants, qui ne sont pas soumis aux mêmes règles que les restaurateurs. Ils ont donc quelques avantages et ils ne doivent pas avoir les mêmes patentes. Mais ils ont aussi quelques inconvénients : ils ne peuvent pas avoir plus de neuf places pour leurs clients, comme cela a été évoqué, et, de plus, ils ont l'obligation de rapatrier leurs déchets, qu'ils soient biodégradables ou non. Dans ces conditions, il est difficile de parler de concurrence déloyale des food trucks, car il ne s'agit pas de la même catégorie de commerçants.

Un restaurateur qui peut accueillir une centaine de personnes et un food truck ne jouent pas dans la même catégorie. Mais cela ne veut pas dire qu'on ne doit pas faire de contrôle sur l'hygiène, ou qu'il ne doit pas y avoir un minimum de régulation. Cela veut juste dire que si on entend réguler davantage la pratique des food trucks, il ne faut pas que cela érige des barrières à un type de commerce qui est développé principalement par de tout petits entrepreneurs. C'est une des prérogatives de la gauche de défendre ce type d'entrepreneuriat plutôt que des installations ou des emplacements de restauration plus massifs. J'aimerais attirer votre attention sur le fait qu'il est important de conserver la liberté de commerce et de ne pas créer une distorsion de concurrence en défaveur des food trucks. Le groupe La Gauche se prononce en faveur du traitement de ce postulat par la Municipalité.

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – Ce postulat est sorti d'un constat, soit que ce type de restauration s'implante durablement dans le paysage urbain lausannois. Cela me paraît important. Au départ, on avait des essais. Je pense que nous devons avoir une politique équitable, et aussi une certaine loyauté dans le cadre de l'activité commerciale. Je suis libéral, je n'ai pas envie d'une réglementation extrême pour ce type d'activité, mais je pense qu'il est utile de réfléchir en termes d'hygiène, de responsabilité, de formation, d'autorisation, d'emplacement et de ce que notre ville souhaite faire avec ce type de commerce. C'était la raison du dépôt de mon postulat. Je vous remercie en tout cas de son acceptation, qui semble générale au sein de ce Conseil.

La discussion est close.

M. Jacques Pernet (PLR), rapporteur : – La commission a très bien travaillé, comme l'a dit M. Dupuis, avec des remarques, des conseils et des propositions. C'est à l'unanimité qu'elle vous recommande la prise en considération du postulat et son renvoi à la Municipalité.

Le postulat est adopté à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « 'Food truck', quel statut pour ces restaurants sur roulettes ? » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Réponse au postulat de M^{me} Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 dans le quartier sous-gare »

Réponse au postulat de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public »

Rapport-préavis N° 2015/86 du 10 décembre 2015

Travaux

1. Objet du rapport-préavis

La Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses aux postulats de Mme Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 dans le quartier sous-gare » et de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage libre et équitable de l'espace public ». Ces initiatives portent toutes sur les thèmes de la modération de trafic, des zones 30 et zones de rencontre, et partagent la particularité de pouvoir être traitées de manière coordonnée. Initialement prévues dans le cadre du Plan directeur communal (PDCoM), ces réponses ont finalement été regroupées dans le présent rapport-préavis.

2. Postulat de Mme Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier sous-gare »

2.1 Rappel du postulat

Le 9 novembre 2004, Mme Magali Zuercher déposait une motion intitulée « Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier sous-gare », transmise à une commission et transformée en postulat¹. Lors de sa séance du 4 octobre 2005, le Conseil communal a décidé de le prendre en considération et de le transmettre à la Municipalité pour étude et rapport².

Une première réponse de la Municipalité au dit postulat a été refusée par le Conseil communal³. Son traitement a ensuite été lié à la révision du PDCoM programmée pour juin 2015.

La postulante demande à la Municipalité « d'étudier puis de mettre en œuvre la création de zones 30 et de zones de rencontre dans le quartier sous-gare. Elle précise que l'une des zones 30 pourrait pour le moins englober le réseau constitué par la rue du Simplon, le passage des Saugettes, le boulevard de Grancy, l'avenue du Rond-Point, l'avenue de l'Eglise Anglaise (côté ouest de l'avenue d'Ouchy), l'avenue Dapples, le chemin du Pré-fleuri, la rue Jean-Jacques-Cart, la rue Voltaire, la rue du Crêt, l'avenue William-Fraisse, l'avenue de la Harpe (jusqu'à l'avenue de Cour), l'avenue Beauregard, le passage de Montriond, la rue de Bons, l'avenue Floréal, l'avenue du Grammont (jusqu'à l'avenue de Cour), le chemin de la Ficelle et le chemin de la Joliette. »

2.2 Rappel de l'évolution

En 1995, le Conseil communal adoptait le PDCoM, dont le chapitre 4 « Accessibilité et mobilité » définit une hiérarchisation du réseau selon trois types d'axes, à savoir :

1. le réseau de niveau principal ;
2. le réseau de distribution ;
3. le réseau modéré ou de desserte.

Il est spécifié dans le PDCoM que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou de desserte peuvent être mis sous le régime d'une zone modérée (zone à 30 km/h ou zone de rencontre) ou recevoir des aménagements physiques visant exclusivement la réduction de la vitesse.

¹ BCC 2004-2005 - Tome II, p. 189 (dépôt) ; pp. 748 ss (développement et discussion préalable).

² BCC 2005-2006 - Tome I, pp. 794 ss.

³ BCC 2010-2011 – Tome II, pp. 164 et ss.

Comme le souligne la postulante, depuis 2002, une révision de la législation fédérale a été introduite afin de simplifier la mise en place des zones 30 et des zones de rencontre, dans le but de favoriser une généralisation des mesures de modération du trafic à l'intérieur des quartiers. Dès lors, c'est l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) qui constitue la base légale régissant la mise en place des zones modérées.

Dans cette ordonnance, il est spécifié par exemple que ces zones ne peuvent être admises que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.

Compte tenu du délai écoulé entre le dépôt du postulat de Mme Zuercher et sa réponse, il convient de faire un bref rappel de ce qui a déjà été réalisé en lien avec la création de zones modérées en ville de Lausanne en général, et en particulier dans le secteur sous-gare ces dernières années.

Depuis l'introduction de la première zone 30 en 1993, on a observé un développement régulier de ce type de modération sur le territoire communal : aujourd'hui, la ville de Lausanne compte 46 zones modérées. A noter que ce chiffre peut être trompeur car des zones ont été étendues ou même regroupées, ce qui n'est pas mis en évidence en parlant du nombre absolu de zones modérées. Précisons également que la mise en place des zones de rencontre s'accompagne, quant à elle, d'une démarche participative importante avec la consultation de la population concernée.

Dans les nouveaux plans de quartier, la notion de zones modérées est également traitée dans les premières phases du projet. La mise en place de zones de rencontre et de zones piétonnes est privilégiée dans les quartiers à habitats prépondérants.

En 2004, lors du dépôt de la motion de Mme Zuercher, le nombre de zones modérées était de 29. Depuis, dans le secteur sous-gare, neuf zones modérées ont été créées :

- zone 30 Beau-Rivage (2005) ;
- zone de rencontres des Fleurettes (2006) ;
- zone 30 Primerose (2007) ;
- zone 30 Stade (2007) ;
- zone 30 Liseron (2008) ;
- zone 30 Bruyères (2009) ;
- extension de la zone 30 Montelly-Malley (2013) ;
- zone 30 Floréal (2014) ;
- zone 30 Allinges-Montolivet (2015).

Ces extensions correspondent à 7.9 kilomètres de chaussées. L'ensemble des zones modérées (zones piétonnes, zones de rencontres et zones 30) regroupe 73 kilomètres de chaussées sur les 240 kilomètres que compte le territoire lausannois.

2.3 Réponse de la Municipalité

Le PDCom, en cours de révision, fait clairement mention de la volonté de la Municipalité de poursuivre la politique de modération du trafic dans les poches résidentielles et dans les zones de loisirs. Cette volonté s'est d'ailleurs concrétisée cette année, notamment via les deux projets suivants : mise en service d'une zone 30 dans le quartier Allinges – Montolivet et instauration d'une zone 30 et d'une zone de rencontre dans le secteur du Vallon, avec la suppression du trafic de transit. Ces projets répondent aux demandes locales des habitants d'aménager le domaine public en faveur de la vie de quartier. Dans la révision du PDCom, il est également fait mention de la volonté de la Municipalité d'étendre la modération de trafic à des zones particulières (centralités de quartiers et interfaces de transports publics).

D'une manière générale, le principe adopté pour la mise en place d'une zone modérée en ville de Lausanne se réfère à la prise en compte du plan de hiérarchisation du réseau. En effet, il y a une volonté claire de ne pas mettre en place de zone modérée sur des axes principaux et des axes de transit afin de garantir une bonne lisibilité du réseau. L'intégration d'axes principaux dans une zone modérée aurait comme conséquence de redonner de l'importance aux rues de quartier en les classant au même niveau que les axes de transit. Cette configuration n'inciterait alors pas les automobilistes à rester sur le réseau principal et le résultat final ne serait globalement pas forcément positif. La prise de position du Conseil fédéral en 2014, rappelée au point 2.2 de ce rapport-préavis, est très claire à ce sujet. Toutefois, le futur PDCom identifie des zones particulières dans lesquelles des tronçons modérés à la faveur des modes doux pourraient être introduites.

Concernant le secteur situé entre la gare et l'avenue Dapples, des réflexions sont actuellement en cours en lien avec le réaménagement de la gare de Lausanne. L'horizon de ces réaménagements est aujourd'hui planifié pour la période 2018-2026. Il est notamment question d'une zone piétonne et de zones de rencontre, mais les études n'en sont qu'au début.

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

- réaménagement de l'avenue de Cour (2006) : mise en place de bandes structurant optiquement la chaussée, avec comme effet une baisse de la valeur des V_{85}^4 observées (direction ouest : 45 km/h en 2001, 40 km/h en 2008 ; direction est : 44 km/h en 2001, 42 km/h en 2008) ;
- réaménagement de la rue Centrale (2007) : requalification de la chaussée et des trottoirs qui a permis une maîtrise des vitesses de circulation avec des vitesses moyennes actuelles de l'ordre de 30 km/h ;
- réaménagement de l'avenue du Mont-d'Or (2008) : construction de seuils sur l'avenue du Mont-d'Or, entre l'avenue Marc-Dufour et l'avenue de Milan, et mise en place d'îlots aux passages pour piétons ; La valeur du V_{85} est ainsi passée de 47 à 41 km/h ;
- réaménagement de l'avenue Dapples (2013) : mise en place de plateaux au droit de chaque passage pour piétons dans l'objectif de ralentir les véhicules à ces endroits. Diminution de la taille du giratoire de l'avenue Dapples dans l'objectif de modérer les vitesses pour sécuriser le carrefour et les traversées piétonnes. Lors de ces projets, il a été question d'inclure l'avenue Dapples en zone 30 mais, après réflexion et consultation de la population lors d'une séance publique, le choix d'une modération des vitesses par des éléments physiques sans changement de la vitesse maximale, option permettant de maintenir les passages pour piétons, a été plébiscité. Les comptages de trafic 2015 indiquent une diminution de 13% du trafic sur cette avenue, avec une baisse de la valeur du V_{85} de 42 à 37 km/h.

Une carte des zones modérées figure dans le PDCom en révision, avec les zones existantes et les zones prévues. Pour l'année 2016, il est notamment planifié de mettre en service la zone 30 de Contigny.

⁴ V_{85} : vitesse respectée par 85% des usagers. Cette valeur est prise comme référence par les normes VSS et le BPA.

3. Postulat de M. Valéry Beaud – « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public »

3.1 Rappel du postulat

Le 11 octobre 2011, M. Valéry Beaud déposait un postulat intitulé : « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public », transmis à une commission⁵. Le 20 janvier 2012, la Commission du Conseil communal décidait de prendre en considération le postulat amendé, le point 3 « d'élaborer un plan des zones retenues ainsi qu'un calendrier prévisionnel de leur réalisation » ayant été supprimé et le point 4 modifié comme suit : « de ~~favoriser~~ **soutenir** la mise en place de zones de rencontre sur le territoire communal, particulièrement dans les quartiers résidentiels et les rues commerçantes ». Lors de sa séance du 20 juin 2012, le Conseil communal a décidé de le prendre en considération et de le transmettre à la Municipalité pour étude et rapport⁶.

3.2 Réponse de la Municipalité

3.2.1 Préambule

Depuis la mise en place de la première zone de rencontre en 1986, on observe un développement régulier des zones modérées. Aujourd'hui, la ville de Lausanne en compte 46. Certaines zones ont été étendues, d'autres ont même été regroupées. Jusqu'à ce jour, la mise en place des zones de rencontre s'est accompagnée d'une démarche participative importante avec la consultation de la population.

A ce jour, sept zones de rencontres ont été aménagées à Lausanne :

- 1986 : Maisons familiales
- 2006 : Fleurettes
- 2007 : CHUV (privée cantonale)
- 2010 : Cité
- 2011 : Sallaz
- 2014 : Cojonnex
- 2015 : Place du Nord

Ces zones de rencontres regroupent 4.15 kilomètres de chaussée alors que 73 kilomètres de chaussées sont inclus dans des zones modérées.

Ce type de zone est toujours associé à un secteur dynamique, avec une vie de quartier importante et une forte volonté des habitants d'animer l'espace rue. C'est notamment le cas de la zone de la Cité où de nombreuses discussions ont eu lieu entre les amis de la Cité et des collaborateurs de la Ville dans un groupe de travail qui, après consultation de l'ensemble des habitants du quartier au moyen d'un tout ménage, a débouché sur la création d'une zone de rencontre.

Pour les futurs plans de quartier, la problématique du statut de régime de circulation est traitée dans la phase d'élaboration. A titre d'illustration, on peut mentionner le chemin des Falaises dans le cadre du PPA Calvaire, celui de Sébeillon, et l'écoquartier des Plaines-du-Loup, qui fait partie du projet Métamorphose. Dans ces cas, il est prévu d'aménager des zones de rencontre ou des zones piétonnes sans attendre que l'impulsion vienne des futurs habitants. On notera donc la tendance actuelle d'être clairement plus proactif dans ce domaine. Ainsi, dans le cadre du projet de réaménagement du chemin de Bois-Genoud à Vernand, la mise en place d'une zone de rencontre a été validée au Comité des espaces publics (CEP) et devrait logiquement être effectuée lors de la réalisation de ce projet.

Par définition, une zone de rencontre est une zone de mixité totale avec une priorité absolue accordée aux piétons. Il est concevable de restreindre l'accès à une partie de la zone dans l'idéal, mais pas à la totalité car la notion de mixité deviendrait erronée. En

⁵ BCC 2011-2012 – Tome I, p. 388

⁶ BCC 2011-2012 – Tome II, pp.1163-1164.

principe, pour garantir un bon fonctionnement et afin de clarifier la situation, il faudrait que l'entier de la chaussée soit à niveau. Cette configuration est relativement coûteuse à mettre en place et des alternatives existent. Dans le cadre de la Cité, il a été décidé de supprimer les trottoirs par étapes, au gré des opportunités de chantiers.

Ce choix permet d'importantes économies, mais avec une période de transition qui peut être relativement longue. L'exemple de la place du Nord est aussi la preuve qu'une zone de rencontre dans un contexte favorable peut se mettre rapidement en place avec un investissement financier relativement faible dans un premier temps.

3.2.2 Réponse aux demandes du postulant

3.2.2.1 intégrer la problématique des zones de rencontre dans la révision du Plan directeur communal (PDCOM)

La notion de zone de rencontre est abordée dans le PDCOM en cours de révision. Il est clairement fait mention de la volonté de la Municipalité de poursuivre une politique de modération du trafic dans les poches résidentielles et dans les zones de loisirs. De plus, dans le cadre de la révision du PDCOM, la Municipalité souhaite étendre la modération de trafic à des zones particulières (centralités de quartiers et interfaces des transports publics). Ces zones particulières figurent sur un plan, mais leur traitement n'est actuellement pas défini. Elles feront l'objet d'une étude localisée pour définir le moyen de modération le plus adapté à chaque secteur, la zone de rencontre devant être considérée comme un moyen parmi d'autres.

3.2.2.2 répertorier l'ensemble des emplacements appropriés pour la mise en place de zones de rencontre sur le territoire communal

La carte des zones modérées disponible dans le PDCOM (voir annexe) indique les zones modérées prévisibles, mais sans distinction entre la zone 30 et la zone de rencontre (voir guichet cartographique de la Ville de Lausanne : <http://map.lausanne.ch>). Le statut de zone de rencontre est un outil pour modérer les vitesses, mais ce n'est pas la seule variante. En effet, la configuration des lieux, les charges et types de trafic, ainsi que la densité des piétons, sont des éléments qui interviennent dans le choix de modération. L'objectif à atteindre est également un élément déterminant dans le choix du type de modération. Des réflexions sont également en cours pour le périmètre autour de la gare, mais dans une perspective plus lointaine.

3.2.2.3 soutenir la mise en place de zones de rencontre sur le territoire communal, particulièrement dans les quartiers résidentiels et les rues commerçantes

La Municipalité s'engage à soutenir la mise en place de zones de rencontre, comme elle l'a fait aux Fleurettes, à la Cité, ou dernièrement au Vallon. Des groupes de travail interdisciplinaires ont été créés et des représentants des habitants y ont été associés. Toutefois, pour qu'une zone de rencontre fonctionne, elle doit être fortement soutenue par les habitants car au final, c'est eux qui vont la faire vivre. Comme déjà indiqué ci-dessus, plusieurs critères sont déterminants pour une mise en place d'une zone de rencontre : les charges de trafic, les gabarits routiers, les flux de piétons, les activités en présence, le passage des transports publics, etc. La vitesse des véhicules est fortement corrélée à la configuration des lieux. En effet, l'aménagement doit permettre un respect de la vitesse de 20 km/h car, dans le cas contraire, la situation peut s'avérer au final plus dangereuse pour les piétons.

De plus, selon l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, « les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin d'une zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte » (art. 5, al. 2) et « d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération de trafic » (art. 5, al. 3).

Dans les rues et places commerçantes, la Ville de Lausanne a plutôt privilégié le statut de zone piétonne à celui de zone de rencontre, car le risque de voir de nombreux véhicules venir charger des achats devant les magasins, en effectuant de multiples manœuvres, n'est pas favorable à la sécurité des piétons.

Il est toutefois possible de restreindre le trafic dans une zone de rencontre, mais il n'est pas concevable de restreindre l'entier d'une zone car la notion de mixité deviendrait caduque. L'exemple de la place de la Sallaz est intéressant dans la mesure où la zone de rencontre s'est finalement révélé être la meilleure solution. En effet, le fait que le transit est impossible a permis de contenir le nombre de véhicules sur la partie sud de la place. L'absence de trottoir et la présence de nombreux mobiliers urbains (bancs, arbres, poubelles, etc.) sur l'espace carrossable sont autant d'éléments favorables au statut d'une zone de rencontre.

4. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2015/86 de la Municipalité, du 10 décembre 2015 ;

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

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

décide :

1. d'adopter la réponse apportée au postulat de Mme Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier sous-gare » ;
2. d'adopter la réponse apportée au postulat de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Annexe : mentionnée

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Léonore Porchet (Les Verts), rapportrice, Eddy Ansermet (PLR), Valéry Beaud (Les Verts), Alix Olivier Briod (PLR), Georges-André Clerc (UDC), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Pierre-Antoine Hildbrand (PLR), Pedro Martin (Soc.), Roland Philippoz (Soc.), Janine Resplendino (La Gauche).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport photocopié de M^{me} Léonore Porchet (Les Verts), rapportrice

La commission nommée pour étudier ce préavis s'est réunie le mercredi 27 janvier 2016 (8h-9h) dans le bâtiment administratif de Flon-Ville (Port-Franc 18, salle n° 386).

Ont pris part à cette séance :

Valéry Beaud, Anne-Françoise Decollogny, Pedro Martin, Roland Philippoz, Pierre-Antoine Hildbrand, Alix-Olivier Briod, Eddy Ansermet, Georges-André Clerc, Janine Resplendino et Léonore Porchet (présidente – rapportrice).

Olivier Français pour la Municipalité, accompagné de Patrick Etournaud, Chef de service des routes et de la mobilité et Laurent Dutheil, Chef de la division Espaces publics. La rapportrice remercie ici François Mukundi, Adjoint au service des routes et de la mobilité, pour la qualité de ses notes de séance.

La parole est donnée en introduction de séance à Monsieur le Municipal pour qu'il puisse rappeler dans les grandes lignes la teneur des réponses de la Municipalité.

Selon Monsieur le Municipal, il s'agissait pour la Municipalité de faire l'état de la situation, en relation avec les mesures de modération qui sont prises dans les différents quartiers et en prenant en compte le plan général de circulation et la hiérarchie du réseau. Il rappelle que depuis quelques années, la Ville privilégie la modification des régimes de circulation dans les quartiers, tout en garantissant le fonctionnement du plan de circulation, comme indiqué dans le plan des zones modérées joint en annexe au rapport-préavis. Ce document en évolution permanente montre qu'une très grande partie du territoire est sous le régime de la zone 30km/h ou est sur le point de l'être, à l'exception des axes à régime de circulation principal. La nouveauté de ces dernières années concerne la mise en place progressive des zones de rencontre et les zones dites « particulières » selon la définition du futur Plan directeur communal (PDCoM) en cours de révision. Une de ces zones existe à l'avenue de Cour, mais elle est malheureusement entravée par un flux de circulation très dense. Monsieur le Municipal explique que la zone comprise entre l'avenue de Cour et le parc de Milan devrait être réservée à l'usage des habitants et non pas faire l'objet d'un passage aussi important de véhicules en transit à travers le quartier. Monsieur le Municipal convient dès lors qu'il y a une marge entre la théorie et la pratique.

Monsieur le postulant ouvre la **discussion générale** en rappelant que le régime particulier des zones de rencontre permet une meilleure modération du trafic et un meilleur partage de l'espace public entre les usagers. Selon lui, il favorise les échanges de voisinage, améliore la sécurité et la qualité de vie : les routes deviennent des rues où les échanges se multiplient. Il regrette que cet outil ne soit pas plus utilisé à Lausanne et informe qu'il reste sur sa faim en ce qui concerne le développement de ces zones à Lausanne, notamment lorsqu'on compare avec d'autres villes comme Bâle et Berne. Il déplore un certain scepticisme de la Direction des travaux à ce sujet mais souligne toutefois la volonté municipale d'être plus proactive quant à l'introduction de ce type de zones dans les nouveaux plans de quartiers, comme aux Plaines-du-Loup et à Sébeillon. Par ailleurs, Monsieur le postulant salue la volonté de la Municipalité de mettre des rues et places commerçantes dans des zones piétonnes et approuve le concept de « zones particulières » introduit dans le nouveau PDCoM. Pour conclure, il déclare qu'il acceptera la réponse de la Municipalité aux deux objets contenus dans le rapport-préavis à l'examen malgré leur manque d'ambition.

Une commissaire constate que puisque les deux réponses soumises à la Commission font appel au futur PDCom et que celui-ci n'a pas encore été adopté, on peut estimer que ces réponses contiennent beaucoup d'éléments conditionnels. Cependant, elle apprécie le fait que la Municipalité fasse de la modération du trafic une règle de base et salue la multiplication des zones 30 dans le quartier Sous-gare depuis le dépôt du postulat de Mme Zürcher. Elle rappelle à cet égard l'évolution récente de la législation fédérale (notamment l'art. 108, al 2 OSR) qui préconise la réduction de la vitesse comme une mesure permettant de lutter contre les nuisances des véhicules en milieu urbain. Elle précise que cette évolution est confirmée par l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports, qui, dans un document récent, fait elle aussi la promotion de la limitation de la vitesse comme mesure phare pour un aménagement de l'espace public apportant plus de confort et de qualité de vie aux habitants. La commissaire souhaite néanmoins une définition plus précise des zones particulières et estime que Lausanne devrait s'inspirer de l'expérience des autres villes comme Fribourg, où même des places principales sont mises en zone de rencontre. Pour terminer, elle annonce qu'elle approuvera les réponses de la Municipalité, qui vont dans le bon sens et dit espérer une évolution plus rapide en la matière.

Monsieur le Municipal répond à ces interventions en démentant le scepticisme qu'on lui attribue. Selon lui, certaines zones ne nécessitent que très peu d'investissement mais ne peuvent être instaurées qu'en accord avec les habitants, qui, à l'issue d'une démarche participative, s'engagent à l'utiliser et à l'entretenir. Il explique que chaque cas doit être traité pour lui-même, car faire rouler 15'000 véh/jour à 20 km/h dans une zone habitée peut s'avérer problématique. Il annonce la prochaine mise en place de la zone de rencontre de Languedoc.

A propos des zones particulières, Monsieur le Municipal confirme qu'aucune définition précise n'existe. On les comprend comme une zone réaménagée pour ralentir le trafic, où les usagers sont poussés à s'adapter et à se respecter mutuellement, sans forcément introduire une zone 30 ou une zone de rencontre proprement dite. A Lausanne, une telle zone existe à l'avenue de Cour. S'agissant du PDCom, Monsieur le Municipal les juge légitimes et confirme la nécessité d'obtenir le consensus de tous les partis politiques pour l'adopter, ce qui selon lui passera nécessairement par des compromis.

Un commissaire s'inquiète des difficultés que les livreurs peuvent rencontrer dans de telles zones. Monsieur le Municipal précise la législation en vigueur (horaires de livraison fixés en fonction des rues) mais concède que les problèmes ne manquent pas, notamment pour les urgences, mais aussi à cause de ceux qu'il qualifie de tricheurs.

Un commissaire salue les réponses de la Municipalités aux postulats, en particulier la volonté de traiter les projets au cas par cas. Il rappelle et salue le développement des zones modérées, qui montrent selon lui que les zones 30 ne sont pas toujours utiles pour que les automobilistes roulent à une vitesse adaptée dans une zone d'habitation. Monsieur le Chef de service des routes et de la mobilité précise que ce sont maintenant 38% du réseau routier qui sont « zones modérées » et 30 % du territoire urbain global.

Monsieur le postulant revient sur les propos de Monsieur le Municipal pour saluer la zone de rencontre de Languedoc et l'importance donnée aux démarches participatives. Il regrette néanmoins que le préavis n'établisse pas une carte des lieux susceptibles d'accueillir une zone de rencontre. Selon lui, une telle carte aurait pu permettre à la population des quartiers concernés d'articuler leur demande en tenant compte de toutes les exigences indiquées. Monsieur le Municipal considère en retour que la carte annexée au préavis répond à cette demande. Il rappelle néanmoins que l'établissement d'une telle zone demande une évaluation technique et qu'il est gourmand en ressources de l'administration communale.

Un commissaire félicite la qualité des réponses aux postulats mais regrette que le développement des zones modérées ne se fasse pas plus vite. Il souhaite que la Municipalité soit plus active pour lutter contre les flots de véhicules particulièrement

constatés aux heures de pointe. Il cite l'exemple de la ville de Grenoble, qui a vu 80% de son territoire passer en zones 30.

Monsieur le Municipal précise que Grenoble a surtout su gérer son trafic grâce à l'arrivée de nouveaux transports publics, mais que sa circulation reste problématique. Il rappelle l'importance de trouver des solutions de mobilité au niveau régional. Sur ce même exemple, une commissaire reprend la parole pour regretter l'absence de visibilité du réseau de Grenoble et rappelle une solution intéressante : inverser la règle en établissant 30km/h comme la vitesse normale, toute vitesse supérieure étant une exception. C'est par exemple le système adopté par la ville de Renens et elle estime que cela est une piste intéressante pour Lausanne.

Suite à la discussion générale, la **discussion point par point** du préavis débute. Les points 1 à 2.2 ne suscitent pas de commentaires. Le **point 2.3 Réponse de la Municipalité** fait réagir. Monsieur le postulant qui informe qu'il acceptera la réponse à son postulat, mais il tient à préciser que la réflexion se poursuivra dans le cadre d'autres préavis et projets comme par exemple le projet Pôle Gare.

Les points suivants ne suscitent pas de commentaires, jusqu'au point **3.2.1 Réponse de la Municipalité** à propos duquel une commissaire demande de préciser ce qu'est le *Comité des espaces publics (CEP)*. Monsieur le Municipal explique que c'est une structure interservices créée en 1996-97, qui réunit autour du Directeur des travaux qui la préside, l'ensemble des acteurs chargés la gestion du domaine public (architectes, urbanistes, ingénieurs constructeurs, etc.). Elle se réunit tous les deux mois pendant deux heures et passe en revue les projets en préparation et procède à un échange d'arguments en faveur et défaveur.

La parole n'est ensuite plus demandée et la commission passe au vote des conclusions.

La conclusion n°1 est approuvée à l'unanimité (10 voix) par la commission.

La conclusion n°2 est approuvée à l'unanimité (10 voix) par la commission.

Discussion

M^{me} Léonore Porchet (Les Verts), rapportrice : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Ce rapport-préavis répond à deux postulats. Je me concentrerai essentiellement sur le mien, tout en donnant à la fin ma position sur celui de M^{me} Zuercher.

Comme mon postulat a été déposé il y a plus de cinq ans, je me permets un rappel concernant les zones de rencontre, qui sont un outil de modération du trafic, entre les zones piétonnes et les zones 30. Et c'est là tout leur intérêt. Ces zones sont particulièrement adaptées aux quartiers à dominance résidentielle. En zone de rencontre, les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité, contrairement aux zones 30, mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les automobiles, dont la vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

Les zones de rencontre permettent le partage de l'espace public entre les différents usagers. Les routes deviennent ainsi des rues, et elles ne sont plus seulement des espaces de circulation, mais deviennent des lieux de vie que les habitants peuvent s'approprier. Les zones de rencontre sont un outil important pour améliorer la qualité de vie en milieu urbain en donnant la priorité aux piétons, tout en laissant passer les voitures qui en ont besoin, en faisant vivre la rue et en favorisant la vie de quartier et les relations de voisinage, en améliorant la sécurité par une diminution des risques et de la gravité des accidents, et en limitant les nuisances par atténuation du bruit routier et de la pollution de l'air.

C'était donc fort de ce constat enthousiasmant – j'espère que ce sentiment est partagé par la plupart d'entre vous – que j'avais déposé, le 5 octobre 2011, ce qui était alors mon

premier postulat : « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public ». Il demandait d'intégrer la problématique des zones de rencontre dans le Plan directeur communal, de répertorier l'ensemble des emplacements appropriés pour la mise en place de zones de rencontre et de soutenir la mise en place de telles zones. La réponse, contenue dans le présent rapport-préavis 2015/86, me laisse un sentiment un peu partagé.

En effet, alors que des villes comme Berne ou Bâle ont développé une véritable stratégie en matière de développement de zones de rencontre, elles ne sont malheureusement que très marginales en Ville de Lausanne. Aujourd'hui, il y a seulement sept zones de rencontre. C'est le résultat évident d'un manque de volonté politique de la Municipalité durant les dernières législatures.

Je relève par contre, positivement et avec espoir, que la situation s'est quelque peu améliorée depuis le dépôt de mon postulat, puisque deux nouvelles zones de rencontre ont été réalisées, et d'autres sont en projet dans le quartier du Languedoc ou au chemin de Bois-Genoud, et une évaluation est désormais effectuée dans le cadre des nouveaux plans de quartier. C'est extrêmement important, car cela permettra à de nouvelles zones de rencontre importantes de fleurir, par exemple, dans le quartier Sébeillon-Sévelin. Si la carte annexée au rapport-préavis illustre de potentielles zones modérées, je regrette toutefois que la Municipalité n'ait pas répondu plus précisément à ma demande de répertorier spécifiquement les emplacements appropriés pour des zones de rencontre.

En effet, je citerai l'exemple de plusieurs zones 30, donc des quartiers essentiellement à dominance résidentielle qui, aujourd'hui, sont en zone 30 et qui seraient vraiment appropriés pour être reconvertis en zone de rencontre, qui sont beaucoup plus intéressantes pour les habitants de ces quartiers. Une telle démarche d'identification des zones propices aurait ainsi pu inciter les habitants de ces quartiers à s'impliquer dans le développement de projets concrets, puisque, pour les zones de rencontre, il est toujours plus favorable que les habitants et usagers soient demandeurs et qu'ils soient ensuite associés au développement du projet et aux démarches.

Je précise encore que nous saluons la volonté de la Municipalité d'étendre la modération de trafic à ce qui s'appelle des zones particulières, notamment dans les centralités de quartier et les interfaces de transports publics, où la zone de rencontre pourra être, dans certains cas, l'outil le plus adapté.

Enfin, concernant la réponse au postulat de M^{me} Zuercher sur le quartier sous-gare, il est utile de préciser que la situation a déjà beaucoup évolué depuis le dépôt de son postulat, en 2004, et que cette évolution se poursuivra en lien avec le réaménagement de la Gare de Lausanne et de ses alentours. Nous accepterons donc la réponse de la Municipalité et serons attentifs à la façon dont la problématique des zones modérées sera intégrée dans le projet du Pôle Gare. Avec les petites réserves évoquées précédemment, mais avec espoir pour l'avenir, les Verts vous recommandent d'accepter la réponse aux deux postulats, et donc le rapport-préavis 2015/86.

M. Bertrand Picard (PLR) : – En dépit du fait que les axes et routes du quartier sous-gare soient assez différents les uns des autres et qu'ils ne peuvent pas être vus comme une entité globale, qu'il faut y faire passer quelque 15 000 véhicules motorisés par jour, le PLR soutiendra la réponse municipale aux demandes des deux postulants.

En effet, le PLR relève que les travaux de modernisation de la gare et de son environnement vont très certainement avoir un impact significatif sur l'évolution du trafic motorisé de ce secteur de la ville. La Municipalité a déjà entrepris de gros efforts de réduction de la vitesse moyenne dans ce quartier, notamment par l'installation de modérateurs fonctionnels de trafic. Les efforts entrepris le sont dans un esprit d'équilibre et de nuance, qui manque parfois à certains partis.

Toutefois, le PLR tient à rappeler que les zones 30 ou les zones de rencontre, au sens strict, ne sont pas dépourvues d'inconvénients, comme la suppression de passages piétons

sécurisés. Il rappelle également que, dans les faits, la vitesse moyenne des véhicules motorisés n'est quasiment jamais supérieure à 30 km/h, notamment à la rue du Simplon et au boulevard de Grancy. De ce fait, le PLR se demande s'il ne serait pas plus simple et plus judicieux de favoriser une réduction de la vitesse de manière fonctionnelle plutôt que d'introduire, de manière systématique, des zones 20 ou 30 formelles. En conséquence, avec ces quelques réserves, qui se veulent des suggestions constructives, le PLR soutient les conclusions proposées par la commission.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Après l'intervention de mon collègue, je relève simplement que la volonté exprimée à d'autres occasions par la Municipalité en matière de zones 30 et de rencontre est une nouvelle fois affirmée. Mais il sied de relever que notre exécutif y met aussi certaines limites et réserves. Il ne laisse pas de côté la hiérarchisation du réseau en ce qui concerne les zones 30, et en particulier les charges de trafic, les activités en présence et les transports publics, entre autres, pour les zones de rencontre. Fort de ce constat, je me rallie à l'avis exprimé par M. Picard.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Comme l'a dit M. Beaud, les deux postulats ont un certain nombre d'années. Heureusement, un certain nombre de réponses a déjà été donné dans la réalité et les évolutions ont été tout à fait réjouissantes. Le quartier sous-gare a ainsi connu des changements qui répondent en partie au postulat de M^{me} Zuercher, et l'avenue Dapples a été passablement modifiée pour la rendre plus incitative à une modération du trafic. Il ne s'agit pas d'une zone 30 à proprement parler, mais les aménagements incitent les automobilistes à ralentir. La prochaine zone de rencontre se prépare au Languedoc, ce qui répond également au postulat de M. Beaud.

Le futur Plan directeur communal, qu'on espère que ce Conseil pourra bientôt examiner, prévoit également des changements positifs, en particulier la création de zones particulières, dont on ne sait pas encore quel sera le statut légal : zone 30 ou zone de rencontre. La différence est importante, puisque, comme cela a été signalé par M. Beaud, les piétons sont prioritaires dans les zones de rencontre, mais ne le sont pas dans les zones 30. Il faudra donc trancher, le flou en la matière n'étant juridiquement pas possible.

Les principales divergences entre la réponse de la Municipalité de la précédente législature et les deux postulats peuvent être résumées de deux manières. La Municipalité confirme que les zones 30 et les zones de rencontre sont prévues dans les quartiers d'habitation et doivent respecter le schéma directeur de la circulation, comme l'a dit M. Henchoz. En d'autres termes, il n'est pas possible de réduire la vitesse sur des axes principaux, selon la Municipalité d'alors. Sur ce point, nous avons eu l'occasion d'indiquer que plusieurs arrêts du Tribunal fédéral valident la possibilité, voire la nécessité, de réduire la vitesse, en particulier lorsqu'il y a des dangers importants pour les piétons, qu'il s'agit de fluidifier le trafic ou de réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air. L'arrêt de 2010 du Tribunal de Zoug, dont j'ai déjà parlé, indique même que le fait qu'il s'agisse d'une rue principale ne change rien à l'affaire, soit la réduction de la vitesse à 30 km/h.

La deuxième divergence concerne le tempo avec lequel la Municipalité instaure des zones 30 et de rencontre : trop lent pour les initiants et pour une partie des commissaires, respectant les procédures pour d'autres, en particulier concernant la participation des riverains, et respectant les vœux d'une partie des commissaires.

Toutefois, la convergence qui nous réunit doit être soulignée. La situation évolue dans la bonne direction, des zones de rencontres et des zones 30 continuent d'être créées, et l'on peut mettre de l'espoir dans le futur Plan directeur communal et les zones particulières qu'il propose, en espérant que le Conseil communal pourra bientôt les valider. Compte tenu de ces perspectives positives, le groupe socialiste votera à l'unanimité le rapport-préavis, comme l'a fait la commission.

M. Manuel Donzé (CPV) : – Lors de la séance du 20 septembre, le Conseil communal a accepté le renvoi à la Municipalité d'une pétition des habitants du Mont-d'Or demandant d'instaurer le 30 à l'heure dans cette avenue. Cette rue se situe dans le périmètre évoqué

par ce postulat. Dès lors, nous attirons l'attention sur la réponse apportée par le préavis 2015/86, au point 2.3. Celle-ci fait état simplement d'un statu quo et ne propose aucun changement au Mont-d'Or. Or le Conseil communal avait accepté cette pétition. Cette mise à 30 km/h au Mont-d'Or ne figure pas dans cette réponse, évidemment pour des questions de temporalité. Le groupe Le Centre, PDC-Vert'libéraux accepte la réponse apportée par la Municipalité, sous réserve de tenir compte de l'installation de cette zone 30 à l'avenue du Mont-d'Or.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Notre groupe ne peut que souscrire aux conclusions de ce préavis, qui vise à avoir une photographie complète et exhaustive de la situation à Lausanne, tout en sachant qu'entre les zones 30, les zones piétonnes et les zones de rencontre, la problématique et les buts recherchés, et le plus souvent atteints, sont fondamentalement différents ; il y a de la place pour tout le monde.

Une zone 30 est une zone dans laquelle les gens font du trafic également de transit, mais à allure modérée. Une zone piétonne est une zone dévolue aux commerces, et une zone de rencontre, où la vitesse est limitée à 20 km/h, est une zone essentiellement d'habitants. Nous avons tous en vue le bien-être de nos habitants, une coexistence la plus harmonieuse possible entre ceux qui ont besoin d'un véhicule personnel, pour des raisons professionnelles ou autres, ceux qui se déplacent à pied et les familles, dont les enfants jouent.

J'espère que vous avez eu autant d'intérêt que moi à voir la carte, tout en regrettant tout de même que ce qui est en jaune mette indifféremment les zones piétonnes et les zones 20, dites de rencontre. Je crois qu'il y a une distinction entre les zones modérées : 30 km/h et 20 km/h. Il faut affiner cette carte davantage pour que nous voyions la différence.

Pour le reste, notre groupe soutiendra la prise en considération de ce postulat, en sachant qu'il faut que chacun trouve sa place avec un peu de charité, un peu de respect et un peu de coexistence pour que nous arrivions tous à trouver notre bonheur dans cette ville.

M. Claude Calame (EàG) : – Si vous me permettez un bref complément au plaidoyer que je viens de prononcer en faveur de l'introduction du 30 km/h sur la petite ceinture et dans tout son périmètre, j'aimerais ajouter que cette intention n'est pas du tout incompatible avec l'introduction de zones de rencontre. On peut s'imaginer, pour les axes les plus fréquentés, le 30 km à l'heure, et des zones de rencontre pour les quartiers moins traversés. Comme vient de le signaler M. Chollet, il y a encore la possibilité de zones piétonnes. Ces trois types de zones doivent être naturellement intégrés. Il en va de la qualité de l'air, de la diminution du bruit et de la convivialité en ville.

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – Le Parti libéral-conservateur accepte les réponses données par la Municipalité au rapport-préavis 2015/86 ; notre groupe les soutiendra sans autre. Nous sommes favorables à des réflexions sectorielles, mais, encore une fois, on n'aimerait pas que cela serve de principe à éliminer le transport privé de cette ville.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – Vu la quasi-unanimité que suscite ce rapport-préavis au sein du Conseil, je serai brève.

La Municipalité partage le souci exprimé par plusieurs d'entre vous concernant la qualité de vie en général à Lausanne, dans les quartiers en particulier, et évidemment sur la question du trafic, qui joue un rôle majeur. La Municipalité continuera donc à développer de telles zones – zones 30 et de zones de rencontre – ces prochaines années.

Pour répondre précisément à la question sur le Mont-d'Or, je crois l'avoir déjà dit lors du traitement de la pétition, nous allons répondre dans le sens des pétitionnaires. Je les ai déjà rencontrés et j'ai pu leur montrer le projet. Simplement, le projet de cette zone 30 au Mont-d'Or est intégré à la démarche participative en cours dans le quartier. Il sera mis en place à la fin de la démarche participative, pour autant qu'elle arrive aux mêmes conclusions que les pétitionnaires et le Conseil ; cela semble être le cas, et la mise en place pourrait se faire en 2017.

La Municipalité est particulièrement attentive aux questions de bruit et de pollution de l'air. Il ne faut donc plus seulement voir le débat sur le trafic en ville sous l'angle du trafic individuel versus transports publics ou mobilité douce. C'est évidemment un élément, mais l'autre axe, qu'il faut clairement toujours avoir à l'esprit, est celui de la santé publique, qui est garantie lorsque les niveaux sonores et de qualité de l'air correspondent à ceux définis dans les ordonnances fédérales. C'est bien là-dessus que nous souhaitons travailler ces prochaines années. Le travail sera conséquent, mais l'enjeu est de taille. On voit le travail fait à Paris pour améliorer ces paramètres, et nous irons dans ce sens. Mais nous n'avons pas de baguette magique, et nous n'allons pas résoudre ces problèmes d'un jour à l'autre.

La discussion est close.

M^{me} Léonore Porchet (Les Verts), rapportrice : – La commission a voté les conclusions à l'unanimité.

La conclusion N° 1 est adoptée à une très large majorité, sans avis contraire et 1 abstention.

La conclusion N° 2 est adoptée à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2015/86 de la Municipalité, du 10 décembre 2015 ;
- 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'adopter la réponse apportée au postulat de M^{me} Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier sous-gare » ;
2. d'adopter la réponse apportée au postulat de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public ».

La séance est levée à 22 h 15.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

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