

Bulletin du Conseil communal

N° 21



Lausanne

Séance du 14 juin 2016 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 14 juin 2016

21^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 14 juin 2016, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Yvan Salzman, président

Sommaire

Deuxième partie	2274
Réponse aux postulats de M. Ulrich Doepper « Pour des P+R efficace et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé », et de M^{me} Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles » et « Vers une écoville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne »	
Rapport-préavis N° 2015/82 du 3 décembre 2015	2274
Rapport.....	2284
Discussion	2290
Réponse au postulat de M. Vincent Rossi « Déchets compostables : sortir du borbier »	
Rapport-préavis N° 2016/4 du 28 janvier 2016.....	2293
Rapport.....	2295
Discussion	2298
Pétitions des Vert'libéraux lausannois (159 signatures) : « Contre le gaspillage ! Pour une deuxième vie des objets encore utilisables ! »	
Rapport.....	2299
Discussion	2301
Réponse aux postulats de M. Jean Tschopp « Dimanche sur les quais » et de M. Claude-Alain Voiblet « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine » et aux pétitions de M^{me} Anne-Françoise Decollogny « Pour une avenue de Vinet plus conviviale » et de M^{me} Tatiana Taillefert-Bottino « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu »	
Rapport-préavis N° 2015/56 du 10 septembre 2015	2302
Rapport.....	2312
Discussion	2315
Réponse au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand « A la maison ou à l'hôtel, en prison à Bois-Mermet »	
Rapport-préavis N° 2015/65 du 1 ^{er} octobre 2015.....	2325
Rapport.....	2326
Discussion	2328
Communication	
Déroulement de la séance du Conseil du 15 juin 2016	2329

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Raphael Abbet, Florence Bettschart-Narbel, Mathieu Blanc, Laurianne Bovet, Jean-Pascal Gendre, Claude Nicole Grin, Gaëlle Lapique, Manuela Marti, Maurice Moreno, Pierre Oberson, Johan Pain, David Payot, Sandrine Schlienger, Nicolas Tripet, Stéphane Wyssa.

Membres absents non excusés : MM. Xavier de Haller, Evelyne Knecht, Gilles Meystre, Léonore Porchet, Thanh-My Tran-Nhu, Ismail Unal, Claude-Alain Voiblet.

Membres présents	78
Membres absents excusés	15
Membres absents non excusés	7
Effectif actuel	100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

**Réponse aux postulats de M. Ulrich Doepper « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé »,
et de M^{me} Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles »
et « Vers une écoville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne »**

Rapport-préavis N° 2015/82 du 3 décembre 2015

Travaux

1. Objet du rapport-préavis

La Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses à trois initiatives portant sur le thème de la politique du stationnement et partageant la caractéristique commune de pouvoir être traités ensemble de manière cohérente. Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Ulrich Doepper « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé » et à ceux de Mme Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles » et « Vers une éco-ville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

2. Postulat de M. Ulrich Doepper « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé »

2.1 Rappel du postulat

Le 24 octobre 2006, M. Ulrich Doepper déposait le postulat susmentionné. Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 23 octobre 2007 et s'est déterminée en faveur de sa prise en considération et de son renvoi à la Municipalité pour étude et rapport. Lors de sa séance du 23 octobre 2007, votre Conseil décidait de suivre l'avis de sa commission¹.

En réponse à ce postulat, la Municipalité adoptait le rapport-préavis N° 2010/02 du 6 janvier 2010 qu'elle adressait ensuite au Conseil communal. Lors de sa séance du 1^{er} février 2011, le législatif communal refusait la réponse de la Municipalité et la renvoyait à nouveau à la Municipalité pour étude et rapport².

¹ BCC 2007-2008 – Tome I, pp. 231 et ss

² BCC 2010-2011 – Tome II, pp. 164-184

Le postulant rappelle qu'il partage l'objectif municipal visant à « encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics en prévoyant à leur attention des parkings aux abords de la ville ». En revanche, il regrette les inconvénients qui découleraient de cette politique municipale, à savoir que :

- les contribuables lausannois financeraient seuls les équipements ;
- la part des usagers utilisant les parkings-relais (P+R) serait faible ;
- les P+R concurrenceraient les transports publics ;
- la coordination politique des P+R serait faible entre les échelons communal et régional.

Par ailleurs, le postulat propose un certain nombre de mesures visant à améliorer le bilan écologique des P+R. En complément à ces mesures, le postulant a demandé, lors du débat au Conseil communal, que la Municipalité se dote d'un outil plus complet pour la maîtrise du stationnement sur le domaine privé.

2.2 Réponse de la Municipalité

2.2.1 Politique des P+R

Pour rappel, la précédente réponse de la Municipalité s'appuyait sur le volet déplacement du Plan directeur communal (PDCOM), adopté en septembre 1995 par le Conseil communal et sur le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) de juin 2007.

Dans sa réponse, la Municipalité expliquait en substance que les P+R lausannois répondent à un besoin de la population pendulaire résidant en dehors de l'agglomération, qui ne peut pas forcément se déplacer entièrement en transports publics, l'offre étant lacunaire selon les régions. Au sujet des conditions d'octroi à imposer aux usagers des P+R, et que le postulant appelait de ses vœux, la Municipalité précisait que « dans un souci de cohérence avec la politique globale qui découlera du PALM et au vu des délais, il n'est pas encore pertinent d'introduire des conditions d'octroi dans les P+R ». En conclusion, la Municipalité jugeait la demande prématurée en raison de l'absence d'une vision régionale, d'un manque de coordination au niveau du PALM et d'une capacité limitée des transports publics régionaux.

Depuis la rédaction du rapport-préavis N° 2010/02, de nouveaux éléments sont à prendre en considération : tout d'abord le nombre de cases de stationnement dans les P+R est passé de 1'600 à 2'400 places entre 2010 et aujourd'hui. Cette augmentation est essentiellement due à l'ouverture, en 2010, du parking-relais en ouvrage de Vennes avec ses 1'050 places, qui représente une augmentation de près de 45% de l'offre lausannoise. La construction de ce parking, coordonnée avec l'arrivée du métro m2 en 2008 et sa station « Vennes », a passablement bouleversé les habitudes des usagers et répondu à une demande en stationnement dans le secteur nord-est de la ville.

Lors de la mise en service du P+R de Vennes en septembre 2010, il était demandé aux utilisateurs d'indiquer leur origine et destination dans le formulaire d'inscription. L'ouverture sans restriction de ce parking à l'ensemble de la population a permis d'effectuer un lancement réussi avec un remplissage effectif et d'atteindre progressivement sa pleine capacité au premier semestre 2014. Face à ce succès, et conformément aux recommandations du PALM, le Conseil d'administration du P+R a décidé qu'il était dès lors opportun de mettre en application les règles conditionnant le droit d'accès au parking, conformément aux vœux partagés par le Conseil communal et la Municipalité.

L'objectif principal de ces conditions d'accès est de ne délivrer dorénavant des abonnements qu'aux usagers utilisant le métro sur un parcours comportant deux stations et plus (par rapport à la station m2 Vennes) pour se rendre sur leur lieu de travail situé obligatoirement sur le territoire de la commune de Lausanne et en dehors du secteur de Vennes. Ainsi, le subventionnement des P+R, qui est une charge financière conséquente pour la Ville de Lausanne, est consenti à juste titre afin de contribuer à diminuer le trafic

en ville. Ces conditions d'octroi ont été mises en œuvre à partir du 1^{er} octobre 2014 et la transition s'est effectuée de manière satisfaisante pour les usagers qui ont, dans l'ensemble, bien compris ces changements et leurs motivations. Le Plan directeur communal (PDCom) en cours de révision prévoit, d'une manière générale, l'extension des conditions d'octroi à l'ensemble des parkings de longue durée (P+R et PLD). Ainsi, dans le cas particulier du P+R de Vennes, les abonnements seront progressivement réservés aux pendulaires ne disposant pas d'offre alternative de transports publics de qualité.

La pertinence d'étendre ces conditions d'octroi à l'ensemble des P+R est actuellement en cours d'analyse. En effet, il faut savoir que ces parkings périphériques vont être impactés progressivement par différents projets stratégiques communaux. En premier lieu, on peut citer les P+R de la Tuilière et du Vélodrome qui seront supprimés au profit du futur stade de football et de l'écoquartier des Plaines-du-Loup respectivement à partir de mi-2017 et 2020. Le parking de la Bourdonnette sera quant à lui supprimé dans le cadre de la réalisation du projet d'extension de la jonction autoroutière de Malley, à partir de 2021. Les autres parkings relais, comme ceux d'Ouchy et de Valmont, pourraient également être impactés à la première opportunité, même si la Ville n'a pas encore de projet précis. Enfin, dans la révision actuelle du PDCom, il est prévu de destiner les parkings périphériques (P+R et parkings longue durée PLD) en priorité au stationnement de longue durée des pendulaires et des visiteurs ne disposant pas d'offre en transports publics de qualité. Les deux mesures principales sur cette thématique consistent, d'une part, à accompagner la politique cantonale et régionale en mettant en place des conditions d'octroi, et d'autre part, à disposer à terme d'une offre suffisante avec le seul maintien des P+R de Vennes et de la Tuilière. Ce dernier parking serait calqué sur celui de Vennes, avec une bonne connexion au métro m3 permettant une mutualisation des activités avec le centre d'affaires et le stade de football, planifiés dans le cadre du projet Métamorphose. La taille de ce nouveau parking en ouvrage est estimée à 450 places, dont environ 250 pourraient être utilisées sous la forme d'un P+R. Ce dernier chiffre est relativement faible car il tient justement compte des conditions d'octroi (origine et destination).

Au vu de cette grande mutation, une étude spécifique aux parkings relais est en cours au sein de l'administration communale pour déterminer les meilleures options d'exploitation pour ces P+R. Cette étude se base notamment sur des enquêtes origine/destination réalisées en mai 2015 auprès des utilisateurs des parkings-relais, ainsi que sur un comparatif avec d'autres villes ayant des P+R. Elle permettra à la Municipalité de préciser sa politique inscrite dans le PDCom révisé.

En conclusion, la Municipalité partage pleinement les souhaits du postulant dans sa volonté d'édicter des règles conditionnant le droit d'accès aux parkings-relais. Depuis octobre 2014, le règlement est appliqué à Vennes à la satisfaction de la Municipalité et des usagers soucieux de déposer leurs voitures aux portes de la ville afin de gagner son centre en transports publics.

2.2.2 Stationnement privé

Le PALM de 2^{ème} génération, déposé en juin 2012, précise comme suit la politique de l'agglomération en matière des parkings-relais :

« La politique de l'offre en places de stationnement est effectivement un levier d'action sur les habitudes de déplacement mais n'est pas suffisant. Il est indispensable de faire évoluer les comportements par une offre adaptée aux besoins. L'usage de la voiture dépend des besoins et, dans le cadre de cette réflexion, il est aussi important de limiter l'usage par une alternative aux déplacements que de réduire la possibilité du stationnement. A cet effet, le Plan général d'affectation (PGA) permet à la Municipalité d'imposer des places de stationnement sur le domaine privé afin de contenir, voire réduire, les zones de stationnement sur le domaine public pour augmenter en particulier un usage de la mobilité douce. L'évolution du taux de motorisation entre 1995 et 2010 montre que ce dernier est

passé de 495 à 400 véhicules pour mille habitants. Le nombre de ménages sans voiture est aussi passé de 34% à 44% entre 2005 et 2010. ».

Comme évoqué dans la précédente réponse au postulat, la politique de la Ville en matière de stationnement privé repose principalement sur le PGA.

Celui-ci définit par défaut, en l'absence de planifications de détail, les règles applicables en matière de stationnement sur fonds privés. Ces règles permettent, dans la pratique actuelle, de descendre jusqu'à un minimum de 0.5 place par 100 m² de surface de logement, conformément au Plan de mesures de l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges, qui recommande de viser les valeurs basses des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Ces règles fixent également, pour le stationnement non résidentiel, un ratio variable en fonction des secteurs du PGA.

A l'intérieur d'un plan d'affectation (PPA ou PQ), il est possible de définir des ratios spécifiques au projet, en tenant compte du contexte local, de la desserte actuelle en transports publics (TP) et future, des types de logements prévus, des contraintes environnementales, etc.

Cette politique vise à la fois à limiter la génération de trafic en transport individuel motorisé et à éviter la pression sur le stationnement dans les rues et places avoisinantes, les files d'attentes sur voies publiques et le trafic de recherche de places. Elle doit nécessairement reposer sur une connaissance précise du stationnement public et privé, les deux étant intimement corrélés.

L'offre en stationnement public étant connue, une tâche importante consiste à effectuer un relevé de l'offre de places de stationnement existantes sur le domaine privé. L'article 5 du règlement sur le Plan général d'affectation (RPGA) précise que les dossiers de demande d'autorisation doivent notamment comprendre : « le plan des aménagements extérieurs [qui] figure toutes les voies d'accès, places de stationnement [...] ». Les données liées aux places de parc autorisées par l'Office de la police des constructions dans le cadre des permis de construire sont disponibles de façon systématique depuis 2004 uniquement. Avant cette date, aucun recensement systématique n'a été effectué. De plus, il s'agit d'un recensement des places autorisées et non effectivement réalisées. Une marge d'erreur est à prendre en considération.

L'accès aux données est facilité lorsque le stationnement privé se trouve sur des parcelles communales. Pour le bien-fonds privé, et particulièrement pour les constructions antérieures au PGA en vigueur, l'accès à l'information, que ce soit in situ ou par d'autres moyens, relève d'une plus grande complexité.

Une démarche spécifique doit être entreprise pour compléter l'information manquante. Réalisée à l'échelle de la ville, cette démarche représente une tâche conséquente et doit faire l'objet d'approfondissements méthodologiques pour optimiser le travail de l'administration et en tester la faisabilité, notamment pour s'assurer que les données pourront être facilement exploitées, actualisées et agrégées avec les données provenant d'autres sources.

Ce travail de définition méthodologique est en cours et identifie d'ores et déjà un certain nombre de limites à prendre en compte. Par exemple, le recensement du stationnement privé réalisé in situ constitue, du point de vue de la loi, une violation de domicile. La légalité de la méthode devra être soigneusement vérifiée. Par ailleurs, le comptage in situ n'est envisageable concrètement que pour le stationnement à l'air libre. Le relevé du stationnement en ouvrage, dont la proportion est grandissante en ville, nécessitera un important travail de recherche de données. Une autre limite concerne le comptage des nombreuses places de stationnement non balisées. Dans les zones de faible densité en particulier (villas, maisons individuelles), il s'agira probablement de procéder à une estimation.

Une fois la méthodologie retenue, le recensement en tant que tel pourra être entrepris à l'échelle de la ville. Une fois consolidées, les différentes sources d'information sur le stationnement privé (demande d'autorisation de construire, repérage in situ, etc.) pourront être géoréférencées et croisées avec les autres données à disposition. Ce travail nécessitera des ressources non négligeables qui devront être quantifiées. Par ailleurs, il devrait engendrer des engagements financiers à valider par votre Conseil.

En conclusion, la Municipalité partage entièrement les souhaits du postulant de se doter d'outils plus complets pour la maîtrise du stationnement sur le domaine privé. Le travail en cours permettra de préciser la ou les méthodologies de l'inventaire adaptées puis de calibrer l'importance et l'ambition à donner à ces outils. Ces informations seront par essence hétérogènes et non exhaustives, mais elles permettront ensuite d'éclairer les grandes orientations communales en matière de stationnement, par exemple à intégrer dans la prochaine révision du PGA.

3. Postulat de Mme Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles »

3.1 Rappel du postulat

Le 15 février 2011³, Mme Elisabeth Müller déposait un postulat demandant à la Municipalité d'encourager les entreprises installées sur le territoire communal, ainsi que celles qui souhaiteraient s'y installer, à élaborer des plans de mobilité d'entreprise (PME), ces plans devant être considérés comme des outils pour gérer les déplacements des collaborateurs dans le respect du développement durable. Prenant en exemple la Ville de Bulle qui impose l'élaboration d'un PME à toute entreprise de plus de trente employés désirant s'installer sur son territoire, la postulante demandait également le suivi des résultats de cette politique et l'information régulière du Conseil communal ainsi que des Lausannois à ce sujet, par exemple via le site Internet de la Ville.

Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 10 mai 2011. Le 6 mars 2012, le Conseil communal décidait de ne prendre en considération qu'une partie du postulat (points n^{os} 3 et 4) et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport⁴.

3.2 Réponse de la Municipalité

La mobilité est en forte croissance ces dernières années et elle continuera de croître, selon les prévisions du PALM déposé en 2012. En effet, une augmentation de 112'000 habitants et emplois est prévue au sein de l'agglomération d'ici à 2030 voire 2040, dont environ 30'000 sur Lausanne. Pour répondre aux besoins croissants de mobilité, les autorités politiques sont déterminées à doter la collectivité de moyens durables, efficaces et confortables pour se déplacer. Cela passe par un développement majeur des transports publics, à l'instar de la ligne de tramway qui reliera Villars-Sainte-Croix au Flon, de la mutation de la gare de Lausanne et du métro m3, qui desservira notamment l'écoquartier des Plaines-du-Loup et les nouvelles infrastructures sportives, ou de la mise en souterrain du LEB avec une augmentation de la cadence.

La question des déplacements pendulaires est cruciale à l'échelle de la commune, mais également au niveau de l'agglomération. Les développements des zones d'habitat et d'emplois se planifient dans le PALM en intégrant à chaque fois la question de la desserte des différents sites à urbaniser. Ainsi, le développement durable repose sur une bonne coordination entre les volets urbanisme et mobilité. Seule une telle pratique permettra d'éviter une asphyxie de l'agglomération tout en valorisant la qualité de vie des riverains et habitants.

Au niveau cantonal, les PME font partie des objectifs du Plan directeur cantonal pour diminuer les pollutions sonore et atmosphérique dans les agglomérations et les secteurs

³ BCC 2010-2011 – Tome II, p. 233

⁴ BCC 2011-2012 – Tome II, pp. 387 et ss

bien desservis par les transports publics. La mesure A25 du PALM cite les PME qui permettent de « mieux utiliser les moyens de déplacement à disposition et de gérer rationnellement les volumes construits (diminution des surfaces de stationnement) ». Cette mesure confiée à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a pour mission de sensibiliser les entreprises privées et les institutions publiques à la problématique du stationnement et de les encourager à élaborer des plans de mobilité. Pour une information élargie, le site internet cantonal référence différents outils permettant d'accompagner les entreprises dans leurs démarches, notamment un guide pratique, un recueil de fiches d'actions, une boîte à outils d'aide en ligne, une liste de conseillers pour la mise en place de PME et le prix de l'entreprise éco-mobile.

Par ailleurs, le Plan OPair de 2005⁵ fait également référence aux plans de mobilité à sa mesure MO-9. L'encouragement et l'incitation sont considérés comme essentiels pour une bonne adhésion de ces PME. Les cantons de Genève et de Vaud ont d'ailleurs publié conjointement « un guide pratique de la gestion de la mobilité dans les entreprises » en juin 2004 (également référencé sur le site internet du Canton). Le bilan du plan des mesures OPair relève des actions de sensibilisation menées par l'Etat, mais souligne que les objectifs ne sont pas encore atteints, notamment auprès des entreprises existantes.

Adopté en 2005 par le Conseil communal dans le cadre du volet transport de l'agenda 21 lausannois, un plan de mobilité de l'administration lausannoise (PML) a été mis en œuvre progressivement à partir du 1^{er} juin 2009. Ce projet résulte d'une démarche qui aborde de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à l'administration communale lausannoise, afin d'en diminuer les nuisances, les besoins énergétiques et les impacts économiques et sociaux.

Les principales mesures proposées dans le PML sont :

- l'encouragement à l'usage des transports publics ;
- la mise à disposition, sur les divers sites de l'administration, de véhicules en autopartage ;
- la promotion de la mobilité douce.

Ces mesures sont accompagnées, en contrepartie, d'une augmentation du loyer des places de stationnement sur le domaine privé communal et d'une limitation des autorisations pour l'usage du véhicule privé pour des déplacements professionnels.

Un rapport est établi annuellement permettant ainsi un monitoring et, le cas échéant, l'adaptation ou la correction des mesures proposées. Depuis sa mise en œuvre, le nombre de kilomètres parcourus en véhicules privés a baissé de près de 30% et le taux de la subvention globale pour les transports publics est passé de 15% à 24%. Parallèlement, une nouvelle flotte de vélos électriques à disposition des collaborateurs a été formée (65 vélos) et une quinzaine de véhicules Mobility sont quotidiennement réservés pour les déplacements professionnels.

Fort de cette expérience, la Ville de Lausanne soutient le partage d'expériences et d'informations utiles à la mise en place d'un programme de gestion de la mobilité dans les entreprises. Cet appui peut comprendre des mesures d'information, des échanges d'expériences avec les entreprises, ainsi que des rencontres afin de sensibiliser les milieux économiques à la problématique. Le partage d'expériences avec la Ville a toutefois ses limites en raison des problématiques spécifiques à l'administration : multiplicité des sites et des métiers, besoins spécifiques liés à la mobilité professionnelle de l'administration, présence de places de parc sur le domaine privé de la Ville notamment. Ces particularités font que les expériences de la Ville ne sont pas aisément transposables dans les entreprises privées.

⁵ Département de la sécurité et de l'environnement, Canton de Vaud, « Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges », adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006

Par ailleurs, les ressources à disposition – humaines et financières – restent limitées. Il en résulte que les services de la Ville se tiennent volontiers à la disposition des entreprises pour répondre à leurs demandes, mais qu'il n'est pas envisageable de mener des actions systématiques en direction des entreprises. Pour les mêmes motifs, il n'est pas imaginable de mettre en place un système d'incitations financières permettant de prendre en charge une part des coûts liés aux plans de mobilité des entreprises. Celles-ci doivent les prendre en charge en totalité. Les priorités financières en termes d'orientation des actions liées au développement durable de la Ville ne permettent pas d'envisager de modifier cette situation à court terme.

Cependant, dans le cadre de demandes de permis de construire, la Municipalité incite les grandes entreprises à élaborer des plans de mobilité. Cela a été le cas dans le cadre du Biopôle de Vennes, de l'Ecole hôtelière de Lausanne (EHL) ou de l'agrandissement du Comité International Olympique (CIO) par exemple. Si, aujourd'hui, il n'y a pas de véritable base légale pour le faire, les projets de révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) envisagent ce genre de dispositions.

La question devra être réexaminée sous cet angle le moment venu. Le principal bras de levier dont dispose aujourd'hui la Ville est le nombre de places de parc autorisées par le RPGA ou les conditions d'octroi pour les P+R (en vigueur à Vennes et à l'étude pour les P+R de surface), qui constituent des moyens d'action indirects. En l'absence de base légale obligatoire, il est essentiel de se concentrer sur ces interventions indirectes.

4. Postulat de Mme Elisabeth Müller « Vers une écoville - Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne »

4.1 Rappel du postulat

Le 11 octobre 2011, Mme Elisabeth Müller déposait un postulat⁶ demandant que la diminution substantielle des transports individuels motorisés à Lausanne soit l'un des objectifs prioritaires de la révision du Plan directeur communal. Pour y parvenir, elle proposait les cinq mesures concrètes suivantes :

- la déviation du trafic de transit sur l'autoroute ;
- une nouvelle hiérarchisation du réseau routier supprimant les axes principaux des quartiers densément habités et des zones de détente ;
- une réduction du nombre de places de stationnement le long des rues et sur les places publiques, sans prêter aux résidents, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes actives dépendantes de leur voiture ;
- une réduction du nombre de places que peuvent aménager les entreprises dans leurs projets ;
- l'aménagement de P+R et de P+Rail en bordure de l'agglomération et à proximité des gares.

Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 11 janvier 2012. Le 20 juin 2012, le Conseil communal décidait de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport⁷.

4.2 Réponse de la Municipalité

Les principes d'une mobilité durable sont inscrits depuis de nombreuses années dans les différents documents de planification, que ce soit au niveau communal, de l'agglomération ou du canton.

⁶ BCC 2011-2012 - Tome I, p. 389

⁷ BCC 2011-2012 – Tome II, pp.1143 et ss

Le PDCom de 1996 fixait déjà l'objectif général de report modal des transports individuels motorisés vers les transports collectifs. Pour y parvenir, les principes adoptés ont été déclinés en différentes mesures par modes de transport. Nous pouvons notamment citer le développement du réseau de transports collectifs ou la politique de stationnement. Les résultats présentés dans les deux éditions de l'observatoire de la mobilité (2012 et 2013) mettent en évidence, par exemple, une diminution des charges de trafic aux abords du centre-ville et de la ville entre 2005 et 2010, ainsi que sur de nombreux axes de la ville depuis 1995. A l'inverse, l'utilisation du réseau tl a évolué positivement, en particulier grâce à la mise en service du métro m2. A ce jour, près d'un voyageur sur deux au centre-ville se déplace en transports collectifs, contre moins de 30% en 1995 et antérieurement.

La volonté politique d'une mobilité durable est confirmée à l'échelle de l'agglomération au travers notamment du PALM, qui définit de nombreuses mesures permettant d'accueillir les 112'000 nouveaux habitants et emplois attendus à l'horizon 2030. Les partenaires de ce projet (autorités communales, cantonales, etc.) ont clairement affiché ensemble le souhait de privilégier les déplacements durables (transports collectifs, mobilités douces). Le réseau de transports collectifs est appelé à poursuivre son développement notamment avec le réseau des axes forts des transports publics urbains (AFTPU). Les réseaux de mobilité douce ne sont pas en reste avec de nombreux projets permettant des déplacements directs et sécurisés, en particulier nombre de mesures de franchissement.

Dans le cadre de la révision actuelle du PDCom, plusieurs études élargies ou sectorielles ont été intégrées, qui permettent une mise en cohérence des objectifs et principes proposés entre l'échelle communale et celle de l'agglomération. La révision du PDCom a notamment permis de faire le lien entre les politiques d'agglomération et le niveau communal, plus fin.

L'objectif général du volet mobilité consistant à « mettre en réseau le territoire par la poursuite d'une politique de mobilité durable » se décline en principes et mesures par thèmes : politique générale, piétons, vélos, transports publics, transports individuels motorisés et stationnement. Sept cartes thématiques en zone urbaine et une carte générale pour les zones foraines représentent le programme d'actions.

Pour répondre spécifiquement aux requêtes de la postulante, la Municipalité apporte les précisions suivantes sur les cinq mesures proposées.

4.2.1 Déviation du trafic de transit sur l'autoroute

Il convient, dans un premier temps, de préciser que le terme de transit doit s'accompagner de la définition d'un secteur à prendre en compte. S'agissant du réseau autoroutier, il est utilisé aujourd'hui principalement pour les déplacements d'échanges et internes à l'agglomération, en lien avec les jonctions. A terme, les concepts d'accessibilité en transports publics et en transports individuels motorisés (TIM), développés dans le PALM, et leurs mesures associées, permettront de limiter plus fortement le trafic de transit à différentes échelles. La réalisation projetée de nouvelles jonctions et de compléments de jonctions donnera au contournement autoroutier un renforcement de sa fonction de collecte du trafic de transit par rapport aux secteurs de l'agglomération. Il s'agit de la création des jonctions d'Ecublens et de Chavannes, de compléments à la jonction de Malley et du dédoublement de celle de la Blécherette, dont les débuts des travaux sont à ce jour estimés à partir de 2021 pour les trois premières et de 2018 pour la Blécherette. Au centre de Lausanne, la réorganisation des circulations liées au développement des AFTPU, en particulier la fermeture aux TIM de l'axe Grand-Pont – Bel-Air – Terreaux, et partiellement celle de la rue de Genève, contribueront à limiter encore plus le transit. Au final, les mesures prévues permettront non seulement un report modal, mais également un report spatial, avec une utilisation accrue de l'autoroute.

4.2.2 Hiérarchisation du réseau routier

Le but de la hiérarchisation du réseau routier est d'attribuer une fonction à chaque voie. Elle se traduit concrètement sur le terrain dans les types d'aménagements et d'exploitations correspondants. Étudiée de manière approfondie à l'échelle de l'agglomération, en permettant notamment une cohérence avec les communes limitrophes, cette hiérarchie a été adaptée à l'échelle communale dans le cadre de la révision du PDCoM.

Ainsi, le réseau principal urbain assure en particulier les liaisons entre les quartiers et protège leurs zones intérieures des nuisances dues au trafic de transit. Les axes définis dans cette catégorie ont été clairement choisis en fonction, notamment, de l'accessibilité globale basée sur le concept des poches (origines-destinations des jonctions autoroutières) et l'accessibilité aux parkings du centre-ville. Dès lors, sont classées dans cette catégorie des radiales convergeant vers la ceinture du centre-ville, elle-même comprise.

La suppression d'un tel réseau entraînerait inmanquablement la diffusion du trafic et des reports sur des voies tranquillisées destinées à jouer un rôle important dans la qualité de vie des quartiers. A noter que le déclassement total de la « Petite ceinture » n'est pas compatible avec la protection du centre-ville notamment. Il est toutefois précisé qu'un passage en réseau de distribution est désormais proposé pour l'avenue Vinet, permettant à terme une requalification de cette voie, bordée dans sa partie sud par des îlots parmi les plus denses de la ville. Quant à l'axe Rhodanie – quai d'Ouchy, qui doit concilier l'accessibilité à des activités variées, son niveau hiérarchique a été revu légèrement à la baisse, passant du réseau principal urbain au réseau principal d'agglomération dans le précédent PDCoM. Il constitue le seul axe de cette catégorie qui soit en continu de l'ouest à l'est dans le secteur sous-gare. Ce choix permet notamment de limiter le trafic dans les secteurs les plus bâtis, comme à l'avenue de Cour.

4.2.3 Stationnement public sur la voirie

Le volet stationnement du PDCoM a fait l'objet d'études approfondies non seulement dans son utilisation actuelle, mais également en tenant compte des différents projets urbains et de transports. Les différents principes liés au stationnement public, validés par la Municipalité et présentés dans les différents groupes d'intérêts, tiennent compte des besoins parfois contradictoires entre les différentes catégories d'usagers. Ainsi, il est notamment prévu de maintenir une certaine offre pour les résidents ne disposant pas d'une place sur domaine privé (par le biais du macaron) et pour les handicapés.

Quant aux pendulaires et visiteurs ne disposant pas d'une offre en transports publics de qualité, les parcs périphériques (P+R, PLD) leurs sont destinés en priorité pour du stationnement de longue durée. Il faut également mentionner que des projets d'envergure, comme Métamorphose ou les AFTPU, d'ores et déjà validés par la Municipalité, entraîneront globalement une réduction du nombre de places publiques de l'ordre de 1'200 à 1'400, dont environ septante au centre-ville. La réalisation de contre-sens cyclables et l'amélioration des conditions de visibilité des passages piétons pourraient également entraîner des suppressions de places, estimées grossièrement à 500, dont cinquante au centre-ville. Concernant les potentiels de requalification des espaces publics, tels que la place Centrale ou celle du Tunnel, ces éléments sont évoqués dans la révision du PDCoM avec des réflexions qui devront encore être menées.

4.2.4 Stationnement privé des entreprises

Pour les nouvelles constructions, le dimensionnement du stationnement se base sur les normes VSS et le PGA, qui fixent des ratios à prendre en compte lors de l'élaboration des documents de planifications locales (plans partiels d'affectation, etc.). Ces ratios varient en fonction du type d'activités, mais également de la localisation, avec comme critères la qualité de desserte par les transports collectifs et la part de déplacements en mobilité douce. Plus la desserte en mobilité durable est bonne, plus bas sont les taux à utiliser.

Ainsi, les projets d'urbanisme à proximité du métro m2 ou du futur m3 par exemple considèrent désormais les taux les plus bas, soit un cinquième des besoins de base.

4.2.5 Stationnement dans les parkings d'échange

Concernant les interfaces de transport permettant un transfert de l'automobiliste vers les transports publics au cours de son déplacement, la Ville de Lausanne est bordée de sept parkings-relais (P+R), dont un sur le territoire du Mont-sur-Lausanne. Ils répondent aux besoins des pendulaires extérieurs ne disposant pas d'une offre attractive en transports collectifs. A une échelle plus large, et dans le but de limiter la distance parcourue en voiture, il convient de développer non seulement les fréquences sur le réseau ferré, mais également de mettre à disposition des P+Rail à proximité des gares du Canton.

Le développement du Réseau express régional (RER) vaudois et l'élaboration d'un concept cantonal d'interfaces de transports font partie des mesures du Plan directeur cantonal en vigueur et révisé en 2014. Le PALM 2012 présente également une mesure spécifique aux P+Rail régionaux avec l'objectif d'atteindre environ 3'000 places sur l'ensemble du canton. La Municipalité ne peut qu'encourager cette démarche, ce qu'elle confirme dans le Plan directeur communal révisé, qui montre qu'elle va progressivement réduire le nombre de places P+R. Une des mesures prévues pour ces P+R urbains consiste à mettre en place des conditions d'octroi pour les abonnés, les critères portant notamment sur la qualité de la desserte en transports publics à proximité du lieu de résidence et/ou sur l'exclusion d'une zone géographique autour du P+R lausannois.

La Municipalité considère que son objectif d'une mobilité durable va dans le sens des demandes de la postulante avec une révision du Plan directeur communal ambitieuse. Cette approche pragmatique, avec une mise en œuvre progressive, a donné satisfaction depuis 1996 et contribuera sans doute à la baisse souhaitée du trafic individuel motorisé en ville de Lausanne ces quinze à vingt prochaines années.

5. 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° 2015/82 de la Municipalité, du 3 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'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Ulrich Doepper intitulé « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Elisabeth Müller intitulé « Pour des entreprises écomobiles » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Elisabeth Müller intitulé « Vers une écoville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Alain Hubler (La Gauche), rapporteur, Sylvianne Bergmann (Les Verts), Muriel Chenaux-Mesnier (Soc.), Benoît Gaillard (Soc.), Jean-Luc Chollet (UDC), Guy Gaudard (PLR), Gianfranco Gazzola (Soc.), Xavier de Haller (PLR), Elisabeth Müller (Les Verts), Nicolas Tripet (PLR).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M. Alain Hubler (La Gauche), rapporteur

Présidence : M. Alain HUBLER

Membres présents : Mme Sylviane BERGMANN (remplaçant Claude Nicole Grin)
Mme M. Muriel CHENAUX MESNIER
M. Benoît GAILLARD
~~M. Guy GAUDARD~~ [M. Chollet]
M. Gianfranco GAZZOLA
M. Xavier de HALLER
M. Guy GAUDARD
Mme Elisabeth MÜLLER
M. Nicolas TRIPET

Représentants de la Municipalité
et de l'Administration :

M. Olivier FRANÇAIS, directeur des Travaux
M. Alain GONIN, chef de la Section mobilité du Service des routes et de la mobilité
M. Miguel ORO, chef de la Section planification du Service des routes et de la mobilité

Notes de séance : M. François MUKUNDI, adjoint administratif au Service des routes et de la mobilité

Lieu : rue du Port-Franc 18, 3^e étage, salle 368, Lausanne.

Date : vendredi 11 mars de 15h00 à 17h00

Présentation du préavis

Après les présentations d'usage, le municipal n'ayant rien à ce stade à ajouter au rapport-préavis, une discussion générale sur le préavis s'engage.

Discussion générale

Mme Müller rappelle les raisons qui avaient poussé les postulants au dépôt des trois postulats objets du rapport-préavis en examen, à savoir :

1. l'augmentation de la pollution d'origine automobile et les gaz à effet de serre à l'intérieur de la ville qui nuit à la santé et à la qualité de vie des habitants ;
2. la pression importante des automobiles sur l'utilisation du domaine public au détriment de la déambulation piétonne ou des déplacements à vélo ;
3. les autres nuisances, notamment le bruit, liées à l'utilisation de l'automobile en ville qui pèjorent considérablement la qualité de vie. Constatant que la nouvelle politique d'aménagement du territoire fait que de plus en plus de personnes habitent dans les villes, Mme Müller estime qu'il y a lieu d'améliorer les conditions de vie dans les agglomérations urbaines en luttant pour une diminution substantielle de la présence des automobiles en milieu urbain.

Pour Mme Müller, la solution à tous ces problèmes ne consiste pas uniquement dans l'amélioration de la desserte des villes en transports publics, mais également dans d'autres mesures qui ont trait au parcage, qu'il soit d'échange (P+R) ou d'entreprise.

Un commissaire salue la qualité du préavis et indique que les meilleurs P+R ne sont pas ceux, très chers, construits en périphérie des grandes villes, mais ceux qui devraient être mis en place dans les localités de départ des pendulaires

Un autre commissaire rappelle que la voiture est utile voire indispensable à certains et qu'il faut s'abstenir de faire des comparaisons inadéquates entre la voiture et le vélo ou le piéton.

Le municipal déplore que le point de vue de Mme Müller soit aussi unilatéral. Il rappelle que les réponses données aux trois postulats sont le fruit du travail de toutes les personnes qui ont travaillé pendant plus de trois ans sur la révision du Plan directeur communal (PDCOM). Il précise que ces réponses ont également dû tenir compte de l'apport des autres communes de l'agglomération, étant donné qu'en ce qui concerne la circulation, aucune commune ne peut tout régler toute seule. S'agissant de l'évolution de la circulation automobile en ville, M. Français précise que de 2000 à 2014, on a assisté à une densification importante à Lausanne, mais qu'une dynamique positive a été imprimée en ce qui concerne l'augmentation du nombre d'automobiles en ville qui est passé de 465 véhicules pour 1000 habitants à 389.

Parallèlement, on a assisté à une diminution des nuisances dues à la circulation automobile grâce aux investissements publics consentis et aux mesures d'aménagement mises en œuvre, notamment celles qui ont accompagné le m2. Celles-ci ont octroyé plus d'espaces publics supplémentaires à la mobilité douce (piétons et vélos). Ainsi, à titre d'exemple, le vélo a connu une augmentation de plus de 100% en ville de Lausanne. Cette évolution va se poursuivre avec les grands projets au programme comme le tram, le m3, le tunnel de l'avenue d'Echallens, la transformation de la gare et la mise en place des mesures d'accompagnement proposées dans le cadre des projets AFTPU. S'agissant de la place de la voiture en ville, M. Français estime que si celle-ci est effectivement source de nuisances, elle reste tout de même un outil social auquel une bonne partie de la population est encore attachée.

Etude du rapport-préavis point par point

Postulat de M. Ulrich Doepper « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé »

M. Français rappelle la construction du P+R de Vennes : la promesse avait été faite que cet ouvrage servirait essentiellement les personnes en provenance de la Broye et non celles en provenance de l'est du canton. Il informe également que les acteurs du Biopôle de Vennes ont émis des demandes croissantes pour obtenir également des places dans ce parking. Pour M. Français, les choses vont s'améliorer dans les autres P+R avec l'application du principe origine-destination.

Mme Müller informe que le bilan que fait M. Doepper est négatif et qu'il voudrait que la part réservée aux transports publics soit plus grande que celle des transports individuels lors des déplacements aboutissant dans les P+R. Elle demande une augmentation plus importante des P+Rail que celle des P+R pour augmenter cette part modale. En ce qui concerne son propre verdict, elle estime que la réponse de la Municipalité au postulat de M. Doepper est plus satisfaisante cette fois que la fois précédente et elle félicite la Municipalité de la qualité de sa réponse.

M. Français précise que la demande de M. Doepper était juste, mais qu'elle péchait par le fait qu'elle n'était adressée qu'à la Ville de Lausanne. Cette problématique déborde largement la seule ville de Lausanne et la solution est à trouver dans un cadre plus large, en combinant plusieurs mesures à prendre par les différentes communes de l'agglomération.

Un commissaire veut savoir quand aura lieu le recensement des places de stationnement privées à Lausanne. Il demande si on ne pourrait pas faire évoluer le nombre des places de stationnement publiques, qui est resté constant depuis plusieurs années, pour l'adapter à l'augmentation de la population. Un autre commissaire demande si les abonnements dans

les P+R sont réservés uniquement aux personnes qui ne disposent d'aucune alternative de déplacement en transports publics et si les places de stationnement des P+R qui seront supprimées, comme à la Bourdonnette, seront remplacées ailleurs. Une troisième commissaire estime pour sa part que l'on devrait élargir les critères d'octroi d'un abonnement aux P+R à d'autres aspects qui tiennent plus compte de la situation personnelle des requérants (p. ex. le manque total de transports publics dans les environs, l'obligation de conduire un bébé à une crèche avant d'aller travailler, des horaires irréguliers, etc.) et ne pas se limiter au seul fait que la personne travaille à Lausanne. Elle fait remarquer que c'est le coût relativement élevé des parkings en ville (comme à la Riponne) qui pousse les gens à se réfugier dans les P+R. Une quatrième commissaire veut savoir si le P+R de Vennes a déjà atteint 100 % de sa capacité. Ce que confirme M. Français pour la période diurne. Par ailleurs, elle demande que la Municipalité joigne le règlement d'octroi des abonnements du P+R aux notes de séance. Ce qui a été fait.

Le municipal explique que ce règlement évolue régulièrement, qu'il est continuellement mis à jour, au fur et à mesure de la planification financière en rapport avec la nécessité d'amortir la construction. Il informe également que le projet Aquatis permettra d'encaisser un revenu annuel supplémentaire puisqu'il devrait accueillir environ 300'000 visiteurs par année.

Revenant sur la demande relative au recensement des places de parc privées à Lausanne, M. Français précise que l'estimation souvent avancée, à savoir entre 45'000 et 55'000 places, résulte d'une statistique. Selon lui, pour obtenir un chiffre correct, il faudrait passer de parcelle en parcelle et noter le nombre de places octroyées et effectives. Mais, une telle démarche butte sur l'absence d'une base de données de l'équipement en places de parc. En effet, si sur les nouveaux permis de construire connaît exactement le nombre de places de parc autorisées, il faut reconnaître que sur bien des parcelles lausannoises le nombre de places de parc privées demeure inconnu.

Après un développement sur les diverses activités en milieu urbain pour lesquelles divers types de places de parc sont demandées (places macarons pour les résidents, place de courte ou moyenne durée pour les commerçants, places pour les pendulaires travaillant à Lausanne, etc.) et sur la difficulté de satisfaire les diverses demandes, M. Français explique que c'est la révision du PDCOM, dont la consultation est terminée, qui permettra d'apporter les précisions souhaitées. Ce plan, qui devrait être adopté en 2017, nécessite un consensus donnant une ligne directrice et évitant de répondre aux demandes excessives d'une catégorie d'usagers au détriment des autres.

Postulat de Mme Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles »

M. Français explique que la question des plans de mobilité d'entreprise est difficile à réglementer puisque la collectivité ne doit pas se substituer aux entreprises ou associations privées. Il précise néanmoins que les choses se mettent progressivement en place et informe qu'il a signé une autorisation la semaine dernière permettant à la Ville d'octroyer des places de stationnement publiques pour favoriser l'écomobilité d'une entreprise moyennant un léger défraiement. De tels cas restent encore rares, mais il pense qu'ils pourront se multiplier à l'avenir.

Mme Müller tient à préciser le sens de sa demande. Elle rappelle que les problèmes de circulation sont aigus lorsque les gens se rendent à leur travail ou en reviennent. Dans beaucoup de pays, les autorités publiques encouragent la mise en place de plans de mobilité des entreprises, ce qui contribue à la diminution des nuisances liées à l'utilisation de véhicules individuels motorisés. Les cantons de Genève et de Vaud ont mis en place de tels plans pour leurs administrations et incitent les entreprises se trouvant sur leurs territoires à en faire autant. La Ville de Lausanne, qui dispose elle aussi d'un plan de mobilité mis en place suite à l'adoption du préavis Agenda 21 et au postulat de Mme Germond, ne fait pas assez pour encourager les entreprises à suivre son exemple, selon Mme Müller. Pour elle, la Ville devrait, comme le Canton, informer davantage les

entreprises domiciliées sur son territoire et les inciter à instaurer, elles aussi, des plans de mobilité dans leurs entreprises. Cette incitation devrait passer par une meilleure communication sur les enjeux de la circulation individuelle de leurs collaborateurs, de manière à les inciter à collaborer pour participer à la réduction du trafic individuel motorisé en ville. L'incitation devrait également être organisée par la mise en place de prix récompensant les entreprises les plus exemplaires en matière d'écomobilité. Pour Mme Müller, la réponse de la Municipalité indiquant simplement que « les services de la Ville se tiennent volontiers à la disposition des entreprises pour répondre à leurs demandes... » n'est pas satisfaisante.

Une commissaire fait remarquer que la politique du Canton que Mme Müller juge exemplaire n'a cependant pas abouti à la multiplication de plans de mobilité d'entreprises souhaitée. En effet, le Canton espère que les entreprises pourront cliquer sur son site pour accéder à l'information rassemblée à leur intention et ainsi se mettre en contact avec les autorités qui peuvent les aider dans la mise en place des plans de mobilité. La vérité est qu'il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui l'ont fait au vu des résultats de l'augmentation du trafic sur les autoroutes en direction de Lausanne. Partageant tout de même le souci de voir le trafic entrant et sortant en ville diminuer, cette commissaire propose l'édition d'un guide pratique à l'intention des entreprises, à l'instar de celui qui a été édité pour les locataires. Ce serait peut être plus efficace dans la mesure où il proposerait une marche à suivre et des personnes de référence pour être informé et guidé dans la démarche d'introduction d'un plan de mobilité d'entreprise.

Un commissaire se demande si Mme Müller vise également les entreprises de service travaillant à Lausanne qui éprouvent de plus en plus de difficultés à se déplacer en ville lors des interventions, qui passent de plus en plus de temps dans le trafic et qui sont obligées de facturer le temps de déplacement à leurs clients.

Mme Müller lui répond que toutes les entreprises sont concernées. Chaque entreprise étant différente, chacune devrait s'adresser à des spécialistes qui procèderont à un état des lieux et analyseront les besoins de déplacement de l'entreprise et émettront des recommandations en proposant un plan adapté à la spécificité de chacune.

M. Français déplore l'avis de Mme Müller qui donne à croire que sa direction n'a rien fait en matière d'écomobilité. Il rappelle que c'est sous son impulsion que le Service des routes et de la mobilité a instauré, le premier, un plan de mobilité d'entreprise en renonçant à l'utilisation au quotidien de la flotte de véhicules professionnels mis à sa disposition. Sur la base de cette expérience, ce plan a été progressivement étendu à toute l'administration communale, avec en corollaire, l'augmentation du prix des places de stationnement situées sur le domaine privé communal. Par ailleurs, il fait remarquer la difficulté rencontrée à étendre ce plan d'entreprise aux écoles en raison des déplacements multiples des enseignants qui passent dans plusieurs écoles dans la même journée.

Après avoir été précurseur en la matière au sein de l'administration communale, la Direction des travaux a incité les entreprises comme Philip Morris et le CIO à mettre en place des plans de mobilité en fonction de leurs besoins et dimensionné leurs places de parc en fonction de ces plans. Idem pour les tl et la banque UBS, etc. Ainsi, la Ville agit, directement ou indirectement, en profitant notamment de l'opportunité que lui offre la délivrance des permis de construire. S'agissant de la communication, M. Français promet de demander au Service du développement de la Ville et de la communication (DevCom) d'améliorer la qualité de l'information liée à ce thème sur le site Internet de la Ville.

Mme Müller réitère sa demande de voir la Ville faire plus envers les entreprises déjà établies sur le territoire communal, en prenant des contacts par téléphone, mails et courriers pour leur rappeler que la Ville souhaite les voir mettre sur pied des plans de mobilité internes et en instituant des prix pour récompenser les meilleures entreprises écomobiles installées sur le territoire communal.

M. Gonin explique que la gestion du stationnement est également un levier sur lequel l'administration s'appuie tous les jours et de manière systématique pour inciter les entreprises à mettre sur pied des plans de mobilité à court et moyen termes. Il informe par ailleurs que l'information contenue sur le site de la Ville de Lausanne contient un lien qui renvoie au site du Canton de Vaud et permet ainsi aux entreprises d'obtenir les mêmes informations auxquelles Mme Müller se réfère et de profiter de l'efficacité du site cantonal.

Mme Müller rétorque que la Ville souhaite intervenir à la demande, alors qu'elle suggère qu'elle soit proactive et qu'elle soit l'initiatrice de la démarche auprès des entreprises même lorsqu'elles ne demandent rien à l'administration.

M. Français réplique qu'il faudrait alors augmenter le nombre des postes au sein de l'administration pour assurer cette nouvelle tâche.

Reprenant son idée de brochure, une commissaire estime qu'un simple envoi d'une brochure à toute nouvelle entreprise venant s'installer à Lausanne pourrait permettre de répondre à la demande de Mme Müller.

M. Français estime pour sa part que la comparaison avec les locataires n'est pas adéquate. La problématique d'un plan de mobilité d'entreprise est bien plus compliquée que celle liée à l'offre de logements. Il rappelle le cas d'une entreprise de sanitaires, anciennement établie à la rue Centrale, qui a été contrainte de quitter la ville suite aux difficultés auxquelles elle était confrontée au quotidien pour assurer ses interventions en ville. C'est ce genre de problème que l'administration traite au quotidien à Lausanne.

Postulat de Mme Elisabeth Müller « Vers une écoville - Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

Mme Müller rappelle que le trafic est toujours en hausse à Lausanne et qu'il est, selon les études, principalement constitué de véhicules en transit, dont un tiers dans les quartiers situés sous-gare et 50 % dans les autres quartiers de la ville. Elle rappelle également que les études origine-destination concluaient à la mise en place d'un système de déplacements par poches, chaque changement de poche devant être effectué par l'intermédiaire de l'autoroute de contournement. Dans cet ordre d'idée, Mme Müller demandait dans son postulat que les cinq mesures concrètes suivantes soient mises en place :

1. déviation du trafic de transit sur l'autoroute de contournement, estimant que la traversée de la ville est facilitée par la présence de grandes artères sur le territoire communal ;
2. nouvelle hiérarchisation du réseau routier supprimant les axes principaux des quartiers densément habités et des zones de détente. Pour ce faire, Mme Müller demande que de nouvelles études soient diligentées ;
3. réduction du nombre de places de stationnement le long des rues et sur les places publiques, sans prêterit les résidents, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes actives dépendantes de leur voiture. Elle estime que la suppression de 120 places de parc sur les 1'700 places disponibles au centre-ville, annoncée dans la réponse de la Municipalité, est insatisfaisante ;
4. réduction du nombre de places que peuvent aménager les entreprises dans leurs projets. Cette politique est menée via la police des constructions, mais pas de manière totalement satisfaisante ;
5. aménagement de P+R et de P+Rail en bordure de l'agglomération et à proximité des gares pour atteindre 3'000 places sur l'ensemble du canton. Elle juge cet objectif minimaliste en regard des 30'000 pendulaires estimés en déplacement au sein de l'agglomération.

M. Français précise qu'une ville se construit en la structurant. La déstructuration proposée la détruit. C'est pourquoi il ne comprend pas le sens des demandes de déstructuration

proposées par Mme Müller. Par ailleurs, il estime que notre ville est insérée dans une agglomération de communes dont l'opinion doit également être prise en compte et que Lausanne ne peut agir comme si ces communes n'existaient pas, alors qu'elles demandent de contribuer à la recherche des solutions à moyen et long terme.

Un commissaire se dit inquiet de la vision de la ville de Mme Müller. Pour lui Lausanne est une ville vivante et elle doit considérer la mobilité de manière générale, et prendre en compte la mobilité individuelle comme un élément constitutif de la qualité de vie à améliorer constamment. Par ailleurs, il relève que la déviation du trafic sur les autoroutes est une demande utopique dès lors que les autoroutes sont déjà saturées à l'heure actuelle. Enfin, il estime que la solution est à rechercher en collaboration avec les autres collectivités territoriales de l'agglomération.

M. Gonin précise que le transit auquel s'attaque Mme Müller concerne tout déplacement à l'intérieur de la ville. Ainsi, lorsqu'un Lausannois part de Praz-Séchaud vers la Migros de Chailly, il transite par Rovéréaz. Ainsi tout déplacement réalise un transit par rapport à une rue, un quartier ou un axe.

Un commissaire considère absurde la demande de report du trafic sur les autoroutes. Celui-ci préterite les entreprises de services qui voient leurs déplacements rallongés tout en engendrant plus de consommation et de pollution atmosphérique.

Un autre commissaire constate que la Municipalité a apporté des réponses motivées, après une analyse minutieuse de la problématique. Il invite donc la commission à approuver cette réponse.

En réponse à M. Français, Mme Müller explique qu'elle ne demande pas l'abandon de toute hiérarchisation, mais la suppression d'axes principaux qui traversent les zones de loisirs et d'habitations. Pour elle, il faut lutter contre la présence des véhicules individuels qui prennent trop d'espace sur le domaine public, même s'ils sont électriques.

M. Français rappelle que la ville de Lausanne connaît une diminution importante du nombre de véhicules individuels sur son territoire. Cette diminution est beaucoup plus importante que celle observée dans les communes environnantes. Il rappelle également que les grands projets envisagés à Lausanne s'accompagnent de mesures de réduction du trafic individuel motorisé et de fermeture de certains axes au trafic automobile. Tout ceci va dans le bon sens et conduira la ville dans une évolution maîtrisée de la mobilité urbaine.

Une commissaire souhaite savoir à quels endroits seront réalisées les réductions de l'ordre de 1'200 à 1'400 places de stationnement à travers la ville.

M. Oro explique qu'aujourd'hui, la Ville dispose d'environ 22'000 places de parc stables sur son territoire. L'exploitation de ces places va cependant se modifier dans les prochaines années au gré de la réalisation des divers projets planifiés comme Métamorphose, le tram, ou des requalifications de places comme celles du Tunnel, du Château et Centrale. Ces différentes requalifications conduiront à une suppression d'environ 2'000 places de parc sur les 22'000 existantes, soit environ 10 % du parc des places disponibles. M. Gonin illustre le propos de M. Oro avec l'exemple de Métamorphose aux Plaines-du-loup, qui entraînera la disparition du parking du Vélodrome, soit la suppression de 1'000 places, partiellement compensées par la construction d'un parking d'environ 200 places dans le bâtiment jouxtant le futur stade.

Conclusions de la commission

La parole n'étant plus demandée, la commission passe au vote des conclusions :

La **conclusion 1** est **acceptée à l'unanimité**.

La **conclusion 2** est **acceptée par 7 voix pour, 1 voix contre et 2 abstentions**.

La **conclusion 3** est **acceptée par 8 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention**.

Discussion

M. Alain Hubler (La Gauche), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Le rapport-préavis dont nous parlons ce soir répond à trois postulats. Dans le premier postulat, M. Doepper demandait que l'octroi de places de stationnement dans les P+R lausannois soit soumis à certaines conditions. M. Doepper demandait aussi un inventaire de l'offre en places de stationnement sur le domaine privé. La Municipalité répond positivement à ces demandes et en souligne la pertinence. Si nous considérons que le postulat de M. Doepper a été déposé en 2006, nous pouvons dire que, dans cette affaire encore, les Verts ont eu une idée d'avance.

Dans le second postulat, je demandais que la Ville encourage les entreprises installées sur son territoire à mettre sur pied des plans de mobilité. Je demandais aussi un suivi des résultats de cette politique.

Bon nombre de collectivités publiques en Suisse et à l'étranger s'intéressent aux plans de mobilité d'entreprise. Ces plans permettent aux entreprises d'analyser les déplacements de leurs collaborateurs et de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics et la mobilité douce. Les collaborateurs participent à l'élaboration du plan et ils restent libres de changer ou non leur façon de se déplacer. Ce qui est intéressant, c'est que c'est une opération du type gagnant-gagnant. Les nouvelles habitudes de mobilité se révèlent aussi profitables aux entreprises et à leurs collaborateurs qu'à la collectivité publique. Il existe en Suisse de nombreux bureaux d'études qui peuvent épauler les entreprises dans cette démarche. La réponse de la Municipalité à mon postulat n'a malheureusement rien à voir avec la politique de promotion proactive que je demandais. Je la refuserai donc.

Dans le troisième postulat, je demandais une nouvelle politique des déplacements à Lausanne visant à diminuer substantiellement les transports individuels motorisés (TIM). J'accepterai la réponse de la Municipalité, car les principes de mobilité proposés dans le Plan directeur communal en révision sont excellents. Ils conduiront certainement à une réduction sensible des TIM à Lausanne. En résumé, les Verts accepteront les conclusions 1 et 3 du rapport-préavis et rejeteront la conclusion 2. Ils vous recommandent d'en faire de même.

M. Bertrand Picard (PLR) : – Je suis surpris de la teneur de ce postulat. En effet, si je regarde les aspects pratiques, je m'aperçois, par exemple, que les conditions pour obtenir un abonnement au *Park and ride* de Vennes, qui permet d'éviter d'entrer en ville avec son véhicule, sont quelque peu surprenantes. En effet, un abonnement à ce *Park and ride* est autorisé ou réservé uniquement aux habitants et aux employés se rendant, à ma connaissance, à plus de trois stations de métro m2. Ce qui veut dire que les collaborateurs de Securitas, par exemple, qui sortent à la station Fourmi, et les employés des commerces de la Sallaz en sont pratiquement exclus. Ils n'ont donc pas la possibilité de déposer leur voiture au tarif abonnement.

Je me demande s'il est bien judicieux d'appliquer une telle politique, alors qu'on a un quartier en plein développement et que l'on souhaite avoir des commerces avec des horaires suffisamment larges, et si cette différence entre habitants de Lausanne et entre les usagers d'un parking, certes, privé, mais où la Ville a ses intérêts, se justifie vraiment.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – J'aimerais répondre à M. Picard. Oui, il y a des entreprises à proximité du parking de Vennes. Il y a notamment le développement du Biopôle, qui est soumis à l'autre demande de M^{me} Müller, c'est-à-dire à un plan de mobilité d'entreprise, comme le seront les futures entreprises. Pour Securitas, Crédit agricole ou d'autres grosses sociétés dans le secteur, c'est le même principe.

L'idée est que ces sociétés doivent gérer leur stationnement privé elles-mêmes, avec des contraintes strictes liées à leur plan d'affectation ou à leurs projets de développement. Elles ne doivent pas utiliser ce parking, qui a une tout autre fonction. Le but d'un parking-relais, est de décharger la pénétrante de voitures au centre-ville, c'est pour des gens qui vont plus loin que trois stations de métro. Cette politique est extrêmement pertinente. C'est ainsi que l'on réduira le trafic en entrée de ville. C'est ce report modal qui est visé.

Puisque j'ai la parole, je profite de revenir sur la conclusion 2, qu'on vous invite à refuser ; elle concerne justement les plans de mobilité d'entreprises. C'est vrai qu'on est étonné par le contenu de la réponse, qui se veut très peu, voire pas du tout proactive par rapport à cette thématique. Si on prend la dernière version qui nous a été soumise du PDCom en cours, il est écrit clairement : « promouvoir les plans de mobilité d'entreprise ». Il y a bien le terme « promouvoir ». La réponse ne va pas du tout dans ce sens. Elle dit simplement que les services de la Ville se tiennent volontiers à disposition des entreprises pour répondre à leurs demandes, mais qu'il n'est pas envisageable de mener des actions systématiques en direction des entreprises, alors que, justement, pour promouvoir les plans de mobilité d'entreprise, il faut être proactif. En ce sens, la réponse n'est pas compatible avec les intentions qui figurent dans la révision du PDCom.

M. Bertrand Picard (PLR) : – J'aimerais répondre à M. Beaud, qui ne connaît vraisemblablement pas l'échantillonnage de gens qui travaillent au Crédit Agricole, à Securitas, ou même à la place de la Sallaz. Pour la plupart, ce sont des gens qui habitent hors de Lausanne et qui ont des horaires assez peu favorables. Ils ont donc besoin d'un véhicule et, de ce fait, ils doivent pouvoir le stationner. Or comme vous le savez, les places de parc sont très rares dans ces deux quartiers. Par voie de conséquence, le parking-relais de Vennes était une excellente opportunité. Il est donc tout à fait injuste, et même contreproductif d'interdire à ces gens de stationner leur véhicule tranquillement au bénéfice d'un abonnement.

Je ne parle pas du Biopôle, puisqu'ils sont sur place, et encore, on pourrait en discuter. Je trouve donc que ce choix est fâcheux et, de ce fait, en tout cas en ce qui me concerne, sans vouloir engager en rien mon parti, je ne pourrai en aucun cas soutenir un tel postulat.

M. Johann Dupuis (La Gauche) : – A titre personnel, je soutiens la position des Verts. Je voulais également répondre rapidement à M. Picard que je peux comprendre sa réticence vis-à-vis de ce préavis, mais il doit lui-même comprendre la logique d'un P+R. Ce n'est pas de fournir des places de parc aux entreprises à proximité, mais de fournir des places de parc à des pendulaires qui y parqueraient leur véhicule et qui prennent les transports publics pour se rendre plus loin. En termes de mobilité, le gain de parquer au P+R ou de parquer ailleurs dans les environs de l'entreprise est nul. Et ce n'est pas le rôle d'un P+R que de fournir les places de parc manquantes dans le quartier. Je suggérerai donc à M. Picard de chercher d'autres solutions à ce problème que de surcharger un P+R avec le parcage des gens travaillant dans les environs.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Ce débat qui s'engage est intéressant, parce que, d'un côté, quand on prend des mesures restrictives et que nous prouvons que nous sommes proactifs, les mêmes personnes nous reprochent que nous ne sommes pas assez proactifs dans cette politique d'incitation à l'égard des entreprises. Il y a donc une certaine contradiction ; c'est un peu étonnant.

Là où l'on peut accepter les reproches, c'est qu'on n'en fait peut-être jamais assez en termes de communication. On devrait sans aucun doute mieux développer la reconnaissance de la compétence du service en charge de la mobilité et de ceux qui sont en charge de l'économie. Peut-être que la prochaine législature permettra d'être plus proactif sur cette thématique.

L'échange que vous venez d'avoir démontre très clairement que nous avons des actions dans la vie de tous les jours qui ne sont peut-être pas relevées par communiqués de presse,

parce que c'est un travail de longue haleine, comme j'ai essayé de l'exprimer en commission.

On vous a donné de nombreux exemples sur lesquels on a été proactif. Le dernier cas, et le plus important peut-être en termes d'entreprise, c'est le CIO. Nous en avons parlé un peu concernant le développement de ce projet. Au même titre que pour d'autres grandes entreprises, nous sommes assez proactifs. C'est bien beau d'avoir un plan d'entreprise, mais il faut qu'il soit mis en œuvre ; généralement, cela se passe assez bien. Mais ce qui est peut-être un peu difficile pour l'autorité, puisqu'on laisse entendre qu'on devrait le faire, c'est qu'il faut une durabilité dans la mise en œuvre de ce plan de mobilité. Et on n'a pas d'outils, voire de moyens spécifiques pour rappeler à l'entreprise qu'elle est déficitaire par rapport à son plan de mobilité. On n'a pas non plus d'outils statistiques ou autres pour voir si ce qui a été mis en œuvre est durable, ou s'il faut y apporter des mesures correctives. Je reconnais qu'il y a quelques déficiences à ce niveau.

Je rappelle quand même que notre engagement dans cette politique est assez nouveau. J'ai rappelé que, avant de donner des leçons aux autres, on a fait la leçon à nous-mêmes dans notre administration. C'est un travail qui a quasiment pris deux législatures. Je regarde mon collègue de gauche. Sur certains dossiers – il en sait quelque chose – ce n'était pas évident de lancer le plan d'entreprise par rapport au secteur écoles, parce qu'il y a aussi le besoin de l'enseignant par rapport à ses déplacements journaliers. Il est dans un établissement, mais, parfois, il n'y a que la voiture pour solution. Ce n'est pas automatiquement le transport public, compte tenu du temps qui lui est donné dans un planning. Bref, c'est relativement complexe.

Sachez en tout cas que la Municipalité et son administration sont attentives à cela. Peut-être qu'à terme, il faudra faire plus de publicité sur les succès que l'on a, et aussi faire le bilan de quelques échecs, parce que, comme dans tout objet d'une telle dimension, c'est difficile. Personnellement, je vous recommande de suivre la commission, qui a accepté la conclusion 2 par 7 voix contre 1 et 2 abstentions. La réponse a quand même été satisfaisante, compte tenu des explications complémentaires qu'on a pu fournir.

La discussion est close.

M. Alain Hubler (La Gauche), rapporteur : – J'enlève ma casquette de président rapporteur pour vous signaler que le groupe La Gauche suivra les Verts sur les déterminations concernant la conclusion N° 2. Effectivement, une réponse un peu plus charpentée aurait été de bon aloi. C'est à se demander si ce n'était pas un réflexe anti Elisabeth Müller.

Cela étant, la commission a accepté la conclusion 1 à l'unanimité. La conclusion 2 a été acceptée par 7 voix pour, 1 voix contre et 2 abstentions. Et la conclusion 3 a été acceptée par 8 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La conclusion N° 1 est adoptée par 66 voix contre 2 et 3 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La conclusion N° 2 est adoptée par 35 voix contre 27 et 10 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La conclusion N° 3 est adoptée par 61 voix contre 3 et 8 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2015/82 de la Municipalité, du 3 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'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Ulrich Doepper intitulé « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M^{me} Elisabeth Müller intitulé « Pour des entreprises écomobiles » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M^{me} Elisabeth Müller intitulé « Vers une écoville. Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

Réponse au postulat de M. Vincent Rossi « Déchets compostables : sortir du borbier »

Rapport-préavis N° 2016/4 du 28 janvier 2016

Travaux

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Vincent Rossi « Déchets compostables : sortir du borbier » déposé le 9 septembre 2014 et transmis à la Municipalité le 6 octobre 2015 pour étude et rapport.

Le postulant invite la Municipalité à mettre en place à Lausanne un système de collecte des déchets compostables pratique pour les utilisateurs et permettant une meilleure qualité du compost pour un meilleur bilan écologique global.

2. Rappel des éléments du postulat

2.1 Contexte

La collecte des déchets compostables à Lausanne est particulièrement difficile, avec un taux de contaminants très élevé essentiellement des sacs en plastique non compostables, mais aussi des ordures. C'est coûteux et déplorable: si l'on veut que la terre fournisse des aliments de qualité, nous devons lui fournir un compost de qualité.

Pour le postulant, la collecte des déchets végétaux peut être améliorée si le tri est rendu facile pour les usagers et si ces derniers sont sensibilisés au rôle et à la valeur du compost.

Il faut savoir par ailleurs que les sacs de caisse en plastique non compostable devraient être prochainement interdits (motion de M. Dominique de Buman au Conseil national) et que l'écobilan du compostage à l'aide de sacs compostables est favorable. Les conditions sont réunies pour dessiner une nouvelle solution en matière de gestion des déchets compostables.

2.2 Demande

Le postulant propose un plan de redressement de la qualité des déchets végétaux, axé sur la facilitation, pour tout un chacun, de la logistique autour du déchet compostable :

1. pratique : tous les sacs compostables labellisés (même pleins, contrairement aux directives actuelles) sont acceptés sans restriction par la compostière de la Ville. Leur usage est encouragé pour faciliter la manipulation hygiénique des déchets compostables et simplifier la vie des gens ;
2. disponible : la Ville implique les acteurs de la grande distribution et les commerçants afin de supprimer complètement les sacs de caisse et les sacs pour fruits et légumes conventionnels et de les remplacer par des sacs compostables : seuls ces derniers sacs devraient être facilement disponibles au moment de les utiliser pour trier les déchets

verts. Un grand distributeur vaudois montrant le chemin en la matière avec des sacs vendus 5 ct. aux caisses, la faisabilité de cette proposition est démontrée ;

3. attentif : La Municipalité lance une campagne de communication, en collaboration avec les gérances et les propriétaires d'immeubles, expliquant clairement l'emploi des bacs à compost et des sacs compostables et surtout l'utilité et la valeur du compost de qualité. Une communication illustrée et/ou plurilingue doit être envisagée, à l'exemple de ce que fait la Commune de Renens (20 août 2014).

La Municipalité est invitée à étudier l'opportunité de mettre en place un tel plan et, considérant que le maintien en circulation des sacs non compostables mettrait en échec ce plan, à mettre tout en œuvre pour obtenir la coopération des acteurs concernés. Ces derniers sont élevés au rang de partenaires, comme décrit dans la réponse au postulat de M. Philippe Mivelaz dans le rapport-préavis N° 2012/24 « Politique municipale en matière de gestion des déchets ».

3. Réponse de la Municipalité

La Municipalité répond comme suit aux demandes et suggestions du postulant, mentionnées au point 2 :

3.1 Pratique – accepter tous les sacs compostables labellisés

A la suite de la fermeture de la Compostière de la Tuilière, à la fin de l'année 2014, deux nouveaux partenaires ont été trouvés pour les déchets végétaux de la Ville de Lausanne. Il s'agit de la Compostière de la Coulette à Belmont-sur-Lausanne et d'Ecocyclage à Lavigny. Pour ces deux institutions, la gestion des sachets plastiques dans les déchets végétaux est problématique, car elle requiert un tri supplémentaire préalable et engendre dès lors des coûts additionnels.

L'utilisation des sachets à compost répondant à la norme EN 13432 est autorisée. Il est toutefois demandé aux citoyens d'en vider le contenu, afin de permettre au centre de traitement de séparer plus facilement les déchets végétaux des sachets. En effet, ces derniers ne possèdent pas la même capacité de dégradation.

En outre, ceci permet également de repérer de suite les indésirables. En effet, l'utilisation des sacs compostables fait courir le risque que des citoyens peu scrupuleux y mettent des déchets non conformes, qui viennent encore péjorer la qualité du compost.

3.2 Disponible – supprimer les sacs conventionnels auprès des commerçants

La solution proposée est difficilement envisageable pour la seule Ville de Lausanne, dans la mesure où une telle contrainte devrait être imposée par la législation fédérale. Idéalement, il faudrait interdire au niveau national, à l'image de certains pays, la vente de sacs non compostables et se garantir que ceux-ci ont une dégradation équivalente aux déchets végétaux.

La motion de M. Dominique de Buman, citée par le postulant, a été adoptée par le Conseil national le 12 juin 2012 et par le Conseil des Etats le 13 décembre 2012. La Municipalité suggère dès lors d'attendre sa mise en œuvre par la Confédération.

3.3 Attentif – lancer une campagne de communication

La Municipalité, comme le propose le postulant, sensibilise depuis de nombreuses années, au travers du Service de la propreté urbaine, les gérances et propriétaires d'immeubles pour que ceux-ci transmettent les informations à leurs locataires.

En outre, la campagne de sensibilisation menée en 2015 en collaboration avec les gestionnaires des installations de compostage sera reconduite en 2016. Celle-ci consiste en la diffusion d'un prospectus spécifique sur les déchets végétaux, distribué aux gérances et propriétaires d'immeubles, afin qu'il soit affiché dans les immeubles.

En ce qui concerne la communication, la Municipalité favorise l'utilisation de visuels et de pictogrammes, langage universel compréhensible par tous. En effet, le choix d'une langue au détriment d'une autre, afin d'établir des documents multilingues, pénaliserait de fait les minorités linguistiques.

4. Conclusion

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N°2016/4 de la Municipalité, du 28 janvier 2016 ;

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

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

décide :

d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Vincent Rossi « Déchets compostables : sortir du bourbier ».

Au nom de la Municipalité :

Le vice-syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Florence Bettschart-Narbel (PLR), rapportrice, Eddy Ansermet (PLR), Eliane Aubert (PLR), Jean-Marie Chautems (Soc.), Albert Graf (UDC), Pedro Martin (Soc.), Elisabeth Müller (Les Verts), Vincent Rossi (Les Verts), Francisco Ruiz Vazquez (Soc.), Marlène Voutat (La Gauche).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport photocopié de M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR), rapportrice

Présents

Rapportrice	Mme Florence	BETTSCHART-NARBEL	Libéral-Radical
Membres	Mme Eliane Aubert		Libéral-Radical
	<i>en remplacement de M. Matthieu CARREL</i>		
	M. Eddy	ANSERMET	Libéral-Radical
	<i>en remplacement de Mme Diane WILD</i>		
	M. Pedro	MARTIN	Socialiste
	<i>en remplacement de Mme Anna ZÜRCHER</i>		
	M. Francisco	RUIZ-VAZQUEZ	Socialiste
	M. Jean-Marie	CHAUTEMS	Socialiste
	M. Vincent	ROSSI	Les Verts
	Mme Elisabeth	MÜLLER	Les Verts
	M. Albert	GRAF	UDC
	Mme Marlène	VOUTAT	La Gauche
Municipal	M. Olivier	FRANÇAIS	Directeur des travaux
Représentants de l'administration	M. Stéphane	BEAUDINOT	Chef du Service de la propreté urbaine
	Mme Katia	CHIANELLI	Assistante du chef du Service de la propreté urbaine (notes de séance)

Mardi 10 mai 2016 de 15 h 30 à 17 h 00, Direction des Travaux, Port-Franc 18, salle 368.

La présidente ouvre la séance : en l'absence provisoire du municipal, elle passe la parole au représentant de l'administration pour qu'il présente le rapport-préavis.

Quelques informations sont données par le chef du service au sujet des déchets compostables : les exutoires actuels pour les déchets végétaux des ménages lausannois sont la compostière de la Coulette à Belmont-sur-Lausanne et Ecorecyclage à Lavigny. L'utilisation des sacs compostables labellisés pose néanmoins un problème pour la production du compost. Un tri préalable est nécessaire, car leur vitesse de dégradation n'est pas la même que celle des végétaux. C'est la raison pour laquelle il est recommandé de vider le contenu du sac dans le conteneur, afin de faciliter le tri et de permettre le contrôle de la qualité par les collaborateurs chargés de la collecte.

Pour ce qui est de la distribution des sacs aux caisses des magasins, des contacts avec Migros-Vaud ont été établis, afin de sensibiliser les commerçants sur le sujet. Toutefois, la Ville de Lausanne n'a pas de pouvoir de contrainte et ce serait plutôt au législateur fédéral d'interdire les sacs plastiques.

Une campagne de communication s'est déroulée en 2015 et a porté ses fruits. En effet, la qualité des végétaux s'est nettement améliorée à Lausanne. De plus, des analyses trimestrielles sont effectuées avec les repreneurs. Ces derniers ont confirmé leur satisfaction de la qualité des déchets lausannois par rapport aux années précédentes. Une nouvelle campagne de communication sur les fractions recyclables collectées en porte-à-porte sera lancée en 2016.

Enfin, des contacts avec l'Union suisse des propriétaires d'immeubles (USPI) et l'association romande des concierges ont été établis afin de les sensibiliser aux problématiques de tri.

Le postulant remercie pour les explications données. Il semble donc que la situation s'est bien améliorée depuis le dépôt de son postulat, mais il souhaite néanmoins quelques explications complémentaires.

L'administration confirme qu'il y a deux ans, le compost était souillé avec beaucoup de sacs plastique et donc de très mauvaise qualité. Actuellement, il reste encore quelques sacs, mais la majorité sont compostables. Cependant, les repreneurs ouvrent et mettent de côté tous les types de sacs, qu'ils soient compostables ou non.

Il s'en suit une discussion générale. Quelques points particuliers sont discutés :

Quartiers problématiques : il est difficile de savoir exactement quels sont les quartiers qui posent problème, car ce n'est que lors de l'ouverture du container que l'on peut constater s'il y a des déchets non conformes. Le municipal, arrivé entre-temps, explique qu'une cartographie des points noirs lausannois est en cours de finalisation. Pour l'instant, elle sera principalement utilisée pour les ordures ménagères, mais pourrait à terme, inclure également les autres déchets.

Informations à la population : plusieurs commissaires estiment que la manière de trier les végétaux est peu claire, notamment concernant les aliments cuits. Aujourd'hui, seuls ceux des restaurants sont collectés, mais cela pourrait changer.

Interdiction des sacs plastiques : une discussion a lieu sur l'éventuelle interdiction des sacs plastiques, qui a été proposée à Berne par le conseiller national Dominique de Buman. Il ne s'agit pas des sacs compostables, mais de ceux en plastique qui ne se recyclent pas. La mise en œuvre est compliquée, car cela ne concerne pas uniquement les sacs de caisses. Le municipal ajoute que la décision prise récemment par la France (interdiction des sacs plastique à usage unique en caisse à partir du 1^{er} juillet 2016) influencera certainement les autorités des pays voisins à interdire les sacs plastique. Pour la Suisse, une obligation de taxer ces sacs est en vigueur. La prochaine étape au niveau européen sera de demander que les sacs plastique soient fabriqués à base de matières recyclables. De plus, il ajoute que la

problématique ne s'arrête pas aux sacs de caisse, mais aux emballages en général. Enfin, il rappelle que le plastique est valorisable thermiquement dans les UVTD.

Vitesse de dégradation des sacs : les compostières sont plutôt intéressées par les végétaux, qui sont la matière première pour obtenir le compost, on ne connaît donc pas vraiment la vitesse de dégradation des sacs compostables. D'après le postulant, à la suite d'une étude approfondie qu'il a menée sur les plastiques biodégradables, ceux-ci n'apportent aucune valeur ajoutée au compost. Le seul avantage est retrouvé lorsque ces sacs sont utilisés pour collecter le compost. Selon ses informations, les sacs compostables labellisés disparaissent très rapidement en compostière (« première chose à disparaître » selon les termes de l'employé en charge du compostage). Il est également ressorti de cette étude que la récupération de l'énergie thermique est la meilleure manière de récupérer le plastique souillé. Car lorsqu'il s'agit de bouteilles en PET ou d'emballages non souillés, par exemple, le recyclage est bien entendu préférable.

Qualité des déchets végétaux : il est regretté que ceux-ci ne figurent pas dans le rapport-préavis. La commission demande à l'administration de bien vouloir lui transmettre des données écrites et chiffrées sur la qualité des végétaux. Une confirmation pourra être demandée aux repreneurs, afin qu'ils certifient la qualité des déchets végétaux lausannois.

Carte de déchetterie : celle-ci est obligatoire. L'application du principe du pollueur-payeur est tenue avec fermeté par la Ville de Lausanne. Les entreprises doivent payer les déchets déposés au poids. Un projet avec l'Office de la population est en cours, afin que les nouveaux habitants reçoivent la carte de déchetterie avec les autres documents d'arrivée.

La commission passe en revue le rapport-préavis point par point. Seuls ceux ayant fait l'objet de remarques ou de questions sont repris ci-après.

3.1. PRATIQUE – ACCEPTER TOUS LES SACS COMPOSTABLES LABELLISES

Le postulant estime que les arguments présentés sous ce point ne sont pas satisfaisants. C'est la raison pour laquelle, il demande une nouvelle fois d'obtenir les résultats chiffrés de la qualité du compost.

3.2. DISPONIBLE – SUPPRIMER LES SACS CONVENTIONNELS AUPRES DES COMMERÇANTS

En réponse au postulant qui regrette que la Ville ne puisse faire plus dans ce domaine et qui trouve qu'une collaboration doit être trouvée avec les commerçants, le municipal informe que la Commune règlemente et ne légifère pas et ceci est indiqué dans le rapport-préavis. Des collaborations sont possibles et sont d'ailleurs entamées avec certains commerçants, mais les partenariats ne sont pas toujours aisés, notamment s'ils dépendent de grandes chaînes. Néanmoins, la solution idéale serait de ne pas utiliser de sacs, mais un récipient lavable. Une des commissaires ne voit pas de solution communale, mais plutôt cantonale ou régionale. Le postulant estime quant à lui, que la Ville de Lausanne joue un rôle d'exemplarité et aurait certainement un effet boule-de-neige sur son agglomération.

3.3. ATTENTIF – LANCER UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION

Le postulant est d'accord avec la Municipalité sur l'usage de pictogrammes. De plus, l'idée de s'adresser aux gérances et propriétaires d'immeubles est bonne, mais il faut s'assurer que ces derniers fassent le nécessaire auprès de leurs locataires. En effet, il estime qu'il serait judicieux d'informer plus globalement, notamment avec un panneau proche des conteneurs.

Le municipal souligne que les propriétaires doivent transmettre plusieurs informations à leurs locataires et ils sont seuls juges sur l'importance qu'ils donnent à chacune d'elles. Il ajoute qu'une communication uniforme régionale serait judicieuse sur le thème des déchets. De plus, il estime qu'il est primordial de former correctement, notamment au sein des écoles. En outre, la population lausannoise est renouvelée de 10 % par an et la

sensibilisation représente un travail du quotidien. Une information sur les déchets verts sera donnée aux habitants par l'intermédiaire du calendrier de ramassage.

L'administration ajoute que, pour ce qui est du panneau dans les immeubles, le service ne peut pas intervenir sur le domaine privé, mais met à disposition des propriétaires le matériel d'affichage.

Un commissaire suggère une information au travers des quotidiens, par exemple par un supplément tel que le fait *24 heures* pour les impôts, ce à quoi il est répondu que cela pourrait être une idée mais plutôt à l'échelle de l'agglomération car le coût de tels suppléments est important.

Un autre commissaire suggère de coller un pictogramme directement sur les conteneurs : l'administration répond que ceci sera bientôt le cas dans les déchèteries, mais pour ce qui est des conteneurs privés, elle n'a pas le pouvoir d'imposer. Toutefois, un autocollant peut être mis à disposition des propriétaires avec la recommandation de le coller sur les conteneurs.

4. CONCLUSION

Un des commissaires informe que sa position dépendra des informations qu'il recevra au sujet des résultats de la qualité. Dès lors, il s'abstiendra de voter pour l'instant.

Conclusion(s) de la commission

Le rapport-préavis est accepté par 8 oui – 2 abstentions et aucun refus.

Discussion

M. Eddy Ansermet (PLR), rapporteur remplaçant : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Les Verts sont très attentifs à la préservation de la fertilité du sol et à la bonne gestion des déchets. C'est l'état alarmant des déchets compostables collectés en été 2014 qui a motivé le postulat, que nous avons intitulé « Pour sortir du borbier ». Aujourd'hui, nous avons un scoop, malheureusement passé inaperçu dans la presse : les déchets compostables récoltés à Lausanne sont devenus « d'excellente qualité » ! Nous avons appris cela en commission.

Le postulat étant désormais sans objet, les Verts sont satisfaits de la réponse et saluent les incroyables progrès accomplis par la population lausannoise en matière de tri des déchets. Nous saluons aussi les efforts accomplis par les services concernés. Nous allons donc accepter le préavis et rester attentifs à l'évolution de la qualité des déchets en question.

La discussion est close.

M. Eddy Ansermet (PLR), rapporteur remplaçant : – Le rapport-préavis a été accepté par 8 oui, 2 abstentions et aucun refus.

Le rapport-préavis est adopté sans avis contraire et sans abstention.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2016/4 de la Municipalité, du 28 janvier 2016 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Vincent Rossi « Déchets compostables : sortir du borbier ».

Pétitions des Vert'libéraux lausannois (159 signatures) : « Contre le gaspillage ! Pour une deuxième vie des objets encore utilisables ! »

Rapport

Membres de la commission : Commission permanente des pétitions

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux

Rapport photocopié de M^{me} Sandrine Schlienger (UDC), rapportrice

Membres présents : M. Johan Pain, président, Mmes et MM. de Haller Xavier, Gebhardt André, Ichters Anne-Lise, Schlienger Sandrine, rapportrice et Zürcher Anna

Membres excusés : Mmes et MM. Alvarez Henry Caroline, Klunge Henri, Ruiz Vazquez Francisco et Velasco Maria

Représentants de la Municipalité : M. Français Olivier, directeur des Travaux, M. Beaudinot Stéphane, chef de Service de la propreté urbaine

Pétitionnaires : Mme Savic Daniella et M. Birchler Jean-Christophe

Prise des notes de séance : M. Tétaz Frédéric, secrétaire, et invitée

Invitée : Mme Pacheco Patricia (secrétaire suppléante)

En premier lieu, les membres de la COPET font une discussion préalable sans les pétitionnaires.

Un des commissaires demande quelle est l'initiative déposée par le PLR dont parlent les pétitionnaires. Il lui est répondu qu'il n'y a pas eu d'initiative déposée sur cette thématique ces derniers mois.

Il est procédé à l'audition des pétitionnaires, en présence du municipal

Le pétitionnaire rappelle la collecte de signature pour une pétition intitulée « *bon débarras ! Pour un retour du ramassage des déchets encombrants à Lausanne* ». Il explique que les Vert'libéraux lausannois souhaitent favoriser un mode de vie respectueux de l'environnement et des économies d'énergie. Il note que la réutilisation des objets a un impact sur l'incinération des déchets. L'échange d'objets usagés a un caractère social, même si l'échange ne se fait pas de main à main. Pour augmenter la réutilisation des objets, il est possible d'utiliser internet, certaines personnes ne souhaitent pas passer par cette voie. Dans les déchetteries lausannoises, les objets déposés encore utilisables ne peuvent pas être repris par d'autres personnes. Les pétitionnaires le regrettent car cela se fait dans plusieurs communes qui ont aménagé des coins récup' où tout un chacun peut se servir. Par exemple à Epalinges ou à Lavigny. A Malley, les objets peuvent être déposés pour une réutilisation, mais seuls les services sociaux peuvent se servir. La déchetterie n'offre pas à la population la possibilité de récupérer les objets. La pétition demande à la Municipalité de réserver dans les déchetteries un espace à cet effet. L'accueil des concitoyens lors des marchés a été favorable, débouchant sur des discussions sur le tri des déchets et les multiples manières de réduire notre empreinte écologique. Plus de 150 signatures ont été récoltées lors des stands politiques depuis le début de l'année. L'accueil favorable de la pétition, qui a été signée par des personnes de tous bords, nous montre que nos propositions peuvent être largement soutenues.

Questions posées

Un commissaire demande des précisions sur l'installation de Malley. Le pétitionnaire dit que le dépôt d'objets à Malley est pour une utilisation dans les logements sociaux, mais les citoyens ne peuvent pas aller reprendre les objets qui ne servent pas à ces logements. Un autre commissaire dit qu'il y a aussi le bouche à oreille et le marché des chômeurs. Pour les habits, la boutique l'Esquisse permet à des personnes de se réinsérer. Il demande si les pétitionnaires ont connaissance de ces initiatives. Il lui est répondu par l'affirmative. Il est

demandé si la pétition ne fait pas doublon avec Emmaüs et autres associations. Le pétitionnaire répond que lorsque l'échange était possible dans les rues, il n'y avait pas de concurrence avec ces organismes. Autoriser les personnes à venir voir dans les déchetteries et à se servir est une mesure simple et gratuite.

Le directeur de Travaux dit que l'introduction de la taxe au sac a favorisé le tri. Aujourd'hui, le taux du tri à Lausanne est de l'ordre de 53% alors qu'il était environ de 10 points inférieurs avant l'introduction de la taxe au sac. L'objectif est de 60% et les communes rurales atteignent en général cet objectif. C'est toutefois plus difficile en milieu urbain. Il est à noter que l'Etat vient en aide aux collectivités pour installer des déchetteries et favoriser le tri. Un conseiller communal a récemment demandé à ce qu'il y ait une meilleure collaboration avec la commune d'Epalinges pour les habitants du haut de Lausanne et des contacts ont été pris pour aller dans ce sens. La Ville travaille aussi avec les communes de Renens, de Prilly à Malley, avec la commune de Pully à la Perraudetaz et celle de Cugy pour le secteur de Montheron. Le problème est de trouver les espaces suffisants pour mettre en place des déchetteries fixes car il faut beaucoup d'espace et que cela génère des nuisances localement. Il y a 4 déchetteries fixes à Lausanne : Perraudettaz, Vallon, Vélodrome, Bourdonnette, et la déchetterie de Malley. Il note que pour certains déchets, comme des vieux meubles, il n'y a plus ou peu de demande de la population. Pour les chaussures, elles ont près de 40 matières différentes et il est difficile de les recycler. Enfin, même les structures comme l'Armée du Salut ou Terre des Hommes ne reprennent plus des vieux objets, car ils ne savent plus où les stocker. A Malley, il y a peu de place pour le stock. Monsieur le chef de service de la gestion de la propreté urbaine a pour mission d'améliorer le système. La Direction des travaux interdit à ses employés de ramasser les objets pour éviter le commerce parallèle. Une logistique d'opérations d'échanges entre particuliers est en train d'être mise en place dans les 40 déchetteries mobiles. Celles-ci permettent l'accès, à la population, une fois par mois à une déchetterie à proximité de son lieu de résidence ou de travail. Pour pouvoir garantir le service auprès de la population il faut du personnel qualifié et formé dans les déchetteries. Pour la valorisation d'un bien en deuxième main, il faut avoir des gens formés pour juger quels sont les objets réutilisables. Cette nouvelle prestation sera en place dans quelques semaines (en principe mai) dans la déchetterie mobile. Monsieur le Municipal précise toutefois que l'on peut favoriser l'échange sur place, mais que la logistique nécessaire pour conserver des biens de deuxième main est coûteuse et qu'il n'est pas prévu un lieu de stockage de ces biens si sur place il n'y a pas de repreneur.

Le président prend congé des pétitionnaires en les remerciant.

Audition du municipal sans la présence des pétitionnaires

Un commissaire demande si la création de dépôts pour stocker des meubles dans les déchetteries a pour but de permettre à tout le monde de venir les chercher, ou seuls les ayants droits. Le directeur de Travaux dit que seuls les ayants droit pourraient venir. Pour les déchetteries mobiles, il y a des questions de savoir où cela sera mis. Il n'y a pas de possibilité de stocker les meubles. Il note que les meubles sont difficiles à amener jusqu'à la grande déchetterie, mais c'est possible d'aider les personnes qui souhaitent se débarrasser de gros meubles et ceux qui souhaitent les récupérer dans une déchetterie mobile car les personnes habitent en général à côté.

Délibération de la Copet

Un commissaire dit que le municipal semble déjà aller dans le sens des pétitionnaires et qu'une étude et communication serait suffisante. Les autres membres de la commission sont aussi de cet avis.

La parole n'étant plus demandée, le président passe au vote. 6 membres sont présents.

Vote de la commission

Au vote, la Commission des pétitions propose au Conseil Communal, à l'unanimité, de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et communication, selon application de l'art. 73 litt. b) RCCL.

Discussion

M. Henri Klunge (PLR), rapporteur remplaçant : – Je n'ai rien à ajouter à ce rapport.

La discussion est ouverte.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Si cette pétition part d'une bonne idée, je crains que ces endroits à accès illimité où l'on peut déposer des objets pour une deuxième vie ne soient squattés par les brocanteurs et que, finalement, le but de la pétition soit détourné. Personnellement, je pense qu'on ne devrait pas aller plus loin qu'une demande d'étude et communication.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Je crains que les pétitionnaires se soient trompés de cible par méconnaissance des conditions lausannoises. Evidemment, ils nous citent d'autres communes en exemple, qui sont beaucoup plus petites et où, il est vrai, les déchetteries sont devenues des lieux sociaux à la mode, qui remplacent à la fois l'épicerie, la poste et l'église. Je ne sais pas si elles les remplaceront à long terme, mais c'est le cas les samedis matin ; la vie sociale des communes s'y déroule et on peut parfaitement, avec un petit peu de bonne volonté et de discipline, avoir des gens qui viennent vider leur voiture, mais aussi d'autres qui viennent la remplir.

A Lausanne, la situation est totalement différente. Pour ceux d'entre vous qui sont déjà allés à la déchetterie communale, au centre de tri, c'est un endroit pour des professionnels, où il arrive de gros véhicules et où l'on décharge selon des prescriptions très précises et sévères. On ne peut pas aller demander dans quel container il faut mettre chacune de nos choses. On s'aperçoit que les gens qui viennent là sont des habitués. Cela travaille, cela trafique, il y a de gros véhicules et des véhicules de manutention. Imaginez ce qui serait si vous aviez des familles ou des particuliers qui commencent à trier dans ces tas et à reprendre des choses ! C'est totalement irréalisable du point de vue pratique et sécuritaire. Donc le problème et la question s'arrêtent là.

La discussion est close.

M. Henri Klunge (PLR), rapporteur remplaçant : – A l'unanimité, la Commission des pétitions vous encourage à renvoyer cette pétition pour étude et communication.

La pétition est renvoyée à la Municipalité pour étude et communication sans avis contraire et 5 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu la pétition des Vert'libéraux lausannois (159 signatures) : « Contre le gaspillage ! Pour une deuxième vie des objets encore utilisables ! » ;
- vu le rapport de la Commission permanente des pétitions ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et communication, en vertu de l'article 73 *litt. b)* du Règlement du Conseil communal.

**Réponse aux postulats de M. Jean Tschopp « Dimanche sur les quais »
 et de M. Claude-Alain Voiblet « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine »
 et aux pétitions de M^{me} Anne-Françoise Decollogny « Pour une avenue de Vinet plus conviviale »
 et de M^{me} Tatiana Taillefert-Bottino « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu »**

Rapport-préavis N° 2015/56 du 10 septembre 2015

Travaux

1. Objet du rapport-préavis

La Municipalité a rassemblé dans le présent rapport-préavis ses réponses aux postulats de MM. les conseillers communaux Jean Tschopp « Dimanche sur les quais » et Claude-Alain Voiblet « Le quartier d'Ouchy et et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine », ainsi qu'aux pétitions de Mme Anne-Françoise Decollogny « Pour une avenue de Vinet plus conviviale » et de Mme Tatiana Taillefert-Bottino « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ». Ces initiatives portent toutes sur le thème de la mobilité et plus particulièrement sur les aspects de modération du trafic.

2. Postulats

2.1 Postulat de M. Jean Tschopp « Dimanche sur les quais »

2.1.1 Rappel du postulat

Le 18 janvier 2011, M. Jean Tschopp déposait une motion intitulée « Dimanche sur les quais ». Une commission ad hoc a traité la prise en considération et proposé la transformation de dite motion en postulat. Lors de sa séance du 17 janvier 2012, le Conseil communal décidait de transformer cette motion en postulat, de le prendre en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport⁸.

Le postulant rappelle que les quais d'Ouchy et de Belgique sont des lieux de détente très prisés des Lausannois. Concrètement, il demande la fermeture au trafic individuel motorisé des quais de Belgique et d'Ouchy certaines heures du dimanche durant la belle saison, afin que les Lausannois puissent s'y détendre et y faire du sport dans un espace libéré du trafic individuel motorisé facilitant également l'expression artistique et culturelle.

M. Tschopp préconise des mesures d'accompagnement de façon à éviter tout report de trafic dans les quartiers d'habitation, et note que les quais sont déjà fermés à la circulation lors d'événements ponctuels tels que la Semaine olympique ou le Marathon de Lausanne.

2.1.2 Réponse de la Municipalité

Selon la hiérarchie routière du Plan directeur communal (PDCoM), actuellement en révision, les quais d'Ouchy et de Belgique sont des voies du réseau principal urbain, niveau de hiérarchie élevé, confirmant le statut qu'avait déjà cet axe dans le PDCoM de 1995. La question de la hiérarchie de tous les axes du quartier sous-gare a fait l'objet d'une analyse circonstanciée lors de la révision du PDCoM. L'objectif prioritaire pour ce secteur de ville est de limiter les nuisances pour les habitants tout en garantissant une bonne accessibilité. Dans cette optique, l'axe avenue de Rhodanie - quai d'Ouchy, avec sa faible part d'habitants, supporte un maximum de trafic à l'inverse d'autres axes plus habités, comme l'avenue de Cour ou le boulevard de Grancy.

Par ailleurs, ces quais font également partie du réseau des routes cantonales en qualité de route principale du réseau de base, plus haut niveau hiérarchique. A à ce titre, le Canton requiert le maintien du trafic sur ces axes, hormis pour des manifestations ponctuelles

⁸ BCC, 2011-2012 – tome II, pp. 43 et ss.

nécessitant une fermeture de rue limitée. Les charges de trafic sur le quai d'Ouchy sont de l'ordre de 10'500 véhicules/jour (trafic journalier moyen - TJOM). Contrairement au reste du réseau urbain, elles sont élevées le dimanche et équivalentes au trafic journalier moyen d'un jour de semaine, comme en fait état un comptage réalisé un dimanche de beau temps en mai 2012, où 10'700 véhicules ont été relevés ce jour-là.

Les quais de Belgique et d'Ouchy, dont la dernière rénovation date de 2002, sont pourvus d'environ 110 places de stationnement pour voitures, ainsi que de cinq places de cars, dont quatre devant le Musée Olympique. Celles-ci sont toutes occupées les jours de beau temps, la pression sur le stationnement étant alors particulièrement forte dans la zone d'Ouchy pour des motifs touristiques, de loisirs et de détente.

Ces quais, bien que considérés comme des voies du réseau principal urbain, sont bien aménagés pour la mobilité douce. L'espace dédié à ce type de mobilité est important et représente 52% de la surface des quais. Une surface arborisée conséquente (17% de la surface des quais) permet de séparer les piétons du trafic individuel motorisé, qui n'occupe que 31% de la surface indiquée ci-dessus, places de stationnement comprises. Si, contrairement à la place de la Navigation, les quais sont peu desservis par les transports publics, on relèvera le récent engagement de la Municipalité d'étudier, en collaboration avec les tl, la mise en place d'ici à fin 2016 d'une ligne « Olympique ». Cette nouvelle ligne va desservir, du quartier de la Bourdonnette à la tour Haldimand, divers sites caractéristiques en lien avec le sport comme le Musée olympique, la piscine de Bellerive, la Maison du sport, les stades Samaranch et de Coubertin, la zone de loisirs de Vidy ou le siège du CIO.

S'agissant de la période de l'année la plus propice à une éventuelle fermeture des quais, celle-ci serait comprise entre le mois de mai, début des beaux jours, et le mois d'octobre, mois de la Semaine olympique durant laquelle les quais sont fermés à la circulation chaque année. L'analyse des charges de trafic permet d'établir que la plage horaire 8h - 20h serait appropriée pour une telle fermeture. Il convient de préciser que cette fermeture ne serait pas appliquée aux cycles qui continueraient à pouvoir utiliser les quais en tout temps.

La solution préconisée, côté est, consisterait à fermer les quais au niveau de la tour Haldimand, ce qui permet de préserver l'accès aux bâtiments d'habitation de l'avenue de la Tour Haldimand en favorisant les rebroussements, et côté ouest, au niveau de l'Hôtel Beau-Rivage, en conservant l'accès à l'hôtel. L'accessibilité des cars touristiques en direction du Musée olympique devra cependant être conservée, la gestion du stationnement sur l'avenue de l'Elysée n'étant pas réaliste. Afin d'éviter les rebroussements de véhicules, une signalisation avancée pourrait être mise en place à l'avenue du Général Guisan à Pully, côté est, et au bas de l'avenue d'Ouchy, côté ouest, sur la base de ce qui se fait lors de la Semaine olympique.

Comme l'indique M. Tschopp, les quais de Belgique et d'Ouchy sont à l'heure actuelle ponctuellement fermés en raison d'événements divers (Tour de Romandie, Triathlon, Semaine olympique, Marathon, etc.), et les incidences sont nombreuses et pleines d'enseignements.

D'une part, le report de trafic routier observé est important puisqu'on peut constater qu'environ 10'700 véhicules (comptages mai 2012) peuvent circuler sur les quais les dimanches de beau temps. Les reports s'effectuent principalement sur les avenues du Denantou, de l'Elysée, de Cour ainsi que par les avenues d'Ouchy, de la Harpe ou des Bains pour rejoindre l'avenue de Rhodanie, engendrant des nuisances supplémentaires pour les riverains. Ce trafic entraîne également des difficultés de circulation et des ralentissements pour les lignes de bus 1, 2 et 25. D'autre part, la fermeture entraîne la suppression d'environ 110 places de stationnement pour voitures dans un contexte déjà tendu. Cela augmente le stationnement hors cases dans la zone, ce qui nécessite des interventions plus nombreuses du Corps de police et peut engendrer des problèmes de sécurité pour les piétons (véhicules stationnés sur les trottoirs).

Par ailleurs, la fermeture des quais les dimanches devrait requérir l'intervention du Corps de police pour la mise en place des barrières et le contrôle des véhicules encore stationnés. Deux options sont possibles : soit amender les automobilistes et les laisser quitter librement la zone « fermée », avec un risque pour la sécurité des usagers ; soit amender et évacuer tous les véhicules encore présents, avec une charge de travail conséquente pour les policiers. La réouverture des quais est plus aisée à réaliser, mais elle pourrait potentiellement entrer en surcharge avec d'autres événements (notamment les matchs de football) gérés par le Corps de police les dimanches soirs.

Dès lors, en raison essentiellement des nombreux inconvénients mentionnés ci-dessus, la Municipalité n'est pas favorable à une fermeture permanente des quais les dimanches de mai à octobre. Relevons que dans le PDCOM de 1996, en cours de révision, figure le tracé d'un tunnel, dont la faisabilité a été confirmée par une étude sommaire et dont la fonction principale consisterait à alléger la circulation en surface dans le secteur d'Ouchy afin d'y permettre une modération du trafic. La Municipalité a toutefois reporté à plus tard ce type de réflexion. Par contre, une fermeture ponctuelle des quais en lien avec une animation particulière, comme c'est le cas actuellement, semble plus opportune. Elle permet d'attirer les Lausannois sur les quais avec un événement spécifique qui occupe l'espace dévolu au trafic individuel motorisé et rend la fermeture des quais légitime. En effet, en cas de pluie, une manifestation permet d'attirer un minimum de monde, ce qui ne serait pas le cas avec une « simple » fermeture où les piétons et les cyclistes se feraient rares. Enfin, les quais sont déjà fermés lors de divers événements et pourraient l'être plus fréquemment à l'avenir avec l'augmentation des manifestations telles la Semaine de la mobilité ou d'autres manifestations sportives et culturelles.

2.2 *Postulat de M. Claude-Alain Voiblet*

« Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine »

2.2.1 *Rappel du postulat*

Le 24 novembre 2009⁹, M. Claude-Alain Voiblet déposait un postulat intitulé « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine ». Lors de sa séance du 12 avril 2011, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport¹⁰.

Le postulant rappelle que l'avenue de Rhodanie et les quais de Belgique et d'Ouchy sont soumis à un important trafic routier, notamment aux heures de pointe du matin et du soir en semaine et les week-ends de beau temps. Ce trafic est, selon lui, en grande partie un trafic de transit qui, d'une part, perturbe l'accès à la zone touristique et de loisirs et nuit à son image, et, d'autre part, fait subir des nuisances aux habitants du quartier. M. Voiblet propose donc d'interdire l'accès à la zone au trafic pendulaire de transit aux heures de pointe, entre 6h et 10h et entre 16h et 20h.

Le postulant est conscient que cette mesure induirait un report de trafic sur d'autres axes, et regrette que plusieurs études aient déjà été menées pour résoudre les problèmes de circulation dans le secteur d'Ouchy sans qu'aucune ne soit suivie de mesures concrètes.

2.2.2 *Réponse de la Municipalité*

Selon la hiérarchie routière du PDCOM actuellement en révision, les quais d'Ouchy et de Belgique ainsi que l'avenue de Rhodanie sont des voies du réseau principal urbain, niveau de hiérarchie élevé, confirmant le statut actuel de ces axes. Dans ce même PDCOM, figure

⁹ BCC 2009-2010 – tome I, page 393.

¹⁰ BCC 2010-2011 – tome II, pp. 595.

le tracé d'un tunnel, dont le rôle est de reporter cette charge de trafic afin de permettre une modération du trafic en surface dans le secteur d'Ouchy.

Le réseau principal urbain a pour fonctions :

- de collecter et distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération ;
- d'assurer les liaisons entre les quartiers ;
- de protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit.

La hiérarchie routière de l'ensemble du quartier sous-gare a été pensée afin de limiter les nuisances pour les habitants. C'est ainsi que l'axe avenue de Rhodanie – quai d'Ouchy, autour duquel la densité de population est relativement faible, a le niveau de hiérarchie le plus élevé. L'avenue de Cour est en partie en réseau de distribution (niveau de hiérarchie intermédiaire) et en réseau de desserte, et les autres axes est-ouest du quartier sous-gare, tels que l'avenue Dapples, sont classés en réseau de desserte (à préserver de tout trafic de transit).

Ainsi, une interdiction de transiter sur l'axe avenue de Rhodanie – quai d'Ouchy serait en contradiction avec les fonctions de cet axe et la hiérarchie du PDCom. Elle entraînerait inmanquablement des reports de trafic à l'intérieur du quartier sous-gare, sur des voies bordant des zones plus densément habitées que les rives du lac.

Des reports seraient à prévoir sur l'avenue de Cour. Depuis son réaménagement en 2007-2008, dite avenue connaît une baisse de trafic notable (-15 à -30% entre 2005 et 2010 suivant les sections). Ainsi, l'interdiction de transit aux heures de pointe sur l'axe avenue de Rhodanie - quai d'Ouchy aurait un effet contraire au but recherché puisqu'elle accroîtrait les nuisances pour les habitants du quartier sous-gare. Précisons également que la mise en place d'une zone de rencontre ou zone 30 n'est pas envisageable sur un axe principal urbain et serait contraire aux recommandations émises tant dans le cadre de l'aménagement du réseau routier élaboré dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) que dans l'ordonnance sur la signalisation par zones (ordonnance sur les zones 30).

Soulignons par ailleurs que les quais d'Ouchy et de Belgique, ainsi que l'avenue de Rhodanie, font également partie du réseau des routes cantonales en traversée de localité, en qualité de routes principales du réseau de base, haut niveau hiérarchique. Le rôle de ces axes est de servir de colonne vertébrale au réseau cantonal en reliant les centres régionaux entre eux et, à ce titre, le Canton requiert le maintien du trafic sur ces axes.

Concernant la part de transit sur ces voies, une enquête a été réalisée en 2006. Le dispositif à mettre en place pour réaliser de telles mesures est lourd et coûteux puisqu'il nécessite de relever les plaques à l'entrée et à la sortie de la zone d'étude, puis de les comparer afin d'en déduire le taux de véhicules qui l'ont traversée. Cette enquête de 2006 faisait état d'un taux de transit depuis la Maladière vers la tour Haldimand via l'avenue de Rhodanie entre 25 et 35% aux heures de pointe. En sens inverse, le transit est plus faible puisqu'il varie entre 2 et 20% suivant les heures considérées. Entre 300 et 400 véhicules par heure aux heures de pointe seraient répartis vers l'intérieur du quartier sous-gare si cette mesure était appliquée, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 50% du trafic sur l'avenue de Cour et irait à l'encontre du PDCom de 1996.

En ce qui concerne les jours de fin de semaine à la belle saison, aucune enquête spécifique n'a été réalisée (en raison du coût d'une telle action), mais il peut être toutefois raisonnablement estimé que la part de transit sur l'axe avenue de Rhodanie - quai d'Ouchy soit plus faible, notamment les jours de beau temps, et qu'une part importante du trafic soit directement liée aux activités de loisirs du bord du lac.

Quant à la route de Vidy évoquée par le postulant, le trafic un jour de semaine ordinaire y est très limité (de l'ordre de 1'000 véhicules par jour). Des difficultés de circulation y sont

constatées les jours de beau temps, notamment le week-end, en raison des nombreux véhicules accédant à la zone de loisirs. Une interdiction du transit sur cet axe n'aurait donc aucune influence sur les difficultés de circulation qu'il connaît aux beaux jours.

Le cas échéant, s'agissant du dispositif nécessaire à la mise en place d'une telle interdiction de transit, le système le plus simple consisterait à mettre en place un panneau d'interdiction générale de circuler aux heures de pointe, avec cependant une exception pour les riverains et les usagers de la zone touristique. La compréhension de cette signalisation serait probablement délicate et son respect très difficile à imposer, puisque les exceptions seraient multiples dans un si large périmètre. Son application deviendrait très vite impossible puisqu'un automobiliste arrêté lors d'un contrôle pourrait déclarer chercher une place de parc dans la zone.

Une autre solution de contrôle plus lourde consisterait à mettre en place un système de bornes électroniques permettant de relever les plaques d'immatriculation entrant et sortant d'une zone qui engloberait l'avenue de Rhodanie et le quai d'Ouchy afin de détecter les véhicules transitant dans cette zone. Celle-ci étant étendue et comportant de nombreux points de fuite, le dispositif à mettre en place serait important et largement disproportionné. Cette dernière remarque se base sur les études déjà effectuées par l'administration communale sur le péage urbain et les dispositifs d'accompagnement. On peut estimer le coût annuel d'un tel système à environ CHF 5'000'000.- avec une dizaine de points d'entrée à surveiller. Il y aurait dans tous les cas des litiges possibles avec des automobilistes ayant déposé quelqu'un ou n'ayant pas trouvé de place près de leur destination et qui quitteraient finalement la zone sans s'y être arrêtés, contrevenant à la réglementation sans en avoir conscience.

Comme alternative au trafic motorisé, il convient de souligner la bonne accessibilité de la zone du bord du lac en transports publics. Le métro m2 relie efficacement la gare et le nord de la ville à Ouchy. Les lignes de bus 1 et 6 desservent la Maladière, la ligne 8 a un arrêt non loin de la tour Haldimand, et la ligne 2 suit l'avenue de Rhodanie entre Ouchy et la Maladière. Il est à relever que des projets sont en cours afin d'améliorer les temps de parcours de la ligne 2 sur l'avenue de Rhodanie. Notons également qu'à l'avenir, le métro m3 reliera Ouchy à la Blécherette et la « ligne Olympique », en cours d'élaboration, créera un lien entre la tour Haldimand et la Maladière.

Il est important de souligner également la place laissée à la mobilité douce sur l'ensemble de l'itinéraire étudié. Des pistes et bandes cyclables sont aménagées entre la Maladière et la tour Haldimand afin de faciliter l'utilisation du vélo pour les pendulaires et dans le cadre des loisirs. Pour les piétons, un nombre important de traversées, dont certaines régulées, permettent une bonne perméabilité entre la zone au nord de l'axe routier et les rives du lac. Citons le nouveau passage pour piétons régulé réalisé récemment à l'avenue de Rhodanie, au niveau de l'avenue Gustave-Doret. La mention dans le PDCom en révision d'une zone particulière à Ouchy permettra d'améliorer encore la transversalité des piétons.

En raison des nombreux inconvénients mentionnés ci-dessus, la Municipalité n'est pas favorable à une interdiction du trafic de transit sur l'axe avenue de Rhodanie – quai d'Ouchy aux heures de pointe. En plus des très grandes difficultés de compréhension et de mise en application d'une telle mesure, cette interdiction serait contraire à la hiérarchie du PDCom et entraînerait d'importantes nuisances dans le quartier sous-gare. Afin d'atténuer les nuisances dues au trafic motorisé au bord du lac, la Municipalité mise sur le renforcement de la desserte en transports publics du site et sur la poursuite de la réalisation d'aménagements attractifs pour la mobilité douce.

3. Pétitions

3.1 *Pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts « Pour une avenue de Vinet plus conviviale »*

3.1.1 *Rappel de la pétition*

Déposée le 10 octobre 2007¹¹, la pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts, munie de 344 signatures, a été examinée par la Commission des pétitions le 27 novembre 2007. Lors de sa séance du 7 octobre 2008, le Conseil communal l'a prise en considération et l'a renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport¹². En sa séance du 12 avril 2011, le Conseil communal refusait la réponse de la Municipalité, formulée dans le rapport-préavis N° 2010/11¹³.

En synthèse, les pétitionnaires souhaitent améliorer la situation de l'avenue Vinet en réduisant le trafic par diverses mesures :

- suppression du tourner à gauche depuis les avenues de Morges et d'Echallens en direction de l'avenue de Beaulieu ;
- mise en œuvre du téléjalonnement des parkings ;
- amélioration du fonctionnement du carrefour de la Riponne ;
- limitation de la vitesse à 30 km/h ;
- augmentation du nombre de places de stationnement macaron dans un garage collectif ;
- développement du confort des piétons (traversées supplémentaires, trottoirs plus larges, etc.) ;
- amélioration de l'esthétique de la rue ;
- aménagement d'un espace convivial à l'angle Vinet-Pré-du-Marché ;
- création d'une place de jeux à proximité.

Ces mesures visent à favoriser la vie sociale du quartier en « redonnant cette rue à ses habitants ».

3.1.2 *Réponse de la Municipalité*

Pour mémoire, la précédente réponse s'appuyait sur le PDCom, dans son volet déplacement, adopté en septembre 1995 par le Conseil communal et sur les études accompagnant la mise en place du réseau des Axes forts des transports publics urbains (AFTPU). Le PDCom actuel classe l'avenue Vinet dans le réseau principal, correspondant au trafic qu'elle supporte, à savoir aujourd'hui près de 11'800 véhicules/jour. En outre, cette avenue fait partie de la « petite ceinture » du centre-ville, ce qui limite les possibilités d'aménagement. Ainsi, cet axe est bordé de zones 30, mais il ne peut pas bénéficier lui-même de ce statut, en l'état actuel, comme demandé par les pétitionnaires.

Les charges de trafic sur ce tronçon sont actuellement les plus faibles de la « petite ceinture », mais restent importantes et devraient encore augmenter après la fermeture au transport individuel motorisé (TIM) de l'axe Chauderon - Terreaux - Grand-Pont, ainsi que d'une partie de la rue de Genève, prévues dans le cadre des AFTPU. Selon les études des bureaux mandatés par les AFTPU, le trafic devrait augmenter de 13% sur l'avenue Vinet et atteindre les 13'300 véhicules/jour. Des mesures d'accompagnement sont prévues sur les axes qui verraient leur charge de trafic augmenter. Ces mesures consistent à poser des enrobés routiers phono-absorbants et à remplacer les fenêtres dont les bâtiments sont ou

¹¹ BCC 2007-2008 - tome I, page 117.

¹² BCC 2008-2009 - tome II, pp. 190 et ss.

¹³ BCC 2010-2011 - tome II, pp. 627-638.

seront soumis à des valeurs dépassant les limites d'immission de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Depuis la rédaction du rapport-préavis N° 2010/11, de nouveaux éléments sont à prendre en considération. En effet, dans le cadre de la révision du PDCOM, la Municipalité, appuyée par l'administration communale et avec le concours de bureaux spécialisés, a piloté et coordonné un certain nombre d'études à l'échelle de l'agglomération :

- Réseau routier de l'agglomération – Recommandations d'aménagement – septembre 2010 ;
- Axes forts de transports publics – Mandat trafic – juin 2012 ;
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération – juin 2012.

Fort de ces études générales et d'autres plus sectorielles, la Municipalité propose pour le nouveau PDCOM un certain nombre de mesures pour agir en faveur d'une mobilité durable. Deux outils efficaces sont à la disposition de la Municipalité pour tendre vers cet objectif, soit le niveau hiérarchique de chaque axe et la notion de zone particulière. Cette dernière permet de déroger localement aux règles usuelles du niveau hiérarchique pour marquer une transversalité piétonne forte.

Le groupe de travail a notamment proposé deux mesures qui ont un impact direct sur l'avenue Vinet, à savoir son déclassement en réseau de distribution, couplé à l'aménagement d'une zone particulière à la rue du Tunnel, au droit de la place de la Riponne. Ces deux mesures associées vont inverser la tendance sur l'avenue Vinet et contribuer d'une part, à diminuer le trafic sur cette partie de ville en améliorant la qualité de vie des habitants et, d'autre part, à modifier le principe de « petite ceinture » pour l'adapter à l'évolution du centre-ville.

Pour revenir plus concrètement aux demandes des pétitionnaires, la Municipalité met en avant les réflexions suivantes.

Bien que la volonté municipale aille dans le sens d'une mobilité durable par le renforcement de la mobilité douce et du réseau de transports publics, la suppression du « tourner-à-gauche » depuis les avenues d'Echallens et de Morges vers Beaulieu engendrerait de tels reports de trafic, notamment à travers des zones modérées fortement habitées, qu'elle n'est pas envisageable.

En ce qui concerne le télé-jalonnement des parkings aux entrées de ville, une première étude a été engagée en 1999 et retirée par la Municipalité en raison du refus de collaboration d'une partie des exploitants. En 2010, la Ville a lancé une deuxième réflexion intégrant le télé-jalonnement à l'information dans les zones piétonnes. Après analyse, la Municipalité a renoncé à cette deuxième mouture du préavis, devisée à près de CHF 2'100'000.-, considérant que ce montant était très élevé pour des informations déjà disponibles en temps réel sur les smartphones.

Par ailleurs, la régulation du carrefour de la place de la Riponne, qui intègre notamment le bas de la rue du Valentin, est complexe avec des distances importantes, des charges de trafic élevées, de nombreuses lignes de bus et des flux piétons majeurs. Suite aux conclusions d'une étude engagée dans le cadre des AFTPU et de certains dysfonctionnements constatés, le fonctionnement de ce carrefour a été progressivement amélioré au premier trimestre 2014. Un suivi minutieux avec l'aide des tl et de nombreuses observations *in situ* ont permis de confirmer des temps d'attente maximum réduits d'environ vingt secondes pour tous les usagers avec la configuration et les charges de trafic actuelles.

La volonté de la Municipalité de déclasser l'avenue Vinet en réseau de distribution dans le cadre de la révision du PDCOM devrait permettre une requalification de cet axe. A ce jour, aucun projet, précis, hormis un réaménagement ponctuel du carrefour Beaulieu-Vinet-Jomini intégré aux AFTPU, n'est prévu par la Municipalité.

La Direction des travaux a rencontré, à fin 2014, les représentants du Collectif Beaulieu-Vinet, accompagnés d'un mandataire spécialisé. Pour le compte de l'association de quartier, ce dernier a illustré par des esquisses le potentiel de requalification de l'avenue Vinet, en se basant notamment sur le réaménagement réussi de l'avenue de Cour. Des études complémentaires au PDCOM devront d'une part, évaluer plus finement les baisses de trafic attendues à l'avenue Vinet et, d'autre part, proposer un réaménagement conforme à un réseau de distribution, en coordination avec les riverains.

Le stationnement étant un des leviers importants pour modifier le comportement des usagers et inciter au report modal, la gestion des places de parc doit tenir compte de toutes les catégories d'usagers ayant des besoins souvent antagonistes : résidents, visiteurs, commerçants, pendulaires, personnes à mobilité réduite, livreurs, utilisateurs de deux-roues, etc. La Municipalité tient à rappeler qu'un récent recensement complet du stationnement public a été effectué, et qu'environ 1'200 places sont ouvertes aux détenteurs du macaron dans la zone L (centre-ville), qui intègre l'avenue Vinet, pour 800 macarons vendus. Les relevés effectués dans le cadre du PDCOM montrent que l'occupation des places de stationnement est très forte de jour comme de nuit, laissant peu de marge de manœuvre à l'Autorité. L'extension du nombre de places macarons sur voirie n'est pas envisageable sans prêter l'activité commerciale du centre-ville. Quant à la création d'un parking en ouvrage destiné aux détenteurs de macarons, la Ville ne peut y répondre favorablement puisque les « zones macarons » se développent uniquement sur le domaine public. La Municipalité tient à rappeler que les macarons sont principalement une aide pour les habitants n'ayant pas trouvé de solution sur le domaine privé.

L'un des objectifs du réaménagement de l'avenue Vinet sera d'accorder une place plus importante aux piétons, en conformité avec le PDCOM. En 2013, la Ville a déjà procédé à une amélioration concrète du passage pour piétons de l'avenue Vinet, au droit de la rue Pré-du-Marché, en l'adaptant afin de l'équiper d'îlots centraux. Elle a en outre aménagé un nouveau trottoir continu en haut de la rue Pré-du-Marché.

L'esthétique de la rue, qui doit intégrer son arborisation et l'amélioration de la qualité de ses espaces publics, sera également un des objectifs de l'étude susmentionnée. Dès lors, l'aménagement d'espaces de détente est fondamental comme pour tous les quartiers de Lausanne. L'espace à l'angle Vinet-Pré-du-Marché étant sur le domaine privé et de taille trop réduite, d'autres pistes ont été explorées. La plus prometteuse est celle qui consisterait à réaménager le parc au bas de la rue du Clos-de-Bulle, appelée placette Pré-du-Marché, qui ne correspond plus totalement aux attentes des habitants. Une étude est en cours au sein du Service des parcs et domaines, avec un réaménagement prévu d'ici début 2016.

3.2 Pétition de Mme Tatiana Taillefert-Bottino et consorts « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu »

3.2.1 Rappel de la pétition

Le 20 mai 2008, Mme Tatiana Taillefert-Bottino déposait une pétition munie de 520 signatures demandant la diminution du temps d'attente aux feux pour les piétons à l'avenue de Beaulieu, la création d'une voie réservée aux bus sur toute la longueur de ladite avenue, l'élargissement des trottoirs, la création d'un passage pour piétons à la hauteur de la rue St-Roch et la mise en place d'une zone 30km/h. Les pétitionnaires s'inquiétaient des charges de trafic importantes sur cet axe engendrant une pollution supérieure aux normes légales. Les mesures proposées visent à améliorer le cadre de vie des riverains de l'avenue de Beaulieu.

La Commission des pétitions a traité cet objet le 10 novembre 2008, proposant la transmission de cette pétition à la Municipalité. Le 24 mars 2009, le Conseil communal décidait de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et rapport¹⁴. Lors de la

¹⁴ BCC 2008-2009 - tome II, pp. 482 et ss.

séance du 12 avril 2011, le Conseil communal refusait la réponse de la Municipalité formulée dans le rapport-préavis N° 2010/11¹⁵.

3.2.2 Réponse de la Municipalité

Les mesures alors proposées par les pétitionnaires, voire d'autres solutions allant dans leur sens, ont fait l'objet d'une évaluation. La précédente réponse municipale précisait que « l'avenue de Beaulieu appartient au réseau principal et elle supporte une charge de trafic de l'ordre de 21'500 véhicules/jour ». Il faut savoir que le trafic s'est stabilisé depuis plusieurs années sur le cordon du centre-ville. Il a même diminué puisqu'on observe une baisse de l'ordre de 13% entre 2005 et 2010. A titre comparatif, le trafic mesuré sur l'avenue de Beaulieu en 2010 était de 20'400 TJOM, soit une diminution d'un peu plus de 5% en regard de la charge de trafic mentionnée plus haut.

Depuis la sortie du rapport-préavis N° 2010/11, plusieurs études importantes ont abouti ou sont en cours d'élaboration. On peut notamment citer l'étude de trafic des Axes forts de 2010, le PALM 2012 et la révision en cours du PDCom. La mise en œuvre du réseau des AFTPU nécessite la fermeture au trafic individuel motorisé des rues des Terreaux, du Grand-Pont et de la rue de Genève, entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe. Par conséquent, certains axes comme l'avenue de Beaulieu vont subir une augmentation de trafic estimée à environ 18%, malgré un usage accru des transports publics. En contrepartie, la pose de revêtements routiers phono-absorbants et le remplacement de fenêtres sont prévus sur les axes les plus exposés, où les valeurs limites d'immission sont dépassées.

Dans sa dernière version, le PDCom préconise le maintien de l'avenue de Beaulieu dans le réseau principal urbain. Ce niveau hiérarchique reste élevé, avec pour fonction de collecter et de distribuer le trafic à l'intérieur des quartiers. Le principal changement consiste dans l'abandon du concept de « petite ceinture », dont fait partie l'avenue de Beaulieu, au profit du principe d'une accessibilité par poche. Cette évolution entraîne notamment le déclassement de l'avenue Vinet en réseau de distribution, ce qui devrait considérablement améliorer la qualité de vie des riverains.

Par ailleurs, il y a lieu de préciser que l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS) va améliorer durablement l'accessibilité au centre-ville et permettre une requalification des espaces publics. De plus, l'arrivée du m3 à la place Chauderon, puis en deuxième étape à la Blécherette, devrait accompagner la mutation urbaine autour de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, mais également permettre de maîtriser les charges de trafic sur un axe comme l'avenue de Beaulieu. En effet, au vu des résultats probants sur la route de Berne qui ont accompagné l'arrivée du m2 dans le secteur nord-est, des objectifs similaires devraient être pris dans le secteur nord-ouest. Pour mémoire, en aval de la route de Berne, le trafic avait diminué de l'ordre de 20% avec l'arrivée du métro m2. Toutefois, probablement en lien avec l'incitation au report du trafic sur l'autoroute et l'usage accru des jonctions autoroutières, les comptages réalisés en 2014 par Lausanne-Région en cours de consolidation indiquent à nouveau une hausse dans ce secteur.

S'agissant de l'avenue de Beaulieu et de son exploitation, la Municipalité se détermine comme suit : le temps d'attente des piétons aux feux, tout comme leur sécurité et leur confort, font partie de ses préoccupations. A Beaulieu, comme sur tous les carrefours importants équipés de feux en ville de Lausanne, le temps d'attente maximal des piétons ne dépasse pas huitante secondes. Par ailleurs, la coordination des feux sur cet axe contribue à diminuer la pollution et le bruit en limitant le démarrage en côte des véhicules. Durant les heures creuses et la nuit, le temps d'attente maximal de chacun est nettement inférieur à huitante secondes.

La place des transports publics est capitale sur l'avenue de Beaulieu. Ceci se reflète d'ailleurs dans la présence de deux lignes de bus, N^{os} 3 et 21, et dans l'aménagement de

¹⁵ BCC 2010-2011 - tome II, pp. 627-638.

100 mètres de voies bus, ainsi que de 120 mètres de présélections partagées avec le TIM. Les marges de manœuvre sur les carrefours de l'avenue de Beaulieu sont faibles en intégrant la coordination, les charges de trafic, la topographie, etc.

En coordination avec les tl et en vue de l'arrivée des BHNS, un certain nombre de carrefours équipés de feux sont progressivement étudiés et leur programmation est complètement revue. L'objectif recherché est d'obtenir une programmation simplifiée diminuant les temps d'attente aux feux, principalement pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Suite aux bons résultats obtenus sur le carrefour de la Riponne, avec des files d'attente réduites, il a été décidé de revoir la programmation du carrefour stratégique de Beaulieu-Vinet-Jomini. Une première série d'essais pour améliorer la vitesse commerciale des bus a débuté en juin 2015 avec des premiers résultats qui s'avèrent encourageants. En supprimant certains verrouillages techniques, il est possible de diminuer les temps de franchissement pour les transports publics et de réduire les temps d'attente pour les usagers. Comme les pétitionnaires ont pu le relever, l'aménagement d'une voie bus sur la partie supérieure de l'avenue de Beaulieu serait de nature à améliorer la progression des transports publics. La question de cette nouvelle voie bus sera évaluée dans un deuxième temps, à la suite de la première optimisation du carrefour. En effet, l'aménagement d'une voie bus requiert d'une part, le déplacement de la ligne aérienne des trolleybus et, d'autre part, un fonctionnement optimisé du carrefour Beaulieu-Vinet-Jomini. Dans le cas contraire, les files de véhicules risqueraient de bloquer les transports publics avant qu'ils n'atteignent leur voie dédiée. De plus, comme déjà mentionné précédemment, l'arrivée du m3 devrait encourager la maîtrise des charges de trafic sur cet axe et faciliter ce type de mesure.

S'agissant de la largeur des trottoirs, ils varient entre 2 et 3.5 mètres, ce qui est une taille standard en regard de la hiérarchie de cet axe. L'arborisation réduit certes ponctuellement la largeur des trottoirs, mais elle contribue également à la qualité des espaces publics.

La question de l'aménagement en zone 30 de l'avenue de Beaulieu a fait l'objet de nombreuses discussions. Le maintien de cette avenue dans le réseau principal urbain selon la hiérarchie routière du PDCom en cours de révision limite les marges de manœuvre sur un axe de ce type. En effet, la mise en zone 30 n'est pas envisageable sur un axe principal urbain selon le guide des recommandations d'aménagement du réseau routier élaboré dans le cadre du projet d'agglomération.

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 préavis N° 2015/56 de la Municipalité, du 10 septembre 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'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Jean Tschopp intitulé « Dimanche sur les quais » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Claude-Alain Voiblet intitulé « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts intitulée « Pour une avenue de Vinet plus conviviale » ;

4. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Tatiana Taillefert Bottino et consorts « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire remplaçant : *Didier Erard*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Elisabeth Müller (Les Verts), rapportrice, Jean-François Cachin (PLR), Maurice Calame (PLR), Denis Corboz (Soc.), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Karine Roch (Les Verts), Marlène Voutat (La Gauche), Claude-Alain Voiblet (UDC), Anna Zürcher (Soc.).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport photocopié de M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts), rapportrice

Présidence Mme Elisabeth Müller

Membres présents Mme Anne-Françoise Decollogny
Mme Karine Roch
Mme Marlène Voutat
Mme Anna Zürcher
M. Jean-François Cachin (remplaçant Mme Anne-Lise Ichters)
M. Maurice Calame (remplaçant M. Pierre-Antoine Hildbrand)
M. Denis Corboz
M. Claude-Alain Voiblet

Membre excusé M. Jacques Pernet

Représentants de la Municipalité M. Olivier Français, directeur de Travaux
M. Patrick Etournaud, chef de service (RM)
M. Alain Gonin, chef de division (RM)

Notes de séance M. François Mukundi, adjoint administratif (RM)

Lieu : Direction des travaux, rue du Port-Franc 18, Lausanne, 3^e étage, salle 368

Date : Vendredi 11 décembre 2015, de 15h00 à 16h45

La soussignée souhaite la bienvenue aux personnes présentes et, M. Français n'étant pas encore arrivé, prie M. Etournaud de présenter tout d'abord les membres de l'Administration, puis le rapport-préavis. Les réponses de la Municipalité aux postulats Tschopp, Voiblet et aux pétitions Decollogny et Taillefert s'appuient sur le PDCom en révision (hiérarchie du réseau routier) et sur le projet des AFTPU (report de trafic). Pour l'avenue Vinet, un déclassement par rapport à la hiérarchie actuelle est prévu.

Un commissaire s'exprime de manière générale sur le rapport-préavis. Il est très satisfait par les réponses de la Municipalité. Beaucoup de demandes formulées dans les deux postulats et les deux pétitions sont difficilement réalisables. Un tunnel sous Ouchy serait une bonne réponse. En ce qui concerne l'avenue Vinet, Il est heureux que cet axe soit déclassé. Il critique les trop nombreux postulats demandant une modération de la

circulation. Ils ne font que compliquer le travail de la Municipalité qui fait déjà tout ce qu'elle peut dans ce sens.

Les réponses aux deux postulats et aux deux pétitions sont ensuite examinées individuellement.

Réponse au postulat Tschopp

Un commissaire demande si le Canton s'opposerait à une fermeture des quais de Belgique et d'Ouchy quelques dimanches par an. La réponse est négative. Par contre, ce serait le cas si cette fermeture devait dépasser 8 semaines par année ou devenir définitive. Le Canton exigerait alors qu'on lui propose un autre axe routier en compensation. Le même commissaire a l'impression que la demande de M. Tschopp a été simplement balayée sans véritable recherche d'un compromis. Il observe un clivage Gauche-Droite en matière de trafic automobile en ville.

M. Etournaud proteste. On a recherché un compromis ! En effet, le rapport-préavis précise que la Municipalité serait partante pour fermer plus souvent qu'aujourd'hui les quais de Belgique et d'Ouchy en y organisant de nouvelles manifestations susceptibles de faire venir du public. Le commissaire conteste qu'il faille absolument organiser une manifestation pour donner un sens à la fermeture des quais aux voitures. Les promeneurs, joggers et autres qui prendraient alors possession des quais apporteraient une animation suffisante.

Pour ce commissaire, la fermeture des deux quais ne poserait pas de problème du point de vue accessibilité car la desserte en transports publics est bonne et sera encore meilleure avec la mise en place d'une ligne « Olympique ». De plus, l'endroit se prête évidemment très bien à la marche. Une solution pour les cars amenant les touristes au Musée olympique pourrait être trouvée. L'attractivité des quais profiterait énormément d'une fermeture aux TIM. Il rappelle diverses expériences probantes, notamment à Rome. Sur ce dernier point, un autre commissaire, sur la base d'une expérience à Ouchy même, celle-là, se montre très sceptique.

Une commissaire fait remarquer que dans de grandes villes comme Bruxelles ou Paris, des secteurs entiers sont fermés aux TIM à certaines occasions. Elle ne voit pas pourquoi cela ne serait pas possible à Lausanne. D'ailleurs, le postulant lui a confié être très déçu de la réponse de la Municipalité. Cette commissaire estime que la fermeture des deux quais certains dimanches est d'autant plus importante que la circulation automobile y est aussi intense le dimanche qu'en semaine.

La question du report de trafic qu'entraînerait la fermeture des deux quais est abordée. Selon le directeur des Travaux qui habite le quartier sous-gare, dans les environs de l'avenue de Cour, le report de trafic serait important. Les habitants, en particulier ceux de la dite avenue, en souffriraient énormément. Deux commissaires, habitant deux secteurs différents du quartier sous-gare, sont partagés sur la question. Pour l'un, l'effet serait négligeable, pour l'autre, il y aurait effectivement lieu de s'inquiéter et une étude précise serait nécessaire. Pour M. Français, la seule solution pour fermer les quais de Belgique et d'Ouchy aux TIM est la construction d'un tunnel sous Ouchy.

Ce tunnel sous Ouchy a fait l'objet d'une étude dont les résultats ont été publiés en 2006. Cette étude donne des chiffres intéressants quant au trafic de transit, d'une part, et au report de trafic consécutif à une fermeture des quais, d'autre part.

Une commissaire s'étonne que l'on accorde tant d'importance à la perte d'une centaine de places de stationnement en cas de fermeture des quais. En effet, les rives du lac sont jalonnées de nombreux parkings publics, en ouvrage ou en surface, offrant plus de 2'000 places.

Réponse au postulat Voiblet

Le postulant se déclare satisfait de la réponse de la Municipalité, bien qu'elle ne soit pas allée dans le sens souhaité. Il continue à déplorer le fort trafic sur ces axes routiers qui longent le lac, mais comprend les difficultés qu'il y aurait à les fermer au trafic de transit.

En ce qui concerne la question du tunnel, il cite une réalisation de ce type dans la ville de Berne permettant à l'automobiliste d'arriver rapidement à la gare à partir de l'autoroute. Le trafic a beaucoup diminué dans la zone concernée (Neufeld).

Pour un autre commissaire, la ville de Berne est effectivement un exemple, mais pour une autre raison. En effet, la circulation automobile y est devenue si compliquée que plus personne ne s'y rend en voiture.

Réponse à la pétition Decollogny et consorts

La pétitionnaire rappelle quelques faits liés au dépôt de sa pétition et de celle de Mme Taillefert-Bottino, notamment la création d'une association d'habitants, le Collectif Vinet-Beaulieu. Elle constate que, depuis le dépôt de ces pétitions (2007 et 2008), de nombreuses réalisations ont permis de rendre le quartier plus attrayant. Cependant sur les avenues de Beaulieu et Vinet elles-mêmes, peu de choses ont changé.

La pétitionnaire montre que d'après le cadastre du bruit, les valeurs d'alarme sont atteintes à l'avenue Vinet et dépassées à l'avenue de Beaulieu. Un récent rapport de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) montre que la limitation de la vitesse à 30 km/h est une mesure de protection phonique efficace¹⁶. Elle se félicite du projet de déclassement de l'avenue Vinet, mais estime que ce changement de statut demandera du temps et qu'en attendant, les habitants souhaitent au moins une limitation de la vitesse à 30 km/h. Une étude de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) qui vient de paraître montre les multiples avantages qu'une telle limitation de vitesse peut présenter en ville¹⁷.

Au sujet du télé-jalonnement des parkings, elle s'étonne que cela soit si difficile à introduire à Lausanne, alors que toutes les grandes villes européennes en sont équipées. D'après elle, ce n'est pas à la Ville de financer un tel dispositif.

Selon une étude mandatée par le Collectif Vinet-Beaulieu, la création d'un giratoire à l'intersection des avenues Bergières / Jomini pour remplacer les feux en haut de Beaulieu pourrait être une mesure antibruit supplémentaire qui, de plus, aurait le mérite de fluidifier le trafic.

La pétitionnaire ainsi qu'une autre commissaire relèvent les particularités du stationnement sur le domaine public dans la zone macaron L (centre-ville). Moins de la moitié des places sont accessibles aux détenteurs de macaron et le nombre de macarons distribué est supérieur au nombre de places accessibles. Les habitants sont préterités. Leurs rues remplissent en quelque sorte la fonction de parking pour les commerces des zones piétonnes du centre-ville. Cela se défend d'autant moins que les grands parkings couverts du centre sont probablement rarement pleins. C'est ce que la pétitionnaire met en évidence pour le cas particulier du parking de la Riponne. M. Gonin réitère la position de la Municipalité selon laquelle les places de stationnement sur la voirie doivent aussi servir aux clients des commerces.

Réponse à la pétition Taillefert-Bottino et consorts

Une commissaire relève avec satisfaction les projets de ré-arborisation des avenues de Beaulieu et Vinet.

¹⁶ Commission fédérale pour la lutte contre le bruit CFLB. La limitation à 30 km/h comme mesure de protection contre le bruit. Document de base : situation juridique, conséquences acoustiques et effets pour la population. Berne, 2015

¹⁷ Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI. Vitesses optimales en localité. Zurich, 2015.

La discussion a trait avant tout à la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'avenue de Beaulieu. D'après une commissaire, le rapport de la CFLB montre que même avec une pente de 9%, la réduction de la vitesse maximale de 50 à 30 km/h réduit le bruit de quelque 3 dB, ce qui équivaut à une diminution de moitié du trafic. Le directeur des Travaux affirme que la vitesse moyenne actuelle sur l'avenue de Beaulieu est proche de 30 km/h. Par conséquent, une limitation de la vitesse maximale à 30 n'aurait que peu d'effet. M. Etournaud doute également de l'efficacité d'une telle mesure à l'avenue de Beaulieu. En effet, le bruit des voitures y est dû essentiellement aux moteurs lors des redémarrages. Finalement M. Gonin, citant le rapport de la CFLB, rappelle qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h sur un axe principal nécessite des mesures d'accompagnement.

M. Français trouve préférable des réaménagements complets de rues plutôt que des mesures ponctuelles. Ces travaux d'envergure doivent malheureusement se faire dans le cadre du plan des investissements. La Municipalité a d'ailleurs décidé de recourir également au budget de fonctionnement. De plus, les nuisances sonores ne concernent pas seulement les avenues Vinet et de Beaulieu, de nombreuses autres rues lausannoises nécessitent également un assainissement. Les problèmes que connaissent les avenues de Beaulieu et Vinet trouveront leur solution avec le m3.

M. Etournaud fait état des limites des revêtements phono-absorbants. Une commissaire y voit une raison de plus de lutter contre le bruit par des mesures à la source.

M. Etournaud nous apprend que la révision de la programmation des feux au carrefour Beaulieu-Vinet-Jomini, annoncée dans le rapport-préavis, est maintenant terminée.

Conclusions de la commission

Les neuf commissaires présents se prononcent comme suit sur les quatre conclusions du rapport-préavis :

Conclusion 1 : 3 oui, 6 non

Conclusion 2 : 8 oui et 1 abstention

Conclusion 3 : 3 oui, 6 non

Conclusion 4 : 3 oui, 6 non

Discussion

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

La discussion est ouverte.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Mon intervention concerne les réponses aux pétitions « Pour une avenue Vinet plus conviviale » et « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ».

Je déclare mes intérêts : comme vous le savez, je suis présidente du Collectif Vinet-Beaulieu à l'origine de la pétition concernant l'avenue Vinet. Ces deux pétitions ont été déposées en 2007, il y a donc neuf ans. En 2011, le conseil a refusé la première réponse de la Municipalité. Nous discutons, ce soir, de la deuxième réponse.

Durant toutes ces années, nous reconnaissons que la Municipalité n'est pas restée inactive, puisque plusieurs de nos revendications ont été entendues et ont fait l'objet de mesures. On citera un meilleur réglage des feux au carrefour Riponne-Valentin-rue Neuve, plusieurs trottoirs continus le long de l'avenue Vinet, des voies cyclables remontantes sur le chemin des Cèdres et le Pré-du-Marché, et la mise en place d'un feu pour les piétons à la hauteur de la rue Saint-Roch. Admettons quand même qu'il s'agit de mesures qui ne s'attaquent pas au fond du problème que les pétitions soulevaient, soit la charge de trafic et les nuisances qui en découlent.

S'agissant de la pétition concernant Vinet, la réponse nous laisse sur notre faim sur deux points importants. Tout d'abord, le stationnement. Nous demandions une augmentation du nombre de places macarons, ce que nous n'avons pas obtenu. Or de nombreux

automobilistes venus d'assez loin cherchent une place de parc dans ce quartier pour se rendre au centre-ville. Les habitants du quartier, au contraire, ne trouvent pas de place de parc, même s'ils ont un macaron. Je demande à M. Tétaz de bien vouloir nous projeter le premier tableau, qui donne les places disponibles au parking de la Riponne sur deux mois. (*Le tableau est projeté.*) Ce sont les deux mois correspondants de l'année passée. J'ai quelques centaines d'observations et je crois qu'on peut montrer, avec ce tableau, que le nombre de places libres à la Riponne est pratiquement constant. Vous avez en rouge les samedis. Vous voyez que, à 11 h, il y a encore 130 places un certain samedi d'avril, 343 à 16 h, 344 un autre samedi à 10 h, etc. La plupart du temps, il y a presque constamment plusieurs centaines de places disponibles au parking de la Riponne. Pourtant, la Municipalité ne propose rien pour orienter les automobilistes vers ce parking tout proche, plutôt que dans un quartier densément habité, et qui n'a que très peu de places privées, étant donné l'ancienneté des bâtiments. La logique m'échappe.

Deuxièmement, la réduction de la vitesse à 30 km/h pour diminuer le bruit était une de nos demandes, également importante. Cette mesure est prévue par l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit et par l'Ordonnance sur la signalisation routière. Plusieurs arrêts du Tribunal fédéral donnent raison à des recourants qui se sont opposés à des villes ou des cantons qui accordaient des allègements et des dérogations, et acceptaient comme seules mesures la pose de fenêtres antibruit, plutôt que d'étudier la diminution de la vitesse comme mesure dite à la source du bruit. Malgré ces éléments, la Municipalité n'envisage pas de réduction de la vitesse dans sa réponse.

La bonne nouvelle en revanche, c'est la modification de la hiérarchie du réseau routier au centre-ville. Pour résumer, je cite la fin de la réponse à la pétition concernant l'avenue Vinet : « La volonté de la Municipalité de déclasser l'avenue Vinet en réseau de distribution dans le cadre de la révision du PDCOM devrait permettre une requalification de cet axe. » Malheureusement, le manque de réponse à notre pétition, en particulier la non-prise en considération de la réduction de la vitesse comme mesure antibruit, nous ont amenés à refuser la réponse en commission, malgré le changement prévu de la hiérarchie du réseau routier. C'était en décembre 2015.

Entre décembre 2015, date où la commission a siégé, et la présente discussion, les préavis sur les axes forts nous ont été transmis et nous les avons votés. Or les aménagements annoncés dans le préavis sur les mesures d'accompagnement pour l'avenue sur Vinet sont confirmés et précisés, et ils sont importants : « le réaménagement financé par le présent préavis aura pour objectif la modération du trafic tant en termes de volume que de vitesse et permettra d'amorcer la transformation de ce secteur ». Le chapitre concernant le secteur Vinet-Valentin se termine par : « des discussions sont actuellement en cours avec l'autorité cantonale de surveillance quant à la possibilité d'abaisser la vitesse de circulation à 30 km/h la nuit sur l'avenue Vinet. En cas d'accord de ladite autorité, il sera possible d'envisager, sous réserve du résultat des procédures légales, cette diminution de vitesse ». La possibilité d'abaisser la vitesse pour diminuer le niveau de bruit fait ainsi son apparition pour la première fois dans un préavis municipal. Nous attendons donc la réponse du Canton. Pour ces raisons, et contrairement à ce que nous avons voté en commission, le groupe socialiste acceptera la réponse à la pétition « Pour une avenue Vinet plus conviviale ».

En revanche, la réponse à la pétition pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu contient peu d'éléments positifs, si ce n'est la réalisation annoncée du m3 – musique d'avenir –, la réalisation à terme d'une voie de bus et la pose de fenêtres antibruit, prévue dans le projet des Axes forts. La diminution de la vitesse n'est pas envisagée, et on nous en donne plusieurs raisons. L'argument consiste à dire qu'il s'agit d'un axe principal et qu'une mise en zone 30 n'est pas envisageable. Nous ne parlions pas de zone 30, mais de limitation à 30 km/h. J'aimerais que M. Tétaz projette l'image du cadastre du bruit routier. (*Le document est projeté.*) Il montre l'axe de biais. On ne voit pas bien, mais, tout le long de cet axe, on est en couleur rose, ce qui veut dire que cette rue est la seule à Lausanne qui

a des niveaux de bruit qui dépassent les valeurs d'alarme sur toute la longueur. La fermeture de l'axe des Terreaux entraînera une augmentation du trafic de l'ordre de 20 % ; on arrivera à environ 20 000 véhicules par jour. On a voté un nouveau tunnel au Gothard pour moins que cela. Les nuisances sonores et la pollution sont aujourd'hui déjà très élevées et elles vont encore augmenter.

Pourtant plusieurs arrêts du Tribunal fédéral confirment la possibilité, voire la nécessité, d'une limitation à 30 km/h sur un axe principal lorsqu'il faut diminuer le bruit. Le dernier arrêt du Tribunal fédéral, qui vient d'être publié, concerne Zoug. Il a été publié en mars 2016. Il incitera peut-être la Municipalité à envisager une limitation à 30 km/h également sur l'avenue de Beaulieu. Je cite un extrait : « Si des doutes existent sur l'efficacité d'une mesure antibruit, elle peut être testée, ce qui permettrait de mesurer la réduction du bruit. »

Le Tribunal fédéral reconnaît que les valeurs maximales – les pics de bruit – entraînent une dégradation de la qualité du sommeil et que des projets-pilotes en Suisse et à l'étranger ont montré qu'une diminution de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h entraînait une nette réduction du niveau maximal du bruit. Cet arrêt est extrêmement important au niveau national ; il dit trois choses importantes. Premièrement, s'il n'est pas possible de prouver la diminution du bruit par une étude, il faut la tester. Deuxièmement, et c'est important, il faut prendre en considération les valeurs maximales de bruit, et non pas les valeurs moyennes pondérées, comme c'est habituellement le cas. Troisièmement, même si la réduction du bruit est peu importante, elle doit être prise en compte.

Et la revue de l'Association suisse pour l'aménagement national (ASPAN) consacre un article à ce jugement et indique que « ce jugement revêt une importance nationale. Désormais, les autorités ne peuvent plus écarter d'emblée une limitation de la vitesse sur des routes très fréquentées ». Le titre de l'article est clair : « Octroi d'allégements, de dérogations, uniquement en dernier ressort ». En résumé, nous accepterons la réponse à la pétition « Pour une avenue Vinet plus conviviale », compte tenu de la possibilité annoncée d'une réduction de la vitesse dans le préavis 2016/18, et nous refuserons la réponse à la pétition « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu », puisque la réduction de la vitesse n'y est pas envisagée.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – J'interviens tout d'abord sur la réponse aux deux postulats concernant les bords du lac. Vous connaissez sans doute l'attachement des Verts lausannois à la qualité du bord du lac, comme en témoignent de précédentes propositions que nous avons pu faire ici. J'en citerai deux : la motion d'Adèle Thorens en 2003, qui, huit ans avant M. Tschopp, demandait une restitution des quais de Belgique aux promeneurs et aux piétons les dimanches et en période estivale ; le postulat de mon voisin, M. Vincent Rossi, en 2007, qui demandait une plateforme de baignade à Ouchy. Ces deux objets avaient malheureusement été refusés par le Conseil et, aujourd'hui, les réponses aux postulats de MM. Tschopp et Voiblet ne sont, malheureusement pour nous, pas plus satisfaisantes que la suite donnée à l'époque à ces deux initiatives vertes.

Les Verts lausannois souhaitent en effet donner une place plus importante aux bords du lac, à la mobilité douce et aux transports publics, et ainsi améliorer la convivialité, au bénéfice des Lausannoises et des Lausannois, mais aussi des touristes et des visiteurs de ces endroits extrêmement fréquentés, par des piétons notamment. En ce sens, une grande majorité des Verts refusera les réponses aux postulats de M. Tschopp et de M. Voiblet.

Toujours au sujet du bord du lac, on relèvera ce soir, avec un peu d'humour, qu'une nouvelle fois, le municipal de Travaux a réussi à mentionner dans un rapport-préavis le tunnel sous Ouchy, alors même qu'une très large majorité de notre Conseil a eu l'occasion, à plusieurs reprises, de dire qu'il n'en voulait pas. Au-delà du Conseil, je rappelle que le rapport d'examen de la Confédération sur le PALM de première génération mentionnait, parmi ses faiblesses « que certaines mesures vont à l'encontre de la limitation de la perméabilité des centres, comme le tunnel d'Ouchy ». Le PALM 2012 a d'ailleurs corrigé le tir et supprimé cette mesure, en mentionnant dans son rapport que cette mesure

contribuait : « à créer un itinéraire de transit de l'agglomération par le sud, avec un risque non négligeable d'augmentation du trafic routier et de saturation du réseau au détriment des transports publics et des modes doux ». Dans ces conditions, étant donné que le PALM a supprimé cette mesure, nous pouvons voir l'avenir avec sérénité, ce soir étant peut-être la dernière fois que l'on parle du tunnel sous Ouchy au sein de notre Conseil communal.

J'en viens maintenant aux réponses aux pétitions de M^{mes} Decollogny et Taillefert-Bottino sur les avenues Vinet et Beaulieu. Concernant l'avenue Vinet, comme l'a exprimé M^{me} Decollogny pour les socialistes, les Verts sont satisfaits de l'évolution de ce dossier ces dernières années. Nous félicitons d'ailleurs M^{me} Decollogny pour son travail conséquent autour de ce dossier, et relevons ainsi avec plaisir que, comme nous l'avions défendu, la révision du PDCOM prévoit le déclassement de l'avenue Vinet en réseau de distribution, cela couplé à l'aménagement d'une zone particulière à la rue du Tunnel.

Le rapport-préavis mentionne également l'intention de requalifier cet axe en améliorant la qualité des espaces publics et en accordant notamment une place plus importante aux piétons, le tout en coordination avec les riverains, ce que nous saluons également. Concernant l'avenue de Beaulieu, je crois que M^{me} Decollogny a tout dit. Nous partageons aussi son avis et nous regrettons le manque d'ambition affiché dans la réponse. Nous nous voyons donc obligés de la refuser. Vous l'aurez compris, pour synthétiser, les Verts vous recommandent d'accepter la réponse à la pétition de M^{me} Decollogny et consorts sur l'avenue Vinet et de refuser les trois autres réponses.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Nous sommes d'accord avec M^{me} Decollogny sur une chose : nous pensons aussi que le projet du m3 est très important pour Lausanne. Pour le reste, on a quelques doutes. Quant à l'intervention de M. Beaud au sujet des bords d'Ouchy, que reste-t-il à dire suite à son intervention ? Il a très bien parlé, et je le suis tout à fait dans ce qu'il a dit, avec tout de même un petit point : le diable me tente, le tunnel m'impressionne. J'en reparlerai peut-être lors de la prochaine législature. Pour le reste, nous acceptons les réponses de la Municipalité à la deuxième partie de ce rapport-préavis et nous refusons la première partie.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Dès lors qu'il faut déclarer ses intérêts, j'habite le Sud-Ouest lausannois et je siège au comité de la société de développement depuis de nombreuses années. Mon intervention est principalement en rapport avec le postulat Tschopp « Dimanche sur les quais », quand bien même ne suis-je pas insensible aux autres postulats et aux réponses municipales.

Les riverains des routes impactées par une fermeture des quais de Belgique et d'Ouchy, en particulier ceux de l'avenue de la Harpe et de l'avenue de Cour, pour ne citer que les plus importantes, seront ravis de la décision de la Municipalité. J'appelle de mes vœux que cette décision fasse jurisprudence pour d'éventuelles demandes similaires.

La vision exprimée par les Verts quant à leur attachement aux bords du lac relègue à l'arrière-plan les autres quartiers limitrophes. Il sied de rappeler que la mesure, objet de ce rapport-préavis, est de nature à ne pas engendrer une saturation importante au niveau du stationnement, en particulier le dimanche, phénomène que les autres parkings fortement utilisés ne sauraient neutraliser. Le groupe PLR soutient ce préavis, et en particulier la conclusion 1, objet de mon intervention. Il vous demande d'y adhérer en acceptant la réponse municipale, à l'instar de ce qui a été fait en commission.

M. Denis Corboz (Soc.) : – Ce qui est formidable avec ce débat, c'est qu'on est dans un bon vieux gros débat gauche-droite, avec une droite qui aimerait un peu plus de voitures en ville, et la gauche qui défend moins de voitures en ville. J'imagine qu'on va pouvoir encore en discuter un moment.

Je vais m'attacher au postulat Jean Tschopp, qui demandait le dimanche sur les quais, c'est-à-dire un essai, à la belle saison, du mois de mai au mois de septembre, pour que l'on puisse interdire les voitures sur le quai de Belgique. Le préavis peut laisser croire que

l'Etat de Vaud nous interdirait la fermeture de cette route, sous prétexte que ce n'est pas possible de fermer une route aussi importante et de réseau principal. Or le chef du service m'a répondu que c'est possible, mais uniquement de manière ponctuelle. Donc, légalement, on peut tout à fait fermer le quai de Belgique à la belle saison, pendant quelques mois.

Je ne vais pas le nier, j'habite le quartier ; j'habite à Montolivet. Le report de trafic se fera sur les rues adjacentes. Mais on peut imaginer que, s'il y a une régularité, l'automobiliste moyen, dont moi, saura comprendre, au bout de quelques dimanches, que les quais sont fermés et que l'avenue de la Harpe, ou les rues alentours seront congestionnées ces dimanches. Il suffit de savoir qu'à la belle saison, la rue sera fermée les dimanches et que le trafic est plus compliqué. Il faut dire que la région est bien irriguée en transports publics : la future ligne olympique, la ligne 8, la ligne 2, la ligne 4. Et si des personnes veulent encore venir en voiture, il y a le parking d'Ouchy, qui n'est jamais plein le dimanche. On peut donc estimer ou espérer qu'en deux ou trois mois, les gens auront pris le pli et prendront les transports publics ou qu'ils viendront à pied. Cela déléstera, on peut l'espérer, les quartiers cités.

Dernière chose par rapport à la surcharge de la police. Actuellement, Lausanne était en *challenge league* et il n'y avait pas de match le dimanche. Elle va passer en *super league* et quelques matchs auront lieu le dimanche. Je ne suis pas sûr que ce soit un argument fondamental pour refuser cette possibilité. Je regrette qu'on ne tente même pas l'expérience, alors que d'autres villes, très motorisées – je pense à Rome ou à Paris – ont fait l'expérience de fermer de grands tronçons touristiques pour laisser l'accès aux touristes, mais aussi aux habitants. Je regrette qu'on ne le tente pas au moins une fois, une année ou six mois, pour voir si c'est vraiment le désastre ou, au contraire, si cela fonctionne et si les gens prennent de nouvelles habitudes.

La dernière chose qui me fait un peu sourire, et on n'est pas près de voir ce projet, c'est qu'on nous a dit que la Municipalité avait proposé la construction d'un tunnel il y a quelques années. On ne verra pas ce tunnel de si tôt, et je ne suis pas sûr qu'un tunnel résoudra les problèmes. Au contraire, cela encouragera les gens à prendre leur voiture pour se rendre sur les quais d'Ouchy.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Comme M. Henchoz l'a rappelé, le PLR acceptera les quatre conclusions. Je vais prendre les trois des conclusions point par point. Tout d'abord, le postulat Tschopp concernant la fermeture temporaire du quai d'Ouchy le dimanche. J'avoue personnellement ne pas comprendre le vote de la commission.

En effet, fermer les quais d'Ouchy à la circulation n'apporterait pas plus de confort. Au contraire, cela ne ferait qu'embêter, si j'ose dire, ceux qui, pour diverses raisons, doivent emprunter cet axe, que ce soit parce qu'ils sont à mobilité réduite ou pour s'y parquer. Oui, les quais d'Ouchy sont un exemple d'une saine répartition du domaine public pour tout le monde : un très large trottoir pour les promeneurs des deux côtés, deux pistes cyclables bien dimensionnées, des espaces pour les *rollers*, deux pistes étroites pour les véhicules et des arbres à profusion séparant les voitures des piétons. Il y en a donc pour tout le monde et je trouve indécent de vouloir contraindre, par dogmatisme, une partie de la population à se soumettre à la volonté d'une vision, certes louable, mais peu démocratique, voire partisane de la mobilité. Or tout le monde est concerné par la mobilité.

Chaque citoyen et contribuable doit pouvoir y trouver son compte. C'est le cas aujourd'hui et c'est la raison pour laquelle je vous demande, avec le PLR, d'accepter la réponse à cette conclusion 1. Les touristes, monsieur Corboz, sont comme nous. Ils y vont à pied et à vélo, mais ils y vont aussi en voiture et en transports publics. Il ne faut pas dissocier les touristes du public lausannois. En revanche, je pourrais comprendre une limitation à 30 km/h sur cet axe ; de toute façon, les véhicules avancent rarement plus vite.

Comme la commission, le PLR acceptera aussi la conclusion 2, réponse au postulat Voiblet. Pour ce qui concerne la réponse à la pétition de M^{me} Decollogny et consorts, donc

la conclusion 3, j'avoue ne pas comprendre le vote de la commission. Je salue l'intervention de M^{me} Decollogny, qui acceptera la réponse à son postulat. En effet, le rapport-préavis mentionne que cette avenue sera requalifiée dans le même sens que l'avenue de Cour. Or, ayant mon activité professionnelle à l'avenue de Cour, je peux vous dire que le résultat est excellent – pas à 100 %, mais il est excellent. Cela fonctionne bien. Alors, pourquoi refuser une réponse, pour ceux qui voudraient encore la refuser, qui explique que l'avenue sera requalifiée et qu'une place plus importante sera accordée aux piétons et aux transports publics ? Attendez donc de voir, mesdames et messieurs les conseillères et conseillers ; vous aurez tout loisir de tester les mesures élaborées par des spécialistes, qui tiendront compte de tous les usagers et de tous les besoins, et non pas élaborées par 100 conseillères et conseillers, qui ne voient et ne défendent que leur pré carré.

Quant à la conclusion N° 4 concernant l'axe Beaulieu, c'est en effet une avenue problématique, mais à certaines heures seulement. C'est une avenue clé au niveau de la mobilité, qu'elle soit douce, en transports publics ou en transports individuels. Je pense qu'il serait plus judicieux d'accepter la réponse et d'attendre le m3. On saura alors où mettre les pieds. On parle de diminuer la vitesse à 30 km/h sur cette avenue. Mais quel sera le résultat ? Si on en fait une zone 30, ce qui, à mon sens, n'est pas possible, il faudra multiplier le mobilier urbain. On aura beaucoup de difficulté avec les transports publics, qui auront de la peine à se mouvoir autour de ce mobilier urbain. Et si on ne met pas de mobilier urbain, il faudra ériger un panneau 30 km/h à chaque carrefour et à chaque entrée de rue, que ce soit une petite rue ou une sortie d'un immeuble.

De plus, il faudra contrôler ce 30 km/h. A la descente, j'espère que vous saurez aussi contrôler les cyclistes. Je pense donc qu'il faut attendre et ne pas exiger une vitesse limitée. De toute façon, aujourd'hui, peu de monde dépasse les 30 km/h, en tout cas en montée ; et en descente aussi, peu de véhicules dépassent ces 30 km/h, parce qu'il faut freiner en bas. Je vous rappelle qu'un véhicule lourd met plus de temps à freiner qu'une bicyclette.

Vu toutes ces remarques judicieuses (*rires dans la salle*) – ben oui, il faut bien être convaincu de ce que l'on dit, et je le suis –, et émanant d'un vieux Lausannois raisonnable et pragmatique, mais ouvert aux idées nouvelles, je vous suggère d'accepter les quatre conclusions conçues par des fonctionnaires connaissant tous les aspects du problème et respectueux de tous les usagers.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Très respectueusement, à l'intention de mon collègue Denis Corboz, je lui rappelle que le postulat Tschopp parle du dimanche. Alors, puisqu'il aimerait faire des expériences, je lui rappelle que l'on a déjà passablement de recul et d'expérience avec le triathlon, le Marathon et la Semaine olympique, où les quais sont fermés. L'îlot de Montolivet peut être privilégié pour Denis Corboz, mais il l'est moins pour les gens des autres quartiers, tels que l'avenue de la Harpe, l'avenue de Cour, et j'en passe.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – C'est une vieille Lausannoise pragmatique, qui se réjouit de savoir que ses remarques sont judicieuses, qui ajoute une ou deux remarques aux propos de M. Pernet.

Peut-être que je n'ai pas été assez claire : le Tribunal fédéral vient de dire encore une fois que, lorsqu'on ne sait pas vraiment si une réduction de la vitesse produira des effets sur les niveaux de bruit, on teste cette mesure, en particulier la nuit, parce que c'est la nuit que les valeurs maximales, donc les pics de bruit, sont le plus dérangeantes pour le sommeil des habitants. A ce stade, il n'est donc pas question d'aménagement, mais de test, dont on nous dit qu'ils doivent être faits sur une assez durée longue, pour que les gens s'y habituent et, forcément, ils doivent être accompagnés de contrôles. On sait qu'on a quelques radars qui peuvent être utilisés. Nous pensons que les conclusions de cet arrêt s'appliquent également à l'avenue de Beaulieu, et pas seulement à l'avenue Vinet.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Entre les explications fouillées, rationnelles et pragmatiques de M^{me} Decollogny, basées sur des faits et sur une étude des dossiers, et la profession de foi de M. Pernet, qui ne nous apprend pas grand-chose, si ce n'est qu'il est pragmatique et qu'il est un vieux Lausannois, le choix est vite fait. Comment ose-t-on refuser un essai d'une limitation de vitesse sur une route dont le seuil d'alarme de bruit est dépassé ? Comment ose-t-on dire cela ? Est-ce du pragmatisme, ou est-ce prendre soin de ses concitoyens que de refuser un éventuel essai pour voir les effets de la baisse de la vitesse ? Il est urgent de suivre la position de M^{me} Decollogny sur ces conclusions. Le groupe La Gauche le fera avec grand plaisir, en espérant que le reste de ce Conseil communal suive, pour le bien-être de tous les Lausannois.

M. Denis Corboz (Soc.) : – Je reprends la parole pour répondre très rapidement à M. Henchoz. Je comprends bien qu'il y a des surcharges de trafic ponctuelles lors du Marathon de Lausanne, des 20 Kilomètres ou d'autres manifestations, sauf que celles-ci sont ponctuelles, et non à date fixe. L'idée de la régularité est très importante dans la problématique. On saura que, chaque dimanche, du mois de mai au mois de septembre ou octobre, les quais seront fermés à la circulation et les surcharges de trafic ailleurs seront potentiellement importantes. Les automobilistes comprendront et se souviendront de cela.

Je prends l'exemple de La Chaux-de-Fonds, où les rues sont déneigées chaque semaine, alternativement du côté gauche et du côté droit. Les automobilistes ont pris l'habitude et cela fonctionne très bien. C'est un peu l'espoir que j'ai. Je suis un peu moins scientifique que M^{me} Decollogny, mais il y a quand même un espoir que les automobilistes comprennent rapidement que cela ne fonctionne pas quand vous avez une heure de bouchon pour faire quelques kilomètres. En général, les gens normalement intelligents comprennent qu'il faut trouver une autre solution et que, chaque dimanche, cela ne fonctionne pas ; ils prendront donc les transports publics. C'est en tout cas le vœu et l'estimation que je peux en faire.

M. Cédric Fracheboud (UDC) : – Ah, je me réjouis ! Pour ce qui est d'Ouchy, mon expérience personnelle est assez intéressante. On sait que, pendant un mois, il y a le Luna Park. Je vous assure qu'il y a des gens qui font une heure pour y aller. Cela ne les dérange pas.

Mon expérience professionnelle dit que cela fait trente-six ans qu'il y a les 20 Kilomètres. On a dû déplacer le jour des 20 Kilomètres de Lausanne parce que les gens ne s'en souviennent pas. Trente-six ans, mais ils ne s'en souviennent toujours pas. Tout ce qu'ils savent c'est que, s'ils sont pris ce jour-là, ils ne sont pas contents.

Pour ce qui est de l'avenue Vinet, ces temps-ci, on peut expérimenter le 2 km/h à cause du report modal et de la fermeture du Vieux-Moulin. Pour venir de l'avenue Vinet jusqu'ici entre 5 h et 19 h, vous n'allez pas vite ; par contre, votre moteur tourne. Vous devez bien faire 3 litres jusqu'au centre-ville. Ce n'est pas grave, on peut diminuer la vitesse, il n'y a pas de souci ; pour moi, il n'y a pas de souci.

Sur l'observation de la montée de l'avenue de Beaulieu, on voit que c'est rouge quand c'est à 15 %. Effectivement, les gens accélèrent à ce moment-là, donc, oui, cela fait du bruit ; c'est normal. Je ne veux pas jeter la pierre aux gens qui habitent ce coin, mais vous êtes tout au bord de la ville. C'est super, vous n'avez pas besoin de voiture finalement, vous êtes à deux pas de tout, vous avez les transports publics, mais, paradoxalement, on réclame des places supplémentaires, alors que, dans ce Plénum, la plupart du temps, on en a supprimé. On s'est même félicité du fait d'avoir mis des sortes de plantes au bord de la route en supprimant encore plus de places, ce qui pose un certain nombre de problèmes et fait jaser tout le temps.

Il y a des paradoxes assez intéressants dans ce plénum, et les gens se plaignent. Finalement, certaines choses peuvent être faites, mais, à un moment donné, quand il y a une situation donnée, il faut l'accepter. On est quand même en ville, les personnes qui

passent sont certainement des personnes qui font fonctionner l'économie. Si on tue la poule aux œufs d'or, on n'ira pas loin.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, j'ai malheureusement dû faire plusieurs séjours à la Clinique de la Source, à tous les étages. Je crois que j'ai été dans toutes les ailes de cette vénérable clinique. Je dois dire que ce qui dérangeait ce n'était pas le bruit des voitures, mais le bruit des bus et de leurs freins, jour et nuit – à part les heures où il n'y en a pas. Les freins des bus, c'est ce qui fait le plus de bruit.

Concernant Ouchy, c'est une zone touristique, également pour les touristes de passage. Ces touristes de passage passent une fois, ils admirent les quais et ils reviendront peut-être une autre fois. Si ces quais sont fermés, ils n'auront pas l'occasion de les admirer et ils ne reviendront pas.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Pour ce qui concerne l'avenue de Beaulieu, je peux concevoir que ma position n'est pas forcément partagée. J'aimerais rappeler à M. Hubler et à M^{me} Decollogny qu'un véhicule moderne à 50 km/h ou à 30 km/h fait le même bruit. Les motocyclettes sont une exception ; il est vrai qu'elles font plus de bruit. Ce n'est pas à nous de le régler, c'est au niveau de la LCR que cela se règle.

Vous avez rigolé quand M^{me} Longchamp a parlé des bus. J'ai fait un test dans une autre ville – alors que j'y dirigeais un hôtel – pour mettre des fenêtres antibruit. Les ondes les plus fortes, celles qui faisaient le plus vibrer les fenêtres, étaient émises par les bus de transport public. Ce sont des ondes extrêmement basses, qui réverbèrent très fortement et qui sont beaucoup plus dérangeantes que les ondes d'un véhicule. Je voulais le souligner, parce que vous avez souri, même manifesté quand M^{me} Longchamp l'a affirmé.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – On ne peut quand même pas dire n'importe quoi ! En réponse à M. Pernet, dire qu'un véhicule fait le même bruit à 50 km/h ou à 30 km/h, c'est nier toute une série d'études. L'Office fédéral de l'environnement le dit lui-même : les tests faits à Zurich montrent une diminution jusqu'à 4,5 décibels.

L'échelle du bruit est logarithmique : chaque fois qu'il y a une augmentation ou une diminution de 3 décibels, c'est comme un doublement de la circulation ou une division par deux de la circulation. Donc, lorsqu'on réduit la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, on peut avoir une réduction de plus de la moitié de ce que tout un chacun peut percevoir.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Madame Decollogny, je n'ai jamais dit que vous disiez n'importe quoi et je n'accepte pas que vous disiez que je dis n'importe quoi. Je suis convaincu de ce que je dis. Effectivement, il y a aussi les bruits de roulement, mais je parle du bruit du moteur. Je conçois que ces études sont certainement très bonnes, et je le respecte, mais je ne dis pas n'importe quoi.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – C'est un débat intéressant qui clôt cette législature, où chacun a ses convictions et devient un spécialiste de la loi, des ordonnances et d'éléments techniques ; j'en prends acte. On peut d'ailleurs se demander si, dans la réponse municipale, qui a été élaborée dans le cadre du collège municipal, on n'a pas dit deux ou trois bêtises ; c'est en tout cas ainsi que je l'interprète en vous écoutant. Manifestement, les techniciens qui nous ont accompagnés nous ont mis dans l'erreur ; en tout cas, c'est ce que vous nous annoncez, au même titre que vous annoncez très clairement vos ambitions. C'est bien, il faut être ambitieux dans la vie.

La Municipalité a donné une réponse réaliste, avec un bilan agrémenté par les différents techniciens de la Commune, du Canton et de la Confédération. De même, on vous donne tout simplement nos objectifs en matière financière. Il est donc clair qu'on peut vous donner une réponse très sympathique, dire qu'on va faire plein de choses, et puis, dans cinq ou dix ans, on se demandera pourquoi on ne l'a pas fait.

On vous dit en tout cas ce qui sera entrepris dans le futur. M^{me} Decollogny a d'ailleurs très clairement dit qu'entre une réponse donnée en son temps et celle d'aujourd'hui, les choses ont évolué. On a tout simplement mis en œuvre ce que l'on pouvait avec les moyens que l'on avait. On avait une opportunité pour réaliser telle ou telle modification structurelle sur la route.

Maintenant, vous faites référence au fameux tunnel d'Ouchy ; le tunnel d'Ouchy vient du PDCom. Il a été piloté par la même majorité qu'aujourd'hui, et pas automatiquement par votre serviteur. Il a été inscrit, on a fait une étude. Ce que je vous reproche, mesdames et messieurs, c'est que vous n'avez jamais voulu prendre le temps de lire cette étude. Jamais ! Vous en parlez, mais vous ne savez pas de quoi vous parlez, car vous n'avez jamais vu l'étude. C'est un peu paradoxal. Vous réclamez des documents et, quand on vous propose de les voir, vous ne le voulez pas, vous critiquez une solution, qui n'est peut-être pas la meilleure ; je n'ai jamais dit que c'était la meilleure, j'ai dit qu'une étude montrait que l'on pouvait faire des améliorations qui répondaient parfaitement au PDCom. Le gros problème, c'est que cela coûte 50 à 70 millions. Cela pose problème, au même titre qu'il faudra mettre les millions nécessaires pour requalifier l'avenue Vinet, tout simplement.

Au moins, il y a une solution, qui n'est peut-être pas toute seule, qui ne peut pas se faire tout de suite, qui nécessite des mesures d'accompagnement. C'est évident qu'il faut des mesures d'accompagnement, qui sont d'ailleurs décrites ; peut-être que ce projet ne se fera jamais. Je n'ai aucun problème avec cela, mais le minimum, c'est de lire avec attention l'objet présenté, en tout cas qui aurait pu être discuté de manière conviviale dans le cadre de ce projet.

Maintenant, ce qui est sûr, comme l'a dit M. Henchoz, c'est qu'il y a des tonnes de tests. M. Vuilleumier me rappelait tous les événements à caractère festif de notre ville – il m'a donné la même liste que M. Henchoz. On a souvent fermé les quais. C'est clair, vous avez raison, ce n'est pas à des dates régulières, mais vous connaissez l'automobiliste, surtout celui qui est de passage ou qui regarde ce qui se passe sur les panneaux. Il ne sait pas automatiquement que les quais d'Ouchy sont fermés. C'est vrai que certaines personnes aiment bien promener leur voiture le week-end, leur décapotable, leurs lunettes de soleil, ou je ne sais. Vous rigolez, mais c'est la réalité.

Il y a des gens qui passent à Ouchy parce qu'ils trouvent le cadre sympa, mais ils ne sont pas piétons, ils sont en « bagnole ». Et puis, ils se rendent compte tout à coup qu'ils sont dans un piège à voitures et cela pose problème. Comme on vous le dit dans la réponse municipale, la Municipalité n'a jamais été contre un essai ; je ne sais pas où vous avez été chercher que la Municipalité était contre un essai. On a peut-être fait une erreur dans le texte. J'en conviens, on a parlé d'heures de pointe et on a fait une confusion ; on aurait dû répondre de manière beaucoup plus claire aux motionnaires, et j'en assume la responsabilité, tout comme le collège. On aurait dû très clairement écrire qu'on est tout à fait d'accord pour faire d'autres essais, pour faire des mesures grandeur nature. Aucun problème, même si on connaît déjà une grande partie de ces réponses avec les essais en vrai des manifestations que j'ai citées tout à l'heure.

Les promesses qu'on a faites il y a maintenant plus de vingt ans aux habitants sous-gare n'ont pas été tenues. Quand on a présenté ce préavis, plusieurs d'entre vous n'étaient pas là. Et quand on a présenté le préavis pour le réaménagement de l'avenue de Cour, on a dit que c'était une étape, mais la problématique du trafic de transit n'a pas été réglée. Ce sont vingt ans de promesses pour les gens sous-gare.

La fermeture des quais d'Ouchy ou d'autres rues transversales pose problème. Cela a des conséquences sur la qualité de vie des gens qui travaillent. Alors, j'ai un peu de peine à comprendre que, d'un côté, il faut mettre des mesures restrictives pour la qualité de vie des gens et, d'un autre côté, vous mettez des contraintes à la qualité de vie des gens. C'est encore des Lausannois, des citoyens et des bipèdes qui respirent, qui dorment et qui ont aussi les oreilles bien ouvertes. En tout cas, cela a des conséquences. On vous répond donc

que la fermeture de cette rue a des conséquences et qu'il faudrait des mesures d'accompagnement, même de manière temporaire, dans la semaine, mais systématiques. Je ne sais pas quelles mesures il faut prendre. Peut-être qu'il faudra un grand feu rouge au début de l'avenue de Cour ou de l'avenue des Figuiers pour dire qu'on ne peut pas rentrer, parce que le maximum de trafic a été atteint. Ce sont des mesures contraignantes ; mais il y en a des tonnes.

En ce qui concerne l'avenue Vinet, plus conviviale, oui, on vous a donné la réponse. Je vous remercie, madame Decollogny, d'avoir pris acte des propositions qui évoluent. J'ose espérer qu'à terme, on pourra trouver quelques solutions. Pourquoi pas la réduction de trafic la nuit, avec toutes les contraintes d'équipement qu'il faudra sur cette rue ? Ce que je dis depuis très longtemps, et la discussion a d'ailleurs eu lieu au Parlement dernièrement sur le projet Via Secura, c'est que mettre un panneau sans mesures structurelles sur la route, cela pose problème. On peut avoir, sur une route à quatre voies, un panneau 60 km/h en ligne droite. Le problème c'est qu'après, on sera attaqués parce qu'on n'a pas mis en place les mesures structurelles pour rendre attentif l'automobiliste qu'il est dans un autre lieu ; on doit donc construire la rue. On ne doit pas seulement mettre un panneau, il faut construire la rue pour lui donner le caractère bien spécifique de ce que l'autorité veut, c'est-à-dire que l'on roule à 30 km/h.

Comme l'a dit M. Henchoz, cela fonctionne assez bien à l'avenue de Cour. On atteint ces fameuses limites de réduction de vitesse. Pourquoi pas sur l'avenue de Beaulieu ? En fait, on a quelques problèmes d'espace. C'est vrai que le m3 permettra sans aucun doute d'améliorer la situation et de reconstruire structurellement cette avenue à terme, mais, en l'état, on ne peut pas vous dire qu'on va le faire ou qu'on peut le faire. On a fait toutes les mesures qu'on vous a proposées.

Voilà l'état de la situation. On ne vous a jamais dit qu'on ne pourrait rien faire ; bien au contraire. Cela dépendra du travail des uns et des autres. Rappelez-vous qu'une mesure de contrainte sur une partie du territoire impose tout simplement un effet sur une autre partie du territoire, et que nous avons aussi l'obligation de respecter l'autre.

La discussion est close.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts), rapportrice : – La conclusion 1, relative au postulat de M. Jean Tschopp a été refusée par 3 oui et 6 non. La conclusion 2, relative au postulat de M. Claude-Alain Voiblet a été acceptée par 8 oui et 1 abstention. La conclusion 3, relative à la pétition de M^{me} Anne-Françoise Decollogny et consorts a été refusée par 3 oui et 6 non. La conclusion 4, relative à la pétition de M^{me} Tatiana Taillefert-Bottino a été refusée par 3 oui et 6 non.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse au postulat Jean Tschopp est refusée par 41 voix contre 20 et 6 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse au postulat Claude-Alain Voiblet est acceptée par 40 voix contre 23 et 8 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse à la pétition de M^{me} Françoise Decollogny est acceptée par 62 voix contre 2 et 7 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse à la pétition de M^{me} Tatiana Taillefert-Bottino est refusée par 41 voix contre 25 et 5 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2015/56 de la Municipalité, du 10 septembre 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. de refuser la réponse de la Municipalité au postulat de M. Jean Tschopp intitulé « Dimanche sur les quais » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Claude-Alain Voiblet intitulé « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts intitulée « Pour une avenue de Vinet plus conviviale » ;
4. de refuser la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Tatiana Taillefert Bottino et consorts « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ».

Réponse au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand « A la maison ou à l'hôtel, en prison à Bois-Mermet »

Rapport-préavis N° 2015/65 du 1^{er} octobre 2015

Travaux

1. Rappel du postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand « A la maison ou à l'hôtel, en prison à Bois-Mermet »

Le 27 septembre 2011, M. Pierre-Antoine Hildbrand déposait un postulat rappelant que le bâtiment de la prison du Bois-Mermet et ses abords s'intègrent dans les réflexions Métamorphose pour les Plaines-du-Loup. Faisant état de la crise du logement et de la fermeture programmée du Lausanne Guest House, il demandait à la Municipalité d'étudier, en collaboration avec le Canton, les possibilités de réaffectation de la prison du Bois-Mermet sous la forme de logements pour étudiants et/ou d'un hôtel à bas prix. Le postulat a été transmis à la Municipalité le 11 septembre 2012 pour étude et rapport.

2. Réponse de la Municipalité

La prison du Bois-Mermet est intégrée dans l'ensemble des réflexions sur le développement des Plaines-du-Loup. Le plan directeur localisé (PDL) du quartier des Plaines-du-Loup l'identifie ainsi comme « bâtiment à conserver à vocation d'utilité publique » et envisage la transformation des espaces non bâtis de l'enceinte de la prison comme rues et places, à caractère public également. Le PDL envisage la possibilité de transformer l'établissement en « espace de liberté dédié à la création et à l'expression ». Le changement d'affectation de la prison en logements n'est ainsi pas spécifiquement prévu par le PDL, même si ce dernier ne fixe pas les affectations définitives du site qui restent à définir. Le secteur sera situé dans le périmètre du futur plan partiel d'affectation 2 (PPA) des Plaines-du-Loup, dont l'élaboration est planifiée pour 2016.

Par ailleurs, la Commune n'étant pas propriétaire de la parcelle concernée, il revient au Canton, en tant que propriétaire, de préciser ses intentions à court, moyen ou long terme.

L'Etat de Vaud a été contacté par la Ville et a ainsi pu confirmer, par courrier du 18 août 2015, que le Conseil d'Etat vise à désaffecter cette prison dans un laps de temps situé aux environs de 2025. La prison du Bois-Mermet sera en effet remplacée par un établissement

de détention avant jugement qui sera construit sur le site du futur complexe pénitentiaire de la plaine de l'Orbe (CPPO). Cette décision devra toutefois être validée par le Grand Conseil après examen des crédits d'études et des crédits d'ouvrage concernant les établissements de détention composant le CPPO.

L'Etat de Vaud confirme également que, au vu de la date encore lointaine de ce déménagement, aucune étude n'a été menée au sein des instances cantonales sur la possible affectation du bâtiment. Il paraît en effet prématuré de décider aujourd'hui de l'usage qui sera fait de ce site alors que les besoins de l'Etat évolueront avec certitude dans la décennie à venir. A noter que le Canton est pleinement conscient de la qualité patrimoniale du bâtiment et s'engage à se coordonner avec la Commune, dans le cadre du projet Métamorphose, pour préciser ses intentions quant à l'usage futur de la prison du Bois-Mermet.

Au vu des orientations du PDL des Plaines-du-Loup et de la prise de position du propriétaire, l'étude de la réaffectation de la prison du Bois-Mermet, notamment en vue de créer du logement, que ce soit pour étudiants ou pour un hôtel à bas prix, ne paraît pas opportune à ce stade. Elle devra être entreprise, une fois clarifiés les perspectives, les besoins liés aux établissements de détention et leur mode de financement, en veillant à la valeur patrimoniale du site et à son intégration dans le futur PPA 2 des Plaines-du-Loup.

3. Conclusion

Fondée sur 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° 2015/65 de la Municipalité, du 1^{er} octobre 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 :

d'approuver la réponse au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand « A la maison ou à l'hôtel, en prison à Bois-Mermet ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

La secrétaire adjointe : *Sylvie Ecklin*

Rapport

Membres de la commission : M^{me} et MM. Blaise Michel Pitton (Soc.), rapporteur, Eliane Aubert (PLR), Valéry Beaud (Les Verts), Gianfranco Gazzola (Soc.), Albert Graf (UDC), Pierre-Antoine Hildbrand (PLR), Nkiko Nsengimana (Les Verts), Jacques Pernet (PLR), Namasivayam Thambipillai (Soc.).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M. Blaise Michel Pitton (Soc.), rapporteur

Président/rapporteur : M. Blaise Michel Pitton

Membres présents : M. Gianfranco Gazzola
M. Namsivayam Thambipillai
Monsieur Pierre-Antoine Hildbrand
Monsieur Jacques Pernet
Mme Eliane Aubert
M. Valéry Beaud
M. Nkiko Nsengimana

M. Albert Graf

Excusé : Mme Laurianne Bovet

Représentant de la Muni : M. Olivier Français. Directeur des Travaux

Représentants de l'administration : M. Raphaël Crestin, chef de la planification URB
M. Jean-Philippe Dapples, responsable administratif URB

Notes de séances : M. Jean-Philippe Dapples
(que nous remercions pour la rapidité et la précision des notes de séance).

Lieu : Direction des travaux, Port-Franc 18 (salle 368)

Date : Mercredi 27 janvier 2016

Début et fin de la séance : 10 h à 10 h 15

M. Pitton, rapporteur, ouvre la séance en saluant les participants et demande à M. Français de bien vouloir présenter les membres de l'administration qui l'accompagnent et il déclare qu'il n'a pas de commentaires à ajouter.

Le motionnaire se déclare satisfait de la réponse de la Municipalité et signale que le sujet a déjà été évoqué à plusieurs reprises, notamment lors de présentations du projet Métamorphose.

Lors de la discussion générale, un commissaire regrette que le Canton ne prenne pas déjà à ce stade une position favorable à la proposition d'ouvrir un hôtel après désaffectation de la prison du Bois-Mermet. Il explique qu'à Bâle, la prison a été reconvertie ainsi et rencontre un bon succès pour son originalité. Il propose que la Municipalité s'adresse au Canton pour que celui-ci réfléchisse à cette opportunité.

Un autre commissaire constate également que la réponse de la Municipalité est correcte au vu de l'état d'avancement du projet Métamorphose. Il a connaissance également d'une prison reconvertie en hôtel à Stockholm et que le concept est intéressant pour l'avoir lui-même essayé.

M. Français rappelle que l'objectif du canton demeure d'entamer ces réflexions à l'horizon 2025. S'agissant de la transformation de la prison en hôtel, il indique que les milieux hôteliers tablent sur une structure de 100 à 120 chambres pour permettre une rentabilité des investissements. Selon lui, le modèle d'une telle transformation est déjà connu et ne serait pas une nouveauté à proprement parler susceptible d'attirer les foules et qu'il ne sert à rien de copier. Il faudra se positionner en 2025 en fonction des attentes du propriétaire et du marché de l'hébergement. Il ne faudra également pas mettre de côté l'idée du logement collectif puisque le système avec des sanitaires à l'étage permet de l'imaginer. D'autre part, son seul souhait consisterait à demander la suppression du mur d'enceinte pour bien marquer la différence entre ce qui aura été un lieu carcéral et ce qui deviendra un lieu de vie.

Un commissaire admet que la proposition d'un hôtel est une solution parmi d'autres et qu'il faut rester ouvert à d'autres possibilités de valorisation et d'affectation.

Un autre commissaire indique que le seuil de rentabilité pour une structure hôtelière démarre à quatre-vingt chambres et dépend des frais de construction. Il conclut son intervention en demandant de réfléchir à une offre d'hébergement hôtelier au nord de la ville.

Lors de l'étude du rapport-préavis point par point, la parole n'est pas demandée et le président rapporteur propose de passer au vote de la conclusion.

Au vote, l'unique conclusion demandant d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat est adoptée à l'unanimité de la commission, soit 9 oui, 0 non et 0 abstentions

Nous proposons au Conseil communal d'accepter ce rapport-préavis.

Discussion

M. Blaise Michel Pitton (Soc.), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Le PLR acceptera ce rapport-préavis, comme les autres membres de la commission. Je déclare mes intérêts : je suis moi-même hôtelier et je m'exprimerai en mon nom propre. J'accepterai cette réponse avec un petit « mais ». Je trouve dommage que le Plan directeur localisé ne suive pas la proposition du postulant. A mon sens, un hôtel avec typicité, comme un hôtel dans une ancienne prison, aurait son sens, même si cela peut paraître un peu osé. Il n'y a pas d'hôtel au nord de la ville. Il ne faut pas oublier qu'il y aura bientôt Métamorphose, avec une série d'habitations. Un hôtel dans ce quartier aura donc tout son sens. Je rappelle qu'à Bâle, il y a un hôtel dans une ancienne prison, l'hôtel Au Violon. Vous voyez que ce n'est pas nouveau. Pour ma part, je trouve dommage que le Plan directeur localisé n'inclue pas un hôtel dans cette région, qui en aura très certainement besoin, en plus avec le stade de la Tuilière tout proche.

Le président : – Le président doit vous faire une confession : il a passé une nuit en cellule, justement à Bâle, dans l'hôtel Au Violon.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – J'interviens pour répondre à M. Pernet. Il y aura peut-être un hôtel. La réponse ne dit pas qu'il n'y aura pas d'hôtel. On dit simplement qu'aujourd'hui, dans le plan, tel qu'il est développé, on ne peut pas dire qu'il y aura un hôtel. Maintenant, si on construit un hôtel moderne, pour qu'il tienne la route au niveau financier, il faut 120 à 150 chambres. Ici, on n'est pas dans ce modèle économique. Mais, pourquoi pas ? On peut faire un hôtel comme on en retrouve dans certaines villes où l'on a réaffecté des prisons en hôtellerie, avec un caractère très spécifique. Il y a plusieurs villes qui ont pu le faire. Je vois M. Picard et je pense à l'Alsace, à ces images qu'on connaît. Mais cela peut aussi être affecté à autre chose, à plein de choses. Tout simplement à l'habitation collective. Ou à des lieux de travail. Il y a plein d'affectations possibles. Les prochaines législatures permettront des échanges pour trouver la bonne affectation de cet objet.

La discussion est close.

M. Blaise Michel Pitton (Soc.), rapporteur : – La conclusion unique a été approuvée par 9 oui, 0 non et 0 abstention.

Le rapport-préavis est adopté sans avis contraires et sans abstention.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2015/65 de la Municipalité, du 1^{er} octobre 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 :

d'approuver la réponse au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand « A la maison ou à l'hôtel, en prison à Bois-Mermet ».

Communication

Déroulement de la séance du Conseil du 15 juin 2016

Le président : – Je vous indique que, demain soir, la séance commence à 19 h 30. Nous aurons ainsi travaillé jusqu'au bout. Il y aura aussi les discours : celui du syndic, ceux des municipaux sortants et le mien. Il y aura ensuite un apéritif dînatoire. Nous vous donnerons toutes les indications nécessaires demain soir.

La séance est close 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