

Bulletin du Conseil communal

N° 16



Lausanne

Séance du 21 mars 2017 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 21 mars 2017

16^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 21 mars 2017, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Valentin Christe, président

Sommaire

Deuxième partie	641
Communications	
Ordre du jour	641
Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques : stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés ! »	
Développement photocopié.....	641
Discussion préalable.....	642
Postulat de M. Guy Gaudard : « 'Métamorphose' de la sécurité, renforçons la police de proximité ! »	
Développement photocopié.....	642
Discussion préalable.....	643
Projet de règlement de M. Matthieu Carrel et consorts : « Modification de l'art. 68 du Règlement du Conseil communal »	
Développement photocopié.....	643
Discussion préalable.....	644
Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « Harcèlement de rue, les caméras de vidéosurveillance ne feraient-elles pas un bon moyen de lutter contre ce nouveau mal urbain ? »	
Développement photocopié.....	645
Discussion préalable.....	645
Postulat de M. Benoît Gaillard et consorts : « Moins de sommets sur le plateau : pour un plan communal anti-pics de pollution »	
Développement photocopié.....	646
Discussion préalable.....	648
Postulat de M. Daniel Dubas et consorts : « Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne »	
Développement photocopié.....	649
Discussion préalable.....	649
Postulat de M. Jacques Pernet demandant à la Municipalité d'étudier l'inclusion d'un chapitre « transversal » intitulé « Retombées économiques » dans les préavis et rapport-préavis	
Développement photocopié.....	650
Discussion préalable.....	652

Postulat de M^{me} Séverine Evéquo et consorts : « Des grainothèques pour favoriser l'échange et la diversité génétique des plantes cultivées »

Développement photocopié..... 653

Discussion préalable..... 653

Postulat de M^{me} Alice Genoud et consorts : « Pour une politique de soutien à l'allaitement urbain à Lausanne »

Développement photocopié..... 654

Discussion préalable..... 655

Postulat de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour des surfaces commerciales à loyer abordable au centre-ville de Lausanne »

Développement photocopié..... 656

Discussion préalable..... 657

Postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour que Lausanne rejoigne le Rainbow Cities Network »

Développement photocopié..... 658

Discussion préalable..... 658

Postulat de M^{me} Florence Bettschart-Narbel : « Pour une redynamisation du commerce lausannois »

Développement photocopié..... 659

Discussion préalable..... 660

Postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour un tram sans barreau »

Rapport..... 660

Pétition de M. Guillaume Morand et consorts (6619 signatures) : « Sauvons la forêt du Flon, rampe Vigie-Gonin, non merci ! »

Rapport..... 669

Discussion 671

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Aude Billard, Delphine Brun, Nicola Di Giulio, Manuel Donzé, Cédric Fracheboud, Jean-Pascal Gendre, Gilles Meystre, Sarah Neumann, Esperanza Pascuas Zabala, Sandra Pernet, Graziella Schaller, Gianni-John Schneider, Diane Wild, Anna Zürcher.

Membres absents non excusés : M^{me} Janine Resplendino.

Membres présents 85

Membres absents excusés 14

Membres absents non excusés 1

Effectif actuel 100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Communication

Ordre du jour

Le président : – Contrairement à ce que je vous ai annoncé en début de séance, nous allons maintenant prendre un certain nombre d'initiatives, ensuite de quoi nous traiterons les rapports R47 et R53. Nous les discuterons de manière groupée, puisqu'il y a unité de matière. Une fois que la discussion sur ces deux objets sera achevée, et s'il nous reste du temps, nous prendrons des interpellations.

Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques : stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés ! »

Développement polycopié

Nous demandons à la Municipalité de limiter les subventions pour l'acquisition des vélos ou des batteries électriques uniquement aux citoyennes et citoyens ne disposant pas d'un pouvoir d'achat suffisant.

Développement

Le Conseil communal de Lausanne vient de donner suite à une proposition de la Municipalité qui permet de prolonger les subventions accordées aux personnes qui font l'achat d'un vélo électrique ou qui procèdent au changement des batteries de leur ancien vélo électrique.

Actuellement la subvention est accordée indépendamment du pouvoir d'achat du contribuable qui en fait la demande. Aujourd'hui, les citoyennes et citoyens lausannois aisés sont suffisamment responsables dans leur engagement en faveur du développement durable sans avoir recours à l'argent du contribuable.

Aucune étude ne démontre par ailleurs clairement que la subvention accordée aux cyclistes lausannois qui font le choix d'utiliser un vélo électrique en ville a pour effet de diminuer le nombre de véhicules polluants auprès des bénéficiaires de ces subventions. Le vélo électrique est souvent un « jouet » supplémentaire dans les mains des personnes les plus aisées de notre société, alors qu'il n'est financièrement pas accessible pour bon nombre de lausannoises et lausannois.

La démarche ne vise pas la suppression de la subvention pour l'achat de vélos électriques, mais un ciblage de cette subvention vers les personnes avec des revenus modestes et les familles nombreuses.

Discussion préalable

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – Mon postulat demande à la Municipalité de limiter les subventions pour l'acquisition de vélos et batteries électriques. Cette subvention est une subvention-arrosoir distribuée à tout citoyen qui en fait la demande.

Mon intention n'est pas de diminuer la somme globale attribuée à cela, car je pense que c'est une bonne subvention, mais je fais simplement le constat que pour pouvoir acheter un vélo électrique, il faut avoir des moyens suffisants. Souvent, les familles avec des revenus modestes ne pourront pas faire l'acquisition de ces vélos, même avec la subvention, alors que des personnes avec des revenus très importants n'auraient aucun problème à se passer de cette subvention en faisant aussi une action favorable à l'environnement.

De manière générale, je souhaite que cette subvention accordée par la Ville soit répartie de manière beaucoup plus sociale. C'est-à-dire que les personnes avec de bas revenus puissent bénéficier d'une subvention beaucoup plus large et qu'à partir d'un certain revenu, on n'y ait plus droit. Pour ma part, on pourrait renvoyer ce postulat à la Municipalité, mais je présente volontiers ce postulat devant une commission.

Le Conseil communal de Lausanne

– vu le postulat de M. Claude-Alain Voiblet « *Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques : stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés !* » ;

– ouï la discussion préalable ;

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

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M. Guy Gaudard : « 'Métamorphose' de la sécurité, renforçons la police de proximité ! »

Développement polycopié

À ce jour, je peux saluer les efforts entrepris en matière de sécurité publique au centre-ville de Lausanne. Néanmoins, les quartiers périphériques, dont les zones foraines, ne semblent pas bénéficier des mêmes prestations, en particulier au niveau de la police de proximité.

La population résidant dans ces secteurs a également des attentes en matière de sécurité. Celles-ci se traduisent, concrètement, par une présence ciblée en fonction des phénomènes à caractère délictueux ainsi qu'une visibilité préventive.

Afin de répondre à ces besoins, j'invite la Municipalité à étudier l'acquisition d'un second poste de police mobile adapté à ces secteurs et/ou tout autre moyen permettant d'améliorer la mobilité, la présence et la visibilité de la police de proximité.

Par la même occasion, la Municipalité évaluera une réorganisation de l'implantation des postes de police au sein de la ville. Cette vision veillera à la cohérence et l'efficacité de l'ensemble du dispositif communal, en portant une attention particulière à la préservation de la qualité de vie au sein des différents quartiers. De même, les attentes de la population et la « métamorphose » du territoire, dont les principaux axes de transport en commun M1, M2 et M3, y compris les secteurs de la Gare et des Plaines-du-Loup, seront prises en compte.

Discussion préalable

M. Guy Gaudard (PLR) : – Ce postulat fait écho à une proposition de mon collègue Ricart d'ouvrir un poste de police dans la zone des Râpes. Par ce postulat, je propose que la Ville de Lausanne fasse l'acquisition d'un second poste de police mobile pour développer cet objectif dans les zones foraines, c'est-à-dire à Vers-chez-les-Blanc, Montblesson, Chalet-à-Gobet et Montheron.

Par la même occasion, je propose que la Municipalité réorganise l'implantation des postes de police au sein de la ville. C'est vrai qu'avec la métamorphose de la gare et du haut de la ville, l'implantation des postes de police doit être revue. Je demande que ce postulat soit renvoyé directement à la Municipalité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Guy-Pascal Gaudard « *'Métamorphose' de la sécurité, renforçons la police de proximité !* » ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Projet de règlement de M. Matthieu Carrel et consorts : « Modification de l'art. 68 du Règlement du Conseil communal »

Développement polycopié

L'art. 68 du règlement du Conseil communal de Lausanne (RCCL) traite de l'interpellation qui fait partie des droits des Conseillers communaux, et, notamment de la possibilité pour l'interpellateur de demander le vote d'une résolution. Sur ce dernier point, le règlement est rédigé comme suit :

« La discussion peut se terminer par l'adoption d'une ou plusieurs résolutions, lesquelles ne doivent contenir aucune injonction à la Municipalité. »

Cette rédaction relativement sommaire a posé problème à deux reprises ces derniers mois, de par la tentation qu'ont eue plusieurs Conseillers communaux d'utiliser l'outil de la résolution pour tenter (ou réussir) de faire prononcer au Conseil des mots d'ordres sur des objets qui ne sont pas de sa compétence.

Dans un cas particulièrement problématique (mais finalement retiré), il a été demandé au Conseil de se prononcer sur la sortie du nucléaire, à l'occasion d'un débat sur les conséquences de la vente de participations par Alpiq dans ses centrales. L'initiative en question n'était même pas l'objet de l'interpellation. Dans ce cas, le Conseil n'avait pas débattu à aucun moment de l'objet sur lequel portait la résolution, sa prise de position aurait été, pour le moins, abrupte.

Un autre cas a vu le conseil se prononcer sur la RIE III. Si la formulation de cette résolution, et sa prise en considération lors d'un débat qui portait plus spécifiquement sur l'objet en question (quoique), la rendent moins absconse, il n'en reste pas moins, que le Conseil n'a que brièvement débattu sur l'objet, que les groupes ne se sont pas réunis, et qu'aucune commission n'a permis à l'opinion de se former.

La résolution, suite à une interpellation n'est pas le bon moyen pour exprimer des prises de positions du Conseil.

Plusieurs conseillers ont d'ailleurs manifesté leur avis comme quoi, en fait, le RCCL ne permettait pas de telles résolutions *urbi et orbi*, et qu'il limitait les résolutions à des demandes non contraignantes à la Municipalité.

Cette position semble la plus sage, pour éviter une prise en otage systématique des minorités de ce Conseil à l'occasion de débats tronqués et superficiels.

Aussi il est proposé la modification réglementaire suivante:

Projet de règlement :

L'art. 68 du règlement du Conseil communal de Lausanne est modifié comme suit :

Art. 68 actuel	Art. 68 modifié
(...) <i>La discussion peut se terminer par l'adoption d'une ou plusieurs résolutions, lesquelles ne doivent contenir aucune injonction à la Municipalité.</i> (...)	(...) <i>La discussion peut se terminer par l'adoption d'une ou plusieurs résolutions, lesquelles sont adressées à la Municipalité et ne doivent contenir aucune injonction à cette dernière.</i> (...)

Discussion préalable

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je rappelle le contexte du dépôt de cet objet : par deux fois, suite à des interpellations, il y a eu des projets de résolution de la part des interpellateurs visant à faire prendre position au Conseil communal sur des sujets non débattus et fédéraux, ce qui a réellement posé problème à la minorité. On s'est sentis court-circuités, parce que ces sujets n'étaient pas débattus et, parfois, l'interpellation ne portait pas exactement sur le sujet de politique fédérale en question.

Suite à une proposition de M^{me} de Meuron, je suggère cette modification du Règlement, qui vise simplement à faire en sorte que les résolutions déposées après les interpellations ne puissent être adressées qu'à la Municipalité, pour éviter ainsi d'avoir ces résolutions un peu *urbi et orbi*, qui visent à faire prendre des positions et qui amènent des débats infinis dans ce Conseil. Surtout, cela pose un réel problème démocratique, car on invite le Conseil à se prononcer sur des objets pour lesquels il n'a pas été correctement consulté et il n'a pas correctement délibéré. Pour le PLR, c'est un sujet important ; cela concerne l'amélioration de nos débats et vise à éviter qu'on se perde dans des considérations externes au travail que l'on fait.

Je souhaite que ce projet de règlement soit renvoyé directement à la Municipalité. Cela étant, je suis aussi prêt à discuter avec les autres chefs de groupe pour trouver des solutions à ce genre de problème en marge de notre Conseil.

La discussion est ouverte.

M. Alain Hubler (EàG) : – Si le groupe Ensemble à Gauche n'aime pas renvoyer les objets systématiquement en commission, dans le cas présent, c'est un objet qui concerne le Conseil communal et non la Municipalité, qui pourrait être empruntée de répondre directement. Nous demandons donc un renvoi en commission.

M. Philipp Stauber (PLC) : – Je suis un peu surpris. N'est-ce pas plutôt le Bureau du Conseil communal qui doit traiter de cela ? Je suis surpris que la Municipalité traite du Règlement du Conseil communal dans ce cas précis.

Le président : – Je comprends votre surprise en l'espèce, mais le renvoi à la Municipalité se base sur l'article 67 de notre Règlement.

M^{me} Séverine Evéquo (Les Verts) : – Le groupe des Verts propose que ce projet de règlement soit étudié par la commission qui traite de la révision du Règlement du Conseil communal.

Le président : – Nous prenons note de votre suggestion. Il y a une demande de renvoi en commission.

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

La discussion est close.

Le projet de règlement est renvoyé en commission.

Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « Harcèlement de rue, les caméras de vidéosurveillance ne feraient-elles pas un bon moyen de lutter contre ce nouveau mal urbain ? »

Développement polycopié

Nous demandons à la Municipalité l'étude de la mise en exploitation de moyens de vidéo-surveillance dans les lieux très fréquentés de la Ville ainsi que dans les bus des TL où le harcèlement de rue est perceptible, offrant ainsi un moyen supplémentaire de lutte contre cette dérive.

Développement

Ces derniers mois, le débat concernant le harcèlement de rues est sur la table de nos autorités politiques. Le harcèlement de rue n'est plus à démontrer, il fait partie de notre quotidien.

Si des mesures éducatives sont probablement le moyen à long terme de changer cette situation et remettre de la sérénité dans l'esprit des femmes qui utilisent l'espace public, il est probablement tout aussi important de mettre la pression sur celles et ceux qui par leur comportement pratiquent le harcèlement à même les rues de notre ville.

L'expérience montre que les zones publiques, équipées de moyens de vidéo-surveillance, telles que celles du Métro, représentent aujourd'hui les zones les plus sécurisées pour les utilisateurs de l'espace public. L'installation de caméras de surveillance dans des zones sensibles, ailleurs en Ville, est l'un des outils disponibles pour répondre à très court terme au harcèlement de rue. Il serait ainsi possible de créer des couloirs sécurisés dans les secteurs de l'espace public les plus touchés par cette évolution.

Le problème de la sécurité, du harcèlement et du deal dans les bus des TL est aussi d'actualité, l'équipement des transports publics par de la vidéo-surveillance permettrait aussi d'améliorer la situation. Les bus TL sont déjà pour la plupart équipés afin de permettre ce type d'installation.

Discussion préalable

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – Le PLC ne s'est pas opposé au renvoi de deux postulats, notamment des Verts, concernant le harcèlement de rue ont été débattus dans ce Conseil. Nous pensons que c'est un problème qu'il faut empoigner. Simplement, il est important d'avoir l'ensemble de la palette des outils disponibles pour pouvoir travailler à l'amélioration de cette situation. Donc, par ce postulat, nous demandons que l'on étudie la possibilité d'exploiter des moyens de vidéosurveillance dans des lieux fréquentés, notamment dans les bus, où l'on soupçonnerait qu'il y a passablement de harcèlement de rue.

Ce postulat est un peu politique, mais, de manière générale, je crois qu'il faut avoir une discussion assez large. Je sais bien qu'on est en campagne pour le 30 avril, mais je souhaite que ce postulat soit renvoyé à la Municipalité, comme on l'a d'ailleurs fait avec

les deux précédents, pour qu'il puisse être intégré au même préavis ; cela me paraîtrait logique.

Maintenant, on est en campagne électorale. Si ce postulat prenait une autre direction, je ne le comprendrais pas, car il y a unité de matière. Encore une fois, il s'agit de demander une étude d'exploitation de la vidéosurveillance. D'ailleurs, je me demande si on n'aurait pas pu déceler ce problème plus rapidement avec la vidéo. Mais je ne fais pas une fixation sur la vidéosurveillance. Il me semble que c'est un moyen que l'on doit aussi discuter dans le cadre de ce travail pour améliorer la situation concernant le harcèlement de rue.

La discussion est ouverte.

M. Xavier Company (Les Verts) : – Les Verts n'étant pas convaincus par les propositions du postulant, et celui-ci souhaitant également une discussion globale, nous demandons le renvoi en commission.

M. Henri Klunge (PLR) : – Le groupe PLR estime que ce postulat pourrait être discuté dans le même préavis que le préavis mastodonte qu'il y aura sûrement sur le harcèlement de rue ; il traitera du postulat de Léonore Porchet et des propositions de la Municipalité. Nous vous encourageons donc à l'envoyer directement à la Municipalité.

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

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M. Benoît Gaillard et consorts : « Moins de sommets sur le plateau : pour un plan communal anti-pics de pollution »

Développement polycopié

La vague de froid qui touche le plateau et notamment les rives du Léman engendre des dépassements des valeurs limites de concentration de particules fines qui représentent un danger pour la santé publique. Plusieurs types de mesures peuvent être envisagées pour y faire face.

Les particules fines sont des poussières de très petite taille (moins de 10 µm (micromètres ou millièmes de millimètre) en suspension dans l'air. Emises notamment par les chauffages, les véhicules à moteur ou l'activité industrielle, elles sont nocives pour les voies respiratoires ainsi que pour le cœur. L'affaiblissement des défenses immunitaires, les réactions allergiques aiguës et l'asthme sont quelques-uns des phénomènes sanitaires constatés dans les populations exposées à de trop grandes concentrations. Un consensus scientifique émerge par ailleurs autour de l'idée que les particules les plus petites, dites PM 2.5 (moins de 2.5 µm), ont des effets encore plus nuisibles. Ainsi, alors que cette sous-catégorie ne fait pas encore l'objet, dans notre pays, de relevés systématiques ni de normes, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air considère qu'« il convient d'introduire une valeur limite d'immission pour les fractions plus fines (PM 2.5) »¹. Plus inquiétant, et toujours selon cette commission fédérale, « les études longitudinales ne permettent pas d'identifier un seuil de concentration en-dessous duquel elles n'auraient pas d'effet »² – autrement dit, même des faibles concentrations nuisent à la santé.

Or, la vague de froid qui touche le plateau et notamment les rives du Léman a pour conséquence que ces particules fines stagnent dans l'air des agglomérations (phénomène parfois appelé « smog hivernal »). Une bonne partie de la région lausannoise est en

¹ Commission fédérale de l'hygiène de l'air, *Les poussières fines en Suisse 2013*, p. 7, http://www.ekl.admin.ch/fileadmin/ekl-dateien/themen/Les_poussieres_fines_en_Suisse_2013.pdf

² Id., p. 28.

dépassement, plusieurs jours par hiver, des valeurs fixées par l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPAir). Celle-ci indique ainsi que la concentration de 50 µg (microgrammes) par m³ ne doit « en aucun cas être dépassée plus d'une fois par année ». Or, elle l'est plusieurs jours par année à Lausanne³ et l'a déjà été, à titre d'exemple, à Morges en 2017 pendant plusieurs jours. L'Office fédéral de l'environnement affirmait en 2014 qu'« on doit aussi s'attendre à des conséquences négatives pour la santé lorsque les concentrations de polluants sont inférieures à la valeur limite légale. Les enfants, les personnes âgées et les malades sont en particulier concernés. A l'inverse, on peut dire que toute amélioration de la qualité de l'air a des effets positifs sur la santé de la population. »⁴

La diminution durable de l'émission de particules fines (comme des autres facteurs polluants) dépend de mesures structurelles et d'évolutions de long terme concernant par exemple l'équipement et la réduction de consommation des véhicules et des installations de chauffage, ainsi que le report modal en direction des transports publics. Il n'en demeure pas moins utile d'agir également de manière ponctuelle lorsque les seuils sont dépassés.

Ainsi, conformément aux prescriptions fédérales, le Canton de Vaud dispose d'un plan de mesures qui sont mises en œuvre à partir de certains seuils et qui portent sur l'information, la promotion des transports publics, la limitation de la vitesse sur l'autoroute, etc.⁵ Il reste cependant possible pour les communes de prendre des mesures complémentaires qui peuvent concerner la limitation des émissions, mais aussi l'amélioration des mesures. Ainsi, de nombreuses villes d'Europe ont adopté ces dernières années des plans d'actions fermes pour lutter contre la pollution en milieu urbain. En Suisse, la classification des véhicules à moteur en catégories différentes selon leurs émissions, permettant ensuite de restreindre l'accès de certaines d'entre elles aux zones urbaines, avait été proposée en 2010 par la Confédération, mais enterrée depuis. Les bases légales en vigueur ne permettent donc la mise en œuvre ni de la circulation alternée (plaques impaires ou plaques paires selon les jours), ni d'interdiction ciblée des véhicules les plus polluants. Nul doute que des avancées dans ce sens correspondraient au souhait de l'Union des villes suisses, qui demandent en matière de politique environnementale une reconnaissance du « rôle des villes en tant qu'instances innovantes et proches des citoyens »⁶.

Il est demandé à la Municipalité d'étudier, un complément des mesures cantonales existantes, en lien avec la « politique environnementale exemplaire » annoncée par la Municipalité dans son programme de législature 2016-2021⁷, et dans la mesure du possible en collaboration avec les communes voisines de l'agglomération, l'opportunité d'un plan de prévention et d'action contre les pics de pollution. Les mesures suivantes pourraient notamment être examinées :

- **Information large au public sur l'état de l'air et les possibilités d'agir pour limiter ses émissions**
- **Actions de promotion des transports publics complémentaires à celle du canton et du stationnement dans les parkings-relais, notamment par des bons de réduction**
- **Distribution de bons de réduction ou de gratuité pour la location de vélos et vélos électriques**

³ Voir la réponse de la Municipalité du 28 mai 2015 à l'interpellation de Mme Sophie Michaud Gigon. Les relevés disponibles sur le site de la Confédération (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/etat/donnees/donnees-historiques/nabel-valeurs-journalieres-des-30-derniers-jours/werte-der-letzten-30-tage-nabel--feinstaub--pm10-.html>) indiquent que la valeur de 50 µg / m³ a été déjà dépassée trois jours en 2017, les 27, 28 et 29 janvier.

⁴ Office fédéral de l'environnement, *Pollution de l'air et santé*, 2014, p. 5, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/publications-etudes/publications/pollution-de-l-air-et-sante.html>

⁵ *Arrêté relatif au plan d'action cantonal en cas de concentrations excessives de poussières fines*

⁶ Page *Politique de l'énergie et de l'environnement* du site web de l'Union des villes suisses, http://uniondesvilles.ch/fr/Info/Politique/Politique_de_lenergie_et_de_lenvironnement

⁷ Programme de législature de la Municipalité de Lausanne pour la législature 2016-2021, chapitre *Pérenniser*.

- **Limitation de l'utilisation des véhicules et appareils municipaux à moteur au strict nécessaire**
- **Modification de la gestion des flux automobiles, par exemple à travers la réduction temporaire des vitesses de circulation là où elle est praticable**

En parallèle, il s'agit de poursuivre des démarches en direction de la Confédération pour obtenir, notamment, la distinction entre PM 10 et PM 2.5 dans les normes applicables et dans les mesures effectuées.

Discussion préalable

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Le postulat étant déjà relativement disert sur la problématique, je ne vais pas répéter son contenu.

Le chiffre frappant est peut-être celui du nombre de jours dans l'année pendant lesquels le seuil défini par les règles fédérales en termes de particules fines dans l'atmosphère est dépassé à Lausanne : on oscille entre cinq et quinze jours au cours des dernières années. La législation fédérale précise que cela ne devrait pas être dépassé plus d'une fois par année. Comment faire une meilleure démonstration du fait qu'il y a encore besoin d'actions ?

Quelques jours après le dépôt de ce postulat, un peu par hasard, le journal *24 heures* rapportait des propos concernant la Ville d'Yverdon, sauf erreur de la part d'un représentant de la Direction générale de l'environnement au niveau cantonal, qui affirmait de manière très claire que les communes avaient aussi un rôle à jouer dans la diminution des particules fines. Le postulat porte précisément sur ce point ; il demande à la Municipalité d'étudier les différentes possibilités pour lutter plus activement contre ce phénomène à Lausanne.

Parmi les propositions, plutôt exemplatives, vu qu'il s'agit d'un postulat, figurent évidemment des actions d'information et de promotion des transports publics, des propositions de bons de réduction pour l'utilisation de vélos électriques – et on retrouve une problématique peut-être commune à celle du postulat de M. Voiblet –, et puis des actions dans ce que la Confédération appelle le domaine propre de l'administration, c'est-à-dire l'utilisation de véhicules à moteur dans l'administration.

Il ne faut pas oublier que les enfants qui se trouvent aujourd'hui exposés à des taux très élevés de particules fines peuvent développer des maladies problématiques des voies respiratoires, avec des suites pour la vie entière, selon un certain nombre d'études. Ce n'est pas parce que cela ne se voit pas que ce n'est pas grave. De ce point de vue, quand bien même il faut limiter parfois la combustion, il vaut mieux faire flèche de tout bois et agir à tous les niveaux. Je vous propose de renvoyer directement ce postulat à la Municipalité, mais c'est évidemment avec plaisir, si quelqu'un le souhaite, que je l'expliquerai davantage en commission.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Benoît Gaillard « *Moins de sommets sur le Plateau : pour un plan communal anti-pics de pollution.* » ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M. Daniel Dubas et consorts : « Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne »

Développement polycopié

Ce postulat demande à la municipalité de réfléchir à des mesures pour promouvoir l'utilisation des vélos-cargo électriques par les entreprises, les associations et les habitants lausannois.

Les vélos-cargo électriques, encore peu connus il y a quelques années, ont progressé de façon spectaculaire un peu partout, qu'il s'agisse du transport de marchandise ou par exemple d'enfants en bas âge. Pourtant, à Lausanne, ville en pente et donc particulièrement propice à ce moyen de transport assisté par un moteur électrique, il est encore assez rare d'en apercevoir.

Les villes de Bâle, Berne, St-Gall et Vevey participent déjà au programme carvelo2go, qui a été lancé dans le cadre de l'initiative carvelo⁸. Celle-ci fait la promotion et facilite le partage des vélos-cargo électriques pour des entreprises, des associations et des particuliers, notamment par des outils de réservation simples. Il existe également des coursiers comme vélocité qui proposent leurs services avec ce genre de véhicules.

La ville de Berne a lancé en 2015 un projet-pilote intéressant intitulé « Mir sattlä um ! » (« Changeons de selle ! »). Dans ce cadre, elle a mis à disposition de 9 PME des vélos-cargo électriques pour une durée de six mois, tout en leur fournissant des conseils au niveau technique et organisationnel, et en assurant une communication appropriée. Une évaluation récente du projet-pilote montre qu'un nombre important de déplacements autrefois effectués par des camionnettes ont pu être substitués par des vélos-cargos électriques. Ceci a permis d'éviter des émissions de particules fines dues à ces véhicules qui, pour la plupart, roulent au diesel en ville. Les résultats largement positifs de cette étude ont incité les autorités de la ville de Berne de renouveler l'expérience pour 2017, avec une nouvelle série de PME impliquées.

Je demande à la municipalité d'étudier différentes variantes possibles pour soutenir l'utilisation des vélos-cargo électriques à Lausanne, notamment en :

- Mettant en place un réseau de partage du parc de vélos-cargo électriques pour les PME, les associations et les particuliers.
- Encourageant l'utilisation de vélos-cargo électriques à travers un projet-pilote pour le tissu économique et associatif lausannois, à l'instar de l'expérience bernoise.

Discussion préalable

M. Daniel Dubas (Les Verts) : – Je demande à notre secrétaire de projeter une photo. (*Une photo est projetée à l'écran.*) Je me suis rendu compte que beaucoup de gens ne savent pas exactement ce que c'est qu'un vélo-cargo électrique ; c'est donc un vélo électrique relativement long, avec une surface pour charger des choses. C'est un moyen de transport extrêmement efficace pour les marchandises, mais également pour des petits enfants, par exemple. Cette photo a été prise dans le cadre d'une expérience-pilote menée à Berne. C'était un grand succès, à tel point que l'expérience a été renouvelée par les autorités bernoises.

Mon postulat part du constat qu'à Lausanne, malgré une situation plutôt favorable, nous avons encore très peu de vélos-cargo électriques ; il convient donc que les pouvoirs publics les soutiennent. D'excellentes initiatives ont vu le jour un peu partout en Suisse, notamment en Suisse alémanique, mais également à Vevey, par exemple. A Lausanne, il n'y a pas encore grand-chose de mis au point par la Municipalité. L'idée est de donner un coup de pouce à ce moyen de transport extrêmement efficace, qui permet de se substituer à un certain nombre de transports, par exemple des camionnettes qui polluent beaucoup en

⁸ carvelo est une initiative conjointe du fonds de soutien « Engagement Migros » et de « l'Académie de la mobilité ».

milieu urbain. Je pense que la demande est suffisamment claire. J'ai également pris le soin de faire cosigner ce postulat par des représentants de quatre partis politiques représentés au sein de ce Conseil. Je demande donc le renvoi direct à la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Daniel Dubas et consorts « *Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne.* » ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M. Jacques Pernet demandant à la Municipalité d'étudier l'inclusion d'un chapitre « transversal » intitulé « Retombées économiques » dans les préavis et rapport-préavis

Développement photocopié

Notre nouvelle Municipalité a eu l'intelligence et la clairvoyance de créer un département de l'Economie. Bravo.

Or, gérer une 'entreprise' (vous pouvez aussi l'appeler 'collectivité' !) qui a la responsabilité de 140'000 âmes impose une gestion pointue tant il est vrai qu'il faut créer les conditions cadre nécessaires à assurer le bien-être de ces 140'000 personnes. Construire des logements, c'est bien, mais encore faut-il que leurs habitants trouvent de quoi s'occuper et assurer leur bien-être et celui de leurs enfants.

Conséquence de ce qui précède, il faut investir en permanence dans les infrastructures liées aux multiples activités humaines.

Cela coûte et cela rapporte ! Le budget que nous votons année après année en est le meilleur témoin.

Mais ... car il y a un 'mais' ... ou plutôt 2 approches, 2 manières de gérer l'entreprise que, vulgarisant mes propos, je décrirai ainsi :

- la manière 'comptable' ou
- la manière 'entrepreneur'.

Bien entendu, les deux manières sont liées en permanence. Mais l'une des deux prédominera fatalement dans le processus de décision et de gestion de 'l'entreprise'.

Sans vouloir trop m'avancer, je suppose que notre Municipalité, comme toutes celles qui l'ont précédée, a choisi la manière 'entrepreneur'.

Mais, mieux vaut s'en assurer!

Nous le constatons lorsque nous votons des Préavis ou des Rapports-Préavis : la plupart sont liés à des coûts d'investissements et/ou de fonctionnement.

Sans être exhaustif, le chapitre qui suit liste les divers types d'investissements que je me suis plu à catégoriser :

- des investissements liés à des infrastructures d'animation (stade, musée, place de jeux, théâtre, centre de congrès, etc.)

- des investissements liés à des infrastructures liées à l'activité humaine, financés ou partiellement financés par des taxes, (step, réseau d'alimentation en eau, en électricité, usine d'incinération, cimetière, etc.)
- des investissements liés à des infrastructures liées à l'activité humaine non taxables (giratoires, trottoirs, pistes cyclables, etc.)
- des investissements du patrimoine administratif (école, bâtiment municipal, etc.)
etc.

J'avoue avoir souvent été frustré d'entendre certains collègues du Conseil communal ne parler que des coûts, des charges, des dépenses sans jamais se pencher sur les retombées économiques - celles qui vont occuper et assurer le bien-être à nos 140'000 citoyens - qu'elles soient directes, indirectes ou induites ... ce qui tronque la radiographie et l'analyse de l'objet à traiter. Or occulter les retombées économiques c'est occulter un élément essentiel à la prise en considération de tout postulat, préavis ou rapport préavis.

Dans les faits, rarement, voire très rarement (si ce n'est jamais !), un objet à traiter évoque les retombées économiques qu'il va fatalement générer !

Par ce postulat, le soussigné demande à la Municipalité d'étudier la solution qui consisterait à inclure dans les Préavis ou Rapport-Préavis un chapitre 'retombées économiques'.

Ce chapitre quantifierait les retombées directes, indirectes et induites que l'objet va générer.

Ce postulat demande donc à étudier l'inclusion d'un tel chapitre dans les Préavis et Rapport-Préavis.

En effet, dans la plupart des Préavis ou Rapport-Préavis, il y a des chapitres transversaux, tels que 'objet du préavis', 'preamble', 'historique', 'conclusion', 'aspects financiers', etc. Ce chapitre pourrait se trouver, par exemple, avant ou après les 'aspects financiers'.

Il est bien entendu plus facile de quantifier des coûts réels ou des dépenses, que de quantifier des retombées économiques que nous ne connaissons pas de manière précise et que nous ne pouvons qu'évaluer ou supputer. Mais, n'est-ce pas la tâche -et le rôle - de tout entrepreneur ?

Cela semble compliqué de premier abord. Mais, à y regarder de près, les calculs de base seront assez répétitifs et n'exigeront pas un logiciel hyper savant ou nouveau pour chaque Rapport ou Rapport-Préavis. Nous avons la chance de compter dans nos environs très proches des hautes écoles performantes et je pense que la Municipalité pourrait confier les cas les plus complexes à l'une d'elles dans le cadre de la recherche appliquée ou fondamentale (mandat gratuit ?)

Prenons, par exemple, la construction d'un giratoire qui, à première vue, ne fera que coûter à la Ville. En fait, cette construction générera de nombreuses retombées économiques directes, indirectes et induites : mandat à une entreprise locale qui payera des impôts, voire des taxes, emploiera des ingénieurs, des secrétaires et des ouvriers qui consommeront fatalement sur Lausanne, achèteront leur sandwich chez le boulanger du coin, prendront le bus des TL, s'achèteront un paquet de cigarettes au kiosque, payeront des impôts sur le revenu dans leur commune et leur canton, enverront leurs enfants à l'école ou dans les crèches Les travaux auront besoin d'électricité et d'eau, facturées par les SIL et occuperont divers services de la Ville, etc.. etc... La chaîne est complexe et longue.

J'ai pris à dessein un exemple dont on ne voit pas à première vue qu'il va générer des retombées économiques. 'L'économie' ne connaissant pas de frontière, il faut aussi considérer - et accepter - que certaines retombées irradieront leurs effets dans d'autres communes, voire cantons. Mais le bien-être d'un pays ne se mesure-t-il pas, dans sa globalité, au niveau régional et national ? C'est pourquoi je ne mets pas de 'frontières' au

niveau des bénéficiaires, les retombées économiques directes, indirectes et induites déployant leurs effets dans et hors de nos frontières communales.

Le soussigné souhaite que ce postulat soit renvoyé directement à la Municipalité.

Discussion préalable

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je commence mon postulat par la phrase suivante : notre nouvelle Municipalité a eu l'intelligence et la clairvoyance de créer un Département de l'économie, et on ne peut que dire « bravo ».

On ne peut en effet pas diriger une Ville avec un esprit purement comptable. Ce n'est tout simplement pas possible. Bien sûr, il faut aussi savoir compter. Mais une Ville se dirige avec un esprit d'entrepreneur. Elle a la responsabilité d'animer, d'occuper, d'assurer le bien-être de ses citoyens – pour Lausanne, 140 000 âmes ; ce n'est pas rien –, et la tâche est lourde. Or ici, dans ce plénum, séance après séance, on ne parle que de coûts, de charges, de dépenses. Mais, à chaque coût, à chaque charge, à chaque dépense correspond une retombée économique, directe, et aussi, souvent surtout, indirecte et induite.

Lors du débat sur le stade de la Tuilière je n'ai pas pris la parole, me réservant de le faire ici, ce soir. Combien coûtera ce stade ? Chacun peut le dire, c'est comptable : 77 millions. Mais combien va-t-il rapporter, dès la pose de la première pierre, mais aussi pendant sa longue carrière ? Personne ne le dit, et même, pire, personne ne prend ce paramètre en compte.

Il y a des apports directs – impôts, taxes, émoluments – et il y a des apports indirects et induits ; il s'agit d'emplois, de femmes et d'hommes qui vivent, se nourrissent, se divertissent et dépensent et qui, de par ces besoins ou leurs activités, génèrent de nouveaux emplois, etc. Le cercle est infini, et personne n'en parle, personne ne le prend en compte. Le but de ce postulat est donc de s'assurer que ces paramètres seront pris en considération de manière systématique. Je crois qu'il est assez explicatif, et je souhaite qu'il soit renvoyé directement à la Municipalité, qui, avec sa sagesse proverbiale, saura en faire bon usage.

La discussion est ouverte.

M. Daniel Dubas (Les Verts) : – Nous n'allons pas demander le renvoi en commission, car nous sommes également en faveur d'un renvoi direct à la Municipalité. Mais il faut donner du sens à ce postulat. C'est-à-dire que nous sommes opposés à ce qu'on fasse tout simplement un chapitre qui parlerait des retombées économiques, ce qu'il est difficile de faire de toute façon. Avec le dernier rapport du Contrôle fédéral des finances, on voit à quel point l'Administration fédérale s'est trompée dans les estimations sur les effets attendus. Cela demande une certaine rigueur et une certaine méthodologie, ainsi que des compétences internes ; c'est donc relativement difficile à faire.

C'est bien de parler des retombées économiques quand c'est possible, mais, à notre sens, dans le cadre du chapitre qui existe déjà sur le développement durable, en mettant peut-être un peu plus l'accent sur les effets non seulement en termes écologiques, mais aussi économiques et sociaux.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de Jacques Pernet demandant à la Municipalité d'étudier l'inclusion d'un chapitre 'transversal' intitulé 'retombée économiques' dans les préavis et rapports-préavis ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M^{me} Séverine Evéquo et consorts : « Des grainothèques pour favoriser l'échange et la diversité génétique des plantes cultivées »

Développement polycopié

Une grainothèque est un système d'échange de graines où chacun peut déposer, prendre ou échanger des graines, librement et gratuitement. Une grainothèque est un moyen de développer la biodiversité en milieu urbain et de transmettre les savoir-faire. Elle donne envie de remettre les mains dans la terre, montrant que cultiver fleurs et légumes est à la portée de tous. Elle contribue à préserver ou faire redécouvrir des variétés anciennes injustement méconnues.

Une grainothèque permet aussi aux jardiniers confirmés de découvrir et de faire goûter aux variétés non commercialisées et contribue à démontrer que tout jardinier peut s'affranchir des semences standardisées qui nécessitent dépenses, engrais et pesticides. Elle aide à faire circuler des graines issues de plantes locales et adaptées aux conditions urbaines, contribuant à d'autres initiatives de maintien de la biodiversité.

Une grainothèque est idéalement installée dans une bibliothèque, elle consiste à aménager une boîte désignée à recevoir les graines (taille environ 35 cm de large x 25 cm de profond x 5-25 cm de haut), elle contient des informations sur ses modalités d'utilisation, des conseils et des informations pratiques relatives à la culture de graines. Le suivi d'un-e spécialiste est cependant nécessaire pour éviter d'échanger des graines indésirables.

Des grainothèques sont déjà installées dans d'autres villes romandes, telles que Vevey ou Genève.

Le présent postulat a pour but de demander à la Municipalité d'étudier l'opportunité de mettre à disposition, dans le cadre de sa politique nature en ville, des grainothèques dans les bibliothèques lausannoises et aux endroits opportuns, en partenariats avec le monde associatif du jardinage urbain, de l'agriculture urbaine et la production de semences locales.

Discussion préalable

M^{me} Séverine Evéquo (Les Verts) : – Le présent postulat a pour but de demander à la Municipalité d'étudier l'opportunité de mettre à disposition des grainothèques dans les bibliothèques lausannoises et aux endroits opportuns, en partenariat avec le monde associatif du jardinage urbain, de l'agriculture urbaine et de la production de semences locales, dans le cadre de sa politique Nature en ville. Le sujet des semences a aujourd'hui une portée mondiale. Cela commence par de tout petits gestes : produire les semences, les connaître, savoir comment arriver jusqu'au planton ; c'est toute une démarche.

Cela commence aussi par l'échange entre les différents producteurs de semences. Aujourd'hui, le jardinage urbain est en pleine effervescence. Il y a une réelle demande sur le terrain pour se rencontrer autour de ce thème. Et il est possible d'installer une petite boîte dans les bibliothèques, soit de créer une petite grainothèque, simplement pour déposer des semences et les échanger avec ses voisins, les habitants du quartier.

La discussion est ouverte.

M. Matthieu Maillard (PLR) : – Bien que le titre du postulat ait fait sourire le groupe PLR lors de la dernière séance de groupe, nous proposons que cet objet aille directement prendre racine à la Municipalité.

M. Philipp Stauber (PLC) : – Le groupe PLC n'est pas du tout opposé à l'envoi direct à la Municipalité. Mais j'ai une question à M^{me} Evéquo. A ma connaissance, on a une grainothèque extrêmement bien fournie, également en conseils, à Changins. On peut s'y rendre, on peut téléphoner, on peut se renseigner. Je ne vois vraiment pas ce que la Municipalité pourrait faire de mieux que ce que l'on fait déjà à Changins. Je ne comprends donc pas très bien où on veut en venir avec cette proposition.

M^{me} Séverine Evéquo (Les Verts) : – Vous avez tout à fait raison, monsieur Stauber, les stations fédérales font de la recherche et de la conservation de graines. Mais la démarche que je propose, c'est que les habitants, lorsqu'ils récoltent leurs tomates, en récoltent les graines pour refaire ensuite de petits plantons, qui donneront de futures tomates, et ce à une échelle très locale. Il s'agit donc plutôt de loisirs, d'apprentissage, d'échanges à l'échelle locale, et non pas forcément de recherche ou de vente à grande échelle ; il s'agit de partager le processus de vie d'une plante avec les écoliers ou les parents qui jardinent, par exemple.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de Séverine Evéquo et consorts « *Des grainothèques pour favoriser l'échange et la diversité génétique des plantes cultivées* » ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M^{me} Alice Genoud et consorts : « Pour une politique de soutien à l'allaitement urbain à Lausanne »

Développement polycopié

Pouvoir allaiter son enfant en milieu urbain et au XXI^e siècle doit être considéré comme normal, facile, et non stigmatisant. Il s'agit pourtant parfois d'un véritable chemin de croix pour les mères lausannoises. En plus de la difficulté à trouver le temps et le calme nécessaire, s'y ajoute la très mince liste de lieux adaptés en ville. A ce jour, la seule initiative, privée, existante et permettant de localiser des endroits propices à l'allaitement maternel ne propose que des rares pharmacies ou magasins spécialisés⁹.

À cette initiative nationale s'ajoute la volonté de la ville d'encourager l'allaitement de ses employées. À ce jour, on en ignore toutefois les effets. On ne sait pas de même si ces mesures ont été jugées utiles par leurs bénéficiaires et si cette expérience pourrait servir d'exemple à d'autres communes et entreprises.

Pour ce qui est de l'extérieur de l'administration, Lausanne pourrait facilement remédier au malaise de nombre de ses citoyennes en s'inspirant d'exemples internationaux: par exemple Belfast a, comme plusieurs villes anglo-saxonnes, mis en place un réseau d'établissements volontaires – café, salles d'administrations, lieux publics, centres communautaires, magasins...- où les femmes ont la possibilité d'allaiter en toute sérénité. Souvent, aucun équipement supplémentaire n'est même nécessaire. Ces emplacements sont simplement répertoriés sur le site Internet de la ville et un autocollant sur la porte signale leur appartenance à ce programme.

Ce postulat demande que la ville de Lausanne.

- Fasse le bilan des mesures déjà existantes au sein de l'administration lausannoise, en prenant en compte notamment l'avis des employées
- Etudie les moyens et plusieurs options permettant de faciliter l'allaitement des jeunes enfants au sein du territoire communal.

⁹ Il s'agit de la liste éditée par le projet mamap, <http://mamap.ch/>

Discussion préalable

M^{me} Alice Genoud (Les Verts) : – Ce postulat part d'un constat : l'allaitement en milieu urbain peut être difficile et, parfois, un peu laborieux. Il n'y a pas de lieu dédié et il y a des problèmes d'information. Actuellement, un seul site recense les lieux qui ont des places pour l'allaitement, mais ce n'est pas très clair. Cela fait que Lausanne est peut-être un lieu compliqué pour les femmes voulant s'asseoir tranquillement et allaiter leur enfant, principalement en hiver.

Pourtant, certaines initiatives pourraient facilement être mises en place. J'en cite une dans mon postulat, qui n'est qu'un exemple : en Grande-Bretagne, il y a un réseau d'établissements volontaires – des cafés, des salles d'administration, des lieux publics, des centres commerciaux, magasins, etc. – où les femmes ont la possibilité d'allaiter tranquillement et en toute sérénité. Souvent, cela ne nécessite aucun équipement supplémentaire ; ces emplacements sont simplement répertoriés sur une plateforme dédiée et ont de petits autocollants sur leur porte. Voilà pour le premier volet de mon postulat.

Le deuxième volet s'adresse plutôt à l'administration. Aujourd'hui, la Ville affiche clairement sa volonté d'aider les femmes à allaiter tout en reprenant le travail, objectif extrêmement louable. Mais il se peut que, parfois, la bonne volonté ne suffise pas. Il me semble donc judicieux de faire un bilan et de proposer des améliorations par rapport à cette question, pour permettre une transition facilitée et agréable entre le congé maternité et la reprise du travail, période charnière pour beaucoup de femmes.

Ces demandes nous semblent facilement réalisables et pourraient avoir des effets directs sur une grande partie de la population de façon assez rapide. Je demande donc le renvoi directement à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Ce postulat est intéressant, mais je n'ai pas compris comment il sera appliqué. Est-ce qu'on fera cette expérience dans les établissements qui appartiennent à la Ville ? Je ne vois pas comment on peut autrement obliger les établissements publics à adhérer à cette démarche.

Si on en revient aux établissements qui appartiennent à la Ville, ils ne sont pas gérés par la Municipalité, mais par des gérants qui ont un contrat, et je ne crois pas que l'on peut interférer dans le contrat qui les lie à la Ville. En effet, il y a quelques années, j'ai déposé un postulat pour que les vins de la Ville soient mieux mis en valeur dans les établissements publics propriété de la Ville, et on m'avait répondu qu'on ne pouvait pas interférer dans les contrats. J'aimerais bien que vous nous expliquiez comment vous voyez la chose.

M^{me} Alice Genoud (Les Verts) : – C'est un postulat, donc ce sera plutôt à la Municipalité d'y répondre si on le lui envoie directement. Mais je le vois plutôt comme en Angleterre et en Irlande. L'idée est de proposer un réseau. On pourrait imaginer que la Ville propose un logo facilement reconnaissable par tous à mettre sur les portes. Mais le but n'est pas de forcer des établissements ou des cafés à proposer un lieu d'allaitement. On entrerait là dans quelque chose de presque juridique, qui n'est pas dans les compétences de la Municipalité. L'idée est aussi que la Municipalité puisse réfléchir sur ses propres locaux ; il y a beaucoup de locaux centraux, où il serait potentiellement assez facile d'aménager un lieu tranquille. Il suffit de peu de choses : une chaise, un coin où il n'y a pas trop de passage, et où la femme qui allaite puisse se poser tranquillement.

M. Denis Corboz (Soc.) : – Je suis d'accord que ce débat ait lieu en commission, mais je suis un peu surpris par le dépôt de ce postulat. C'est un peu comme si l'allaitement était devenu une difficulté, comme si, après des millions d'années d'existence, tout d'un coup, allaiter était devenu compliqué. Je vois encore des femmes qui allaitent sur des bancs ou dans des restaurants, et cela ne pose aucun problème. J'ai un peu peur que si l'on commence à dédier des lieux à l'allaitement, cela signifie qu'on ne pourra pas allaiter dans d'autres endroits.

Il me semble qu'on peut allaiter n'importe où et qu'on n'a pas besoin de le signaler aux femmes. Mais je ne suis pas une femme et je n'ai pas d'enfant, donc je ne peux pas me l'imaginer. J'ai quand même des amies qui allaitent en toute tranquillité, que ce soit en soirée ou dans un café, et il n'y a rien de concupiscent, d'immoral ou je ne sais quoi à cela.

J'ai une amie qui s'est fait reprendre par un contrôleur dans un train, qui lui a demandé d'arrêter d'allaiter. Suite à un courrier un peu salé adressé aux CFF, elle a reçu des excuses. Je pense qu'au contraire, il faudrait lutter contre la propension actuelle à vouloir restreindre les lieux où l'allaitement serait autorisé ou permis.

Le président : – Je rappelle que le but de la discussion sur la prise en considération d'une initiative n'est pas d'anticiper sur le travail des commissions ou de discuter les rapports-préavis avant même que la Municipalité ne soit saisie de l'objet et qu'elle le rédige. Je demande donc aux intervenants de faire rapidement, car nous avons encore pas mal de choses à traiter ce soir.

M^{me} Laurence Mundinger-Jaccard (Soc.) : – Je tiens juste à appuyer ce postulat. Beaucoup de gens ne se rendent pas compte qu'un bébé a besoin de calme pour téter lors de l'allaitement. Et il faut peut-être également du calme pour la maman, pour être également à l'abri des regards, qui peuvent être insistants. J'ai été maman et j'ai allaité ; je pense qu'un endroit dédié est une idée très intéressante.

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – Au début de la discussion, j'étais en faveur du renvoi à la Municipalité, mais quand un postulat suscite autant de discussions en plénum, je pense que ce serait bien de le renvoyer en commission ; je propose donc qu'on le renvoie en commission.

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

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour des surfaces commerciales à loyer abordable au centre-ville de Lausanne »

Développement photocopié

Comme les précédentes, l'année 2016 s'est révélée plutôt compliquée pour le commerce de détail helvétique. Lausanne n'échappe bien sûr pas à ce constat, comme en témoigne la succession de fermetures de commerces ces dernières années. La venue de grands groupes, le tourisme d'achat ou la révolution numérique (commerce en ligne) y contribuent pour une part. Face à cela, le commerce de détail doit naturellement se réinventer pour attirer la clientèle. Mais l'évolution des loyers des surfaces commerciales y est également pour beaucoup. Le résultat est préoccupant, avec une tendance à l'uniformisation de l'offre commerciale au centre-ville. Les commerces indépendants et les artisans cèdent leur place à des pharmacies, des opticiens, des chaînes vendant des habits, etc. L'évolution des ces dernières années de la rue de Bourg ou de la rue de l'Alé en sont des exemples criants.

Cette situation préoccupe une partie importante de l'échiquier politique lausannois. Récemment, M. Jacques Pernet a par exemple déposé le postulat « *Quel futur pour le commerce lausannois ?* », qui a été renvoyé directement à la Municipalité pour étude et rapport le 6 septembre 2016. Celui-ci demande notamment d'étudier l'opportunité de libérer des surfaces occupées par la Ville de Lausanne qui ont pignon sur rue (avec vitrine) afin de les louer à des enseignes commerciales. Si cette idée peut probablement s'appliquer dans quelques rares cas, elle mérite d'être développée sur une plus large échelle.

Selon nous, la Ville de Lausanne doit être plus proactive, et développer une politique d'acquisition de biens immobiliers pour la mise à disposition de surfaces commerciales à

loyers abordables, de la même façon qu'elle le fait avec succès dans le domaine du logement. Cela permettrait de favoriser les commerces indépendants et de conserver à Lausanne quelques enseignes historiques qui n'arrivent plus à faire face aux loyers excessifs qui leur sont demandés.

En acceptant le préavis n° 2016/55 le 17 janvier dernier, le Conseil communal a octroyé à la Municipalité une autorisation générale, valable pour la législature 2016-2021, de procéder à des acquisitions d'immeubles, de droits réels immobiliers et d'actions ou de parts de sociétés immobilières à hauteur de Fr. 40 millions. Nous saluons naturellement cette décision, mais il faut reconnaître que cette manne financière est aujourd'hui avant tout utilisée pour acquérir des bâtiments dédiés principalement au logement, poursuivant ainsi les objectifs du préavis n° 2005/45 « *Création de 3000 nouveaux logements à Lausanne* ». Loin de remettre en question ces objectifs, il serait toutefois opportun de trouver un juste équilibre et d'augmenter l'acquisition de surfaces commerciales.

Par ce postulat, nous demandons donc à la Municipalité d'étudier l'opportunité de procéder à des acquisitions de surfaces commerciales au centre-ville de Lausanne, afin de les mettre ensuite à disposition de commerces indépendants à des loyers abordables et de renforcer ainsi la diversité et l'attractivité du centre-ville.

Discussion préalable

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Les difficultés du commerce de détail n'échappent à aucun d'entre nous. Les raisons sont naturellement multiples, mais l'évolution des loyers des surfaces commerciales y est pour quelque chose. Le résultat est préoccupant, avec une tendance à l'uniformisation de l'offre commerciale au centre-ville et la disparition de nombreux commerces indépendants et d'artisans.

La Commune n'a malheureusement pas beaucoup de marge de manœuvre pour intervenir là-dessus. Elle peut agir sur les conditions-cadres, soit la propreté urbaine ou la sécurité, comme nous en avons souvent parlé au sein de ce Conseil. Mais elle peut aussi agir par la maîtrise foncière, de la même manière qu'elle le fait pour le logement, avec la maîtrise du sol et du bâtiment dans lequel on peut mettre des surfaces commerciales, et où l'on pourrait adapter les loyers en conséquence.

A ce sujet, M. Pernet avait proposé une idée dans son postulat « Quel futur pour le commerce lausannois », qui avait été renvoyé directement à la Municipalité en septembre dernier. Le présent postulat propose une autre idée complémentaire : que la Ville soit plus active dans l'acquisition de biens immobiliers pour la mise à disposition de surfaces commerciales à des loyers abordables, de la même façon qu'elle le fait, avec succès, dans sa politique du logement. Cela permettrait de favoriser le commerce indépendant, et de conserver aussi quelques enseignes historiques à Lausanne, qui n'arrivent plus à faire face aux loyers excessifs. Comme ce postulat a été largement cosigné, je propose qu'il soit renvoyé directement à la Municipalité, comme celui de M. Pernet.

La discussion est ouverte.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Naturellement, ce postulat a suscité un immense débat au sein du groupe PLR. On sait qu'il y a des signataires PLR, cependant, le groupe est très sceptique sur les politiques foncières actives que peut mener la Ville. On pense qu'il serait bien qu'il soit dégrossi au sein d'une commission. Je demande donc le renvoi en commission.

M. Claude-Alain Voiblet (PLC) : – J'avais la même demande que le PLR.

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

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour que Lausanne rejoigne le Rainbow Cities Network »

Développement polycopié

Le Rainbow Cities Network (RCN) est un réseau voué à la lutte contre les discriminations basées sur l'orientation sexuelle et l'identité de genre. Il consiste principalement en l'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans les politiques locales.

Puisque les actes de violence et de discrimination envers les personnes LGBT(I) ont lieu dans l'environnement direct des victimes, les Municipalités ont un grand rôle à jouer dans la mise en place de mesures pour lutter contre ces discriminations, à Lausanne aussi. Les villes membres du RCN expriment ainsi explicitement qu'elles considèrent qu'il est aussi de leur responsabilité de lutter contre ces discriminations. Les objectifs principaux du RCN sont :

- promouvoir l'inclusion des personnes LGBT(I) et sensibiliser le reste de la population aux problèmes qu'ils et elles rencontrent ;
- partager les expériences, les expertises, le matériel et les bonnes pratiques ;
- explorer les possibilités de faire des actions communes lors de jours spéciaux, d'événements ou d'autres occasions ;
- développer les projets et collaborations entre les villes.

Fondé en 2013 aux Pays-Bas, le RCN compte actuellement 29 villes et s'étend jusqu'à Mexico. Trois villes en sont actuellement membres en Suisse : Genève, Zurich et Berne. Ces villes signent une charte¹⁰ dans laquelle, pour renforcer leurs politiques en faveur des personnes LGBT(I), elles s'engagent à :

- réaliser et mettre en valeur une politique spécifiquement LGBT(I) active ou inclure les problèmes principaux rencontrés par les personnes LGBT(I) dans leurs politiques publiques ;
- désigner une ou plusieurs personnes de l'administration en charge des problématiques LGBT(I) pour participer au réseau et favoriser les échanges ;
- contribuer aux échanges dans le réseau par un rapport annuel, qui sera rendu public par le RCN, sur les mesures prises en faveur de la communauté LGBT(I).

Ce postulat demande donc à la Municipalité d'étudier l'opportunité d'intégrer le RCN. Cette participation est peu contraignante, mais favorise une réelle action de la Ville de Lausanne dans le domaine de la lutte contre les discriminations envers les personnes LGBT (I).

Discussion préalable

M^{me} Léonore Porchet (Les Verts) : – Ma proposition est assez simple. Il existe un réseau international de villes qui se mettent ensemble pour partager leurs compétences, leurs connaissances et leur politique publique en faveur de la lutte contre l'homophobie et contre toutes les discriminations liées au genre. La Ville de Berne et la Ville de Genève en font partie. Je souhaite donc que la Ville de Lausanne intègre également ce réseau. Je demande que cet objet soit renvoyé directement à la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de Léonore Porchet et consorts : « *Pour que Lausanne rejoigne le Rainbow Cities Network* » ;

¹⁰<https://www.movisie.com/sites/www.movisie.com/files/Rainbow-Cities-network-One-pagers-on-local-LGBT-policies-2016.pdf>

- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M^{me} Florence Bettschart-Narbel : « Pour une redynamisation du commerce lausannois »

Développement photocopié

Depuis quelques années, le commerce lausannois souffre : de nombreuses fermetures d'enseignes bien connues de la place sont régulièrement annoncées. Certaines devantures restent fermées pendant des mois, voire des années, rendant les rues peu avenantes.

Certaines causes de ces difficultés sont connues, comme le franc fort ou le commerce électronique. Au niveau local, l'on sait aussi que certains problèmes pèsent sur les commerces: coûts des loyers, heures d'ouverture, insécurité, insalubrité, stationnement, environnement.

Pour qu'une ville vive, le commerce doit fonctionner et attirer non seulement les habitants de la ville, mais aussi du reste du canton ou des touristes. Aujourd'hui, certaines destinations touristiques le sont non seulement pour l'offre culturelle, mais aussi pour le « shopping ». Lausanne n'est pas de celles-là : cela pourrait certainement être développé, permettant à notre ville d'être plus attractive et d'attirer des chalands. Il faut également que des commerces puissent fleurir dans toute la ville et non seulement dans l'hyper centre afin de faire vivre les quartiers.

Fort de ce nouveau Service de l'économie, il apparaît aujourd'hui essentiel que la ville s'engage sur cette question.

J'invite donc la Municipalité à mettre sur pied une table ronde du commerce lausannois. Les participants à cette table ronde doivent être invités de manière large : commerçants évidemment, que cela soit des petits commerçants ou des grands distributeurs, sociétés de développement, hôteliers et restaurateurs, et les services de la ville concernés.

Cette table ronde devrait permettre de discuter des points suivants :

- Comment le commerce lausannois peut-il être redynamisé ?
- Les heures d'ouverture des commerces doivent-elles être flexibilisées, voire élargies ?
- Faudrait-il élargir les périmètres des zones touristiques à Lausanne? Comment le coût des loyers influence-t-il la marche des affaires des commerces ?
- Des mesures peuvent-elles être prises pour aider les commerces à ce sujet ?
- Comment attirer des commerces dans les quartiers (et dans ceux qui vont se construire) ?
- Comment améliorer la politique de transports et de stationnement pour les clients des commerces ?
- Existe-t-il des comparatifs avec le développement du commerce dans d'autres villes suisses ?

D'autres problématiques pourraient évidemment encore être ajoutées à cette liste non exhaustive.

Discussion préalable

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – Comme l’a bien dit M. Beaud tout à l’heure, le commerce lausannois souffre. Les commerces lausannois ferment, et on voit de plus en plus de devantures avec des stores baissés. Rien que dans l’immeuble où je travaille, les deux petits restaurants qui ont ouvert il y a environ deux ans viennent de fermer en l’espace d’un mois. C’est vrai que le groupe PLR se fait du souci au sujet du commerce lausannois.

Avec mon postulat, je propose que le nouveau Service de l’économie organise une table ronde sur le commerce lausannois : comment pourrait-on le redynamiser, pourrait-on prendre des mesures sur les horaires, pourrait-on élargir les zones touristiques, est-ce qu’il y aurait d’autres mesures sur les loyers ? Ces questions ne sont pas exhaustives.

Je propose d’en discuter dans le cadre d’une table ronde avec les commerçants, qu’ils soient petits ou grands, avec les sociétés de développement qui font partie de la ville, et avec les services concernés pour voir quelles mesures pourraient être mises en place pour redynamiser le commerce lausannois et offrir une ville attractive, aussi bien pour nos habitants que pour le reste du Canton et pour les touristes. Dans la mesure où il s’agit de l’organisation d’une table ronde, je n’ai pas l’impression qu’on a vraiment besoin de discuter dans une commission. Je propose donc que mon postulat soit renvoyé directement à la Municipalité.

La discussion n’est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de Florence Bettschart Narbel « *Pour une redynamisation du commerce lausannois* » ;
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour un tram sans barreau »

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Philipp Stauber (PLC), rapporteur, Caroline Alvarez Henry (Soc.), Aude Billard (Soc.), Jean-Christophe Birchler (CPV), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Johann Dupuis (EàG), Jean-Daniel Henchoz (PLR), Anita Messere (UDC), Philippe Mivelaz (Soc.), Léonore Porchet (Les Verts), Vincent Rossi (Les Verts), Diane Wild (PLR).

Municipalité : M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité.

Rapport photocopié de M. Philipp Stauber (PLC), rapporteur

Président :	M. Philipp STAUBER	PLC
Membres :	Mme Caroline ALVAREZ	Socialiste
	Mme Aude BILLARD	Socialiste
	Mme Anne-Françoise DECOLLOGNY	Socialiste
	M. Philippe MIVELLAZ	Socialiste
	M. Jean-Daniel HENCHOZ	Libéral-Radical

Mme Diane WILD	Libéral-Radical
Mme Anita MESSERE	UDC
M. Vincent ROSSI	Les Verts
Mme Léonore PORCHET	Les Verts
M. Johann DUPUIS	EàG
M. Jean-Christophe BIRCHLER	CPV

Représentants de l'administration :

Mme Florence GERMOND	Directrice des finances et de la mobilité
M. Patrick ETOURNAU	Chef du Service des routes et de la mobilité
M. Frédéric BOURGEOIS	Garde forestier Service des parcs et domaines (SPADOM)
M. François MUKUNDI	Adj. Administratif – Service des routes et de la mobilité (prise des notes de séance)

M. le président salue les participants, ouvre la séance et passe la parole à la postulante pour la présentation de son postulat.

La postulante revient sur les raisons qui ont motivé son postulat, à savoir l'argumentation peu convaincante des tl, maîtres de l'ouvrage du projet de tram, sur la nécessité de construire une nouvelle route au centre-ville de Lausanne pour éviter toute congestion du trafic individuel motorisé (TIM) et permettre une meilleure progression des transports publics. Pour illustrer leur propos, les tl s'appuient sur la surcharge de trafic prévue au carrefour Chauderon-sud avec un dépassement de capacité de 15-20% du carrefour aux heures de pointe. D'où la nécessité de « compléter ce carrefour par une bretelle ».

Pour les Verts, les prévisions des charges de trafic des tl ne prennent pas en compte d'autres réductions induites par les autres grands projets développés dans l'agglomération. On peut citer le développement du réseau des trains régionaux RER, la poursuite du projet des Axes forts de transports publics (AFTPU), dont le projet de métro m3 et l'agrandissement de la gare de Lausanne, qui amèneront indubitablement une réduction supplémentaire du trafic individuel en ville de Lausanne. Ces réductions permettront de résoudre le problème d'engorgement au carrefour Chauderon-sud, sans qu'il soit nécessaire de construire une nouvelle route en ville et de dénaturer le paysage urbain en détruisant la petite forêt du Flon, dernier vestige forestier urbain et l'un des derniers poumons verts du centre-ville.

M. le président demande à Mme la Directrice des finances et de la mobilité si elle souhaite apporter à ce stade le point de vue de la Municipalité.

Mme la Directrice précise que les aspects techniques du projet seront développés par M. Patrick Etournaud, chef du Service des routes et de la mobilité et qu'elle interviendra plus tard pour apporter l'appréciation politique de la Municipalité.

M. Etournaud, qui a distribué un document de synthèse à tous les commissaires, procède à la présentation des enjeux de la liaison Vigie-Gonin, dont il convient de retenir les points suivants :

- la construction de la rampe Vigie-Gonin est étroitement liée au projet de tram dont les objectifs principaux sont de répondre à la densification en habitants et emplois ainsi qu'à l'accroissement concomitant des besoins en mobilité urbaine au sein de l'agglomération lausannoise, de favoriser le report modal des déplacements TIM vers les transports publics tout en préservant un fonctionnement global optimal du réseau ;
- malgré les efforts réalisés (coupures des TIM sur deux axes principaux au Centre-ville),

les profondes modifications du réseau routier impactent fortement la capacité du carrefour de Chauderon-Sud (reports de trafic sur la petite ceinture) ;

- une saturation de ce nœud déterminant de la petite ceinture pénaliserait la progression de l'ensemble des lignes de bus de ce secteur de la ville (notamment les lignes 3, 6, 16, 21) ;
- des solutions doivent donc être trouvées localement pour non seulement éviter une dégradation de l'offre en transports publics, mais également assurer une amélioration de l'exploitation.

Par ailleurs, **M. Etournaud** précise que la rampe Vigie-Gonin s'intègre dans la nouvelle hiérarchie du réseau lausannois avec le tram t1 et le Bus à haut niveau de service (BHNS) Confrérie-Saint-François, marquée par des fermetures au trafic automobile du Grand-Pont entre l'avenue de Beaulieu et la place Saint-François et du tronçon Vigie-Europe de la rue de Genève et la mise en sens unique descendant de l'avenue Benjamin-Constant.

S'agissant de l'évolution des parts modales escomptée à la mise en service du tram t1, **M. Etournaud** précise que les projections sont comparables à celles obtenues avec la mise en service du métro m2 et du réseau t1 2008.

Pour ce qui concerne le carrefour Chauderon-Sud, **M. Etournaud** précise qu'il s'agit d'un nœud important des transports publics qu'il convient de fluidifier pour améliorer le temps de parcours des bus sur le tronçon Chauderon-Gare et sécuriser les cycles sur ce périmètre, tout en prenant en considération les besoins et évolutions des liaisons piétonnes. Le bon fonctionnement de ce carrefour contribuera également à préserver le fonctionnement de la petite ceinture et à éviter le report de trafic dans les quartiers modérés adjacents.

M. Etournaud explique que plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées avant d'aboutir au choix de la liaison Vigie-Gonin. Il s'agit des variantes suivantes :

- 1 **Augmentation du gabarit routier du carrefour** : exclue car le gabarit théorique pour la chaussée n'est pas disponible dans la réalité ;
- 2 **Création d'un giratoire ou d'une place tournante** : rejetée car ne permet pas la priorisation des bus, pénaliserait fortement les traversées piétonnes en termes de sécurité et de confort, rendrait dangereuse la circulation des cyclistes dans un giratoire à plusieurs voies et ne permettrait aucune maîtrise des flux de trafic ;
- 3 **Création de trémies routières sur Vigie ou Tivoli** ; rejetée car les trémies n'apporteraient pas un gain suffisant de capacité sur le carrefour, n'amélioreraient pas la priorisation des bus, seraient très difficiles à intégrer harmonieusement du point de vue urbanistique et architectural. De plus, celles-ci présentent un rapport coût/efficacité très défavorable ;
- 4 **Mise en place d'un rond-point régulé autour du vaste espace non bâti au sud du carrefour** : également rejetée parce que l'ensemble des intersections régulées n'offre pas une capacité suffisante pour écouler les flux de trafic. Egalement parce que le report des charges lié à la création de sens uniques alourdit fortement les charges à écouler (environ 1'600 véh. /h à l'heure de pointe du soir) sur un tronçon et du fait que la trop forte sollicitation de la capacité ne permet pas de prioriser efficacement les bus.

L'unique solution répondant aux objectifs poursuivis consiste donc à :

- maintenir un carrefour régulé à Chauderon-Sud ;
- supprimer le mouvement déterminant de tourner-à-gauche Chauderon-Jules-Gonin ;
- reporter le mouvement supprimé par la réalisation de la rampe Vigie-Gonin.

Cette solution a été validée par des micro-simulations du trafic réalisées dans le cadre de l'étude de trafic du projet du Tram et présentées aux opposants. Ces simulations montrent

que les files d'attente sont clairement décuplées dans les scénarios sans la rampe Vigie-Gonin.

La comparaison des plans de charges entre 2017 et 2030 montre une très grande stabilité qui justifie l'utilité de la rampe Vigie-Gonin à long terme. Ceci est notamment dû à une compensation entre deux phénomènes :

- un développement urbain lausannois nettement plus important en 2030 qu'en 2017 avec une projection de + 130'000 habitants et emplois sur le PALM 2016 à comparer aux +35'000 habitants et emplois à l'horizon du tram t1 (m3, ensemble des mesures AFTPU, Léman 30, etc.) et donc à un report modal nettement renforcé ;
- la nouvelle rampe Vigie-Gonin sera empruntée par environ 7'000 véhicules par jour. Cette valeur, nettement inférieure aux 17'000 à 22'000 véhicules observés sur la petite ceinture, confirme l'utilité de cette liaison essentiellement dans son rôle local d'accessibilité au centre-ville.

En ce qui concerne la forêt du Flon, **M. Eturnaud** rappelle que des compensations quantitatives sont prévues. Le défrichement définitif sur site estimé à 908 m² (-26.6%) sera compensé par 1'419 m² sur la colline de Malley, soit une plus-value globale de 511m² (+15%). Il informe également qu'il sera procédé à la réutilisation du sol forestier en place pour remodeler le talus, qu'un cheminement piétonnier à travers la forêt sera supprimé pour limiter la pression humaine, que la structure du boisement sera diversifiée et organisée en fonction de la pente du terrain et que des barrières naturelles seront installées pour limiter les accès de l'homme depuis l'amont. D'autres compensations sont prévues et ont fait l'objet d'une convention de levée d'opposition de Pro Natura. Il s'agit de :

- l'amélioration des fonctionnalités du corridor biologique de la Vuachère ;
- de la protection du cordon boisé de la Vuachère sur la parcelle privée n° 3502 ;
- de l'aménagement d'un biotope sur la parcelle privée n° 20273 ;
- la renaturation du Riolet dans la campagne de Rovéréaz ;
- l'augmentation de la surface de réserve des Vieux-chênes vers Sauvabelin ;
- la mise à ciel ouvert d'un ruisseau enterré à Sauvabelin ;
- le développement d'un projet d'aménagement autour de la colline de Malley ;
- la présentation de la gestion urbaine et du patrimoine arboré par la Commune.

S'agissant de la procédure en cours, M. Eturnaud rappelle les faits suivants :

- cinq recours privés ont été déposés contre la décision d'approbation des plans (DAP) au Tribunal administratif fédéral (TAF), dont 4 sur la commune de Lausanne et un sur la commune de Crissier ; les causes des recours ont été transmises par le TAF à la direction de projet des t1 ;
- la direction de projet des t1 a retourné ses déterminations au TAF le 15 juillet 2016 ;
- le TAF procède à l'analyse des dossiers et enverra ses déterminations aux recourants pour positionnement avant de rendre ses décisions.

En conclusion **M. Eturnaud** rappelle que la rampe Vigie-Gonin :

- 1 est une mesure d'accompagnement locale essentielle à la coupure du TIM sur la rue de Genève et la rue des Terreaux ;
- 2 permet d'insérer un réseau de transports publics performants et de favoriser ainsi le report modal des TIM aux TP ;
- 3 est pilotée par le Canton de Vaud et cofinancée par la Confédération à raison de 40% ;

- 4 ne peut être retirée de la procédure actuellement en cours au TAF sans remise en cause de l'ensemble du projet tram ;
- 5 permet de soulager le carrefour Chauderon-Sud, de simplifier son fonctionnement et de favoriser la circulation de l'ensemble du réseau de bus ;
- 6 permet de garantir un accès vers les parkings souterrains existants (cohérence avec la réduction de l'offre de stationnement planifiée en surface sur le domaine public ;
- 7 permet de limiter les reports de trafic alentour.

M. le président remercie M. Eturnaud de sa présentation rapide et précise, et demande s'il y a des questions de compréhension suite à celle-ci avant d'ouvrir la discussion générale.

Un commissaire demande si la rue des Côtes-de-Montbenon et l'avenue Jean-Jacques Mercier resteront ouvertes au trafic ou seront-elles fermées ?

M. Eturnaud répond que l'avenue Jean-Jacques Mercier restera ouverte au trafic, mais que la rue des Côtes-de-Montbenon est une rue privée qui sert notamment d'accès au parking souterrain du Centre.

Une commissaire s'interroge sur les flux de la circulation permettant d'accéder au parking souterrain.

M. Eturnaud explique que l'accès au parking depuis la place de l'Europe via la rue de Genève ne sera plus possible (coupure du transit). Les usagers devront ainsi accéder au parking du Centre en remontant l'avenue Jean-Jacques Mercier et y parvenir depuis la rue des Côtes-de-Montbenon.

Un autre commissaire rappelle que les discussions menées avec les commerçants prévoyaient l'éventualité d'accéder directement au parking depuis la place de l'Europe en allongeant l'accès de la rue des Côtes-de-Montbenon vers la place de l'Europe et donc en réduisant la distance actuelle de l'accès sur la rue des Côtes-de-Montbenon.

M. Eturnaud précise que cette option non retenue se trouve entièrement sur un parcellaire de gestion privée. Elle aurait permis de valoriser cet espace « rue » à un autre usage que la voiture mais n'aurait changé en rien le point d'accès au parking du Centre depuis la jonction avec l'avenue Jean-Jacques Mercier.

M. le président repasse la parole à la postulante avant d'ouvrir la discussion générale.

La postulante précise d'entrée que son postulat ne s'oppose pas au projet du tram, mais contre la destruction de l'une des rares forêts urbaines de la ville et contre la construction d'une nouvelle route au centre-ville qui va jouer le rôle d'aspirateur à voitures. Elle explique que son postulat demande d'étudier davantage d'autres variantes en partant de l'idée qu'aucune atteinte ne doit être portée à la forêt du Flon qu'il convient de préserver. Elle énumère les aspects suivants du projet qui lui paraissent préjudiciables à la qualité de vie au Centre-ville :

- la construction d'une route au milieu d'une forêt constitue une balafre paysagère et qu'aucune mesure de compensation paysagère digne de ce nom n'a été proposée ;
- du point de vue de la biodiversité, ce projet porte une atteinte inadmissible à la nature en ville, aggravée par la durée du chantier de construction de la rampe elle-même ;
- la disparition de cette forêt est un coup dur du point de vue environnemental (climat) ;
- construire une route nouvelle va à l'encontre de la politique de réduction de la circulation en ville prônée par la Municipalité ;
- le barreau Vigie-Gonin n'est pas utile. Il n'était pas prévu dans le projet initial et a été ajouté à la demande de la Ville de Lausanne (législature 2011-2016) en liaison avec le projet de tunnel à Saint-François qui a été abandonné depuis. Il convient donc d'y

renoncer. Du reste, dans le cadre du PPA du Flon, il avait été décidé que la forêt du Flon serait absolument préservée ;

- la prise en compte des retombées des différentes mesures prévues en ville (m3, BHNS, 30 km/h sur la petite ceinture et au centre-ville, etc.) permettront une diminution substantielle de la circulation en ville et militent contre la construction de la rampe Vigie-Gonin.

Discussion générale

En préambule, **M. le président** demande à Mme la Directrice des finances et de la mobilité si elle souhaite intervenir déjà à ce stade pour informer de la position de la Municipalité.

Mme la Directrice souhaite réserver son appréciation politique pour la fin de la discussion générale, après que les commissaires auront obtenu toutes les réponses techniques à leurs questions de la part des responsables de l'administration communale.

Un premier commissaire veut savoir quel est l'état de santé de la forêt du Flon et quelles sont les essences qui la composent.

M. Bourgeois, garde forestier au Service des parcs et domaines (SPADOM), explique que les essences qui composent la forêt du Flon sont un mélange d'espèces d'ornement, soit environ 60 espèces différentes. Il précise qu'en cas de déboisement, on transposera le sol et les essences existantes destinées à être transférés sur le site de Malley. Il informe également que le peuplement actuel de la forêt du Flon pose quelques problèmes de sécurité et que SPADOM devra de toute façon enlever les arbres en fin de vie qui menacent les constructions situées dans la rue des Côtes-de-Montbenon voisine.

Un deuxième commissaire rappelle que dans un article paru dans Lausanne Cité au printemps sur cette forêt, un biologiste relevait qu'il s'agissait d'une relique de la forêt originelle du Flon que l'on ne retrouve nulle part ailleurs à Lausanne. Pour lui, cette relique patrimoniale ne devrait pas être sacrifiée.

Une commissaire dit aimer la forêt et estime que si l'on veut préserver le projet du tram, on doit pouvoir accepter de sacrifier quelque chose en contrepartie. Pour elle, les reports de trafic démontrés par le chef du Service des routes et de la mobilité dans sa présentation vont bloquer la circulation et donc engendrer un surcroît de pollution et de nuisances en ville. Quant à l'argument de construction d'une route nouvelle, elle estime pour sa part qu'il s'agit d'un remplacement du tronçon Vigie-Place de l'Europe fermé du côté de la rue de Genève.

Une deuxième commissaire exprime son étonnement et se questionne sur les heures de pointe considérées pour justifier la création de ce barreau routier. Pour elle, ce sont des véhicules occupés par une seule personne qui encombrant les rues aux heures de pointe. Il conviendrait donc d'inciter davantage au covoiturage pour réussir à réduire le trafic automobile en ville. Elle pose par ailleurs les questions suivantes par rapport aux variantes étudiées :

- pourquoi la priorisation des bus n'est-elle pas possible alors que les giratoires à feux permettent de leur donner la priorité de passage ?
- pourquoi estime-t-on que la sécurité des piétons et des cyclistes se trouvent pénalisés ? Ne peut-on pas privilégier les piétons et les cyclistes dans les giratoires en les laissant par exemple traverser au centre comme cela se fait dans certaines villes de France ?

Le deuxième commissaire se demande pourquoi l'étude trafic n'aboutit qu'à une seule solution et il ne comprend pas pourquoi il n'est pas possible de faire autrement. Il estime que les chiffres avancés sont trop précis pour que l'on puisse lui faire entièrement confiance. Il demande à être convaincu que toutes les hypothèses ont été étudiées pour qu'il arrête son combat contre la rampe Vigie-Gonin. Autrement, il le poursuivra. S'agissant de l'augmentation du trafic envisagé à l'horizon 2020-2030 pour justifier la

construction de la rampe Vigie-Gonin, **ce commissaire** estime qu'en règle générale, toute nouvelle construction de route aboutit partout, comme à Neuchâtel, à des résultats inverses de ceux escomptés. Il reste persuadé que seules les fermetures de routes peuvent mener à une diminution du trafic (principe d'évaporation de véhicules). Il relève par ailleurs que de plus en plus de personnes renoncent à la voiture en ville. Il convient que les Autorités agissent sur ces leviers et les encouragent à réaliser la transition tant souhaitée vers les modes de déplacement doux. Enfin, **ce commissaire** souhaite qu'une solution alternative soit trouvée entre la conclusion de l'étude de trafic de créer une nouvelle route et la nécessité de protéger la forêt.

Un troisième commissaire demande si le projet de la Maison du Livre nécessite également la construction du barreau Vigie-Gonin. Il aurait souhaité être informé sur les autres variantes qui n'ont pas été développées et modélisées dans l'étude de trafic et qui permettraient d'aboutir à d'autres conclusions. Il veut également savoir si on a bien intégré l'ensemble des éléments du PALM 2012 pour définir ce que seront les flux du trafic à l'horizon 2030 ? Pour sa part, il doute qu'on atteigne le doublement de la croissance à Lausanne comme envisagé dans ce projet et il reste d'avis que pour désengorger les rues, il faut plutôt supprimer ou restreindre la vitesse dans les rues et non pas créer de nouvelles routes.

Un quatrième commissaire relève pour sa part qu'à chaque fois qu'on a soutenu la création d'une route nouvelle comme à la Sallaz (route de contournement), les résultats ont été décevants et contraires à ceux escomptés. Il estime également que les hypothèses émises pour évaluer les effets sur le trafic n'ont pas pris en compte toutes les retombées des mesures du PALM. Enfin, il s'interroge sur les compétences du Conseil communal par rapport à ce futur barreau routier.

Enfin, un troisième commissaire veut savoir quelle fraction du trafic routier représentent les 7'000 voitures supplémentaires escomptés à l'horizon 2030 au centre-ville et quelle fraction du trafic total dans l'agglomération représentent-ils par rapport aux 130'000 habitants-emplois nouveaux escomptés ?

La parole n'étant plus demandée, **M. le président** passe la parole à **Mme la Directrice**.

Madame la Directrice en charge des finances et de la mobilité informe qu'elle répond sur les aspects politiques et qu'elle laissera le Chef du Service des routes et de la mobilité répondre aux trois questions d'ordre technique.

Elle explique tout d'abord qu'elle partage les préoccupations des commissaires et que la Municipalité et les autres collectivités publiques auraient été heureuses de faire l'économie des coûts supplémentaires liés à la construction de la rampe Vigie-Gonin si celle-ci n'avait pas été jugée indispensable. Ensuite, elle relève que l'on va procéder dans ce projet à la fermeture de 1'000 m de routes au centre-ville (Chauderon-St-François) contre la construction d'une rampe de 150 m, soit une différence de 850 m en faveur de la fermeture au trafic qu'il convient de garder à l'esprit. Elle invite par ailleurs les commissaires à objectiver le débat et d'éviter de basculer dans l'émotionnel pour mieux cerner les enjeux globaux en présence. Dans le même ordre d'idées, s'agissant de la forêt du Flon, Madame la conseillère municipale précise que seuls 25% de cette forêt seront déboisés, les 75% restants étant replantés avec un boisement diversifié, en procédant par ailleurs à une compensation sur le site de Malley, supérieure à l'étendue touchée sur le périmètre de la forêt du Flon. Il est donc excessif de parler de « décimer la forêt du Flon » comme elle l'a entendu dire dans cette séance.

S'agissant des projections de croissance, **Madame la Directrice** explique que ce sont les chiffres du PALM qui sont négociés en ce moment et qui sont basées sur une croissance enregistrée effectivement ces dernières 10 années dans l'agglomération. Sous réserve d'un retournement inattendu, les indices permettent bien de projeter une croissance de 130'000 habitants-emplois au sein de l'agglomération à l'horizon 2030, dont 30'000 habitants et 15'500 emplois pour Lausanne (selon les chiffres du PALM 2016). Il convient d'anticiper

et de prévenir ce développement de la population et des nouveaux emplois par des mesures adéquates comme celles prises dans le cadre des projets d'agglomération que sont les AFTPU, soit le tram, le métro m3 et les BHNS pour provoquer un report modal.

En ce qui concerne la compétence communale sur le dossier en discussion, **Mme la Directrice** précise que la Commune de Lausanne n'en a plus. Le dossier est actuellement entièrement piloté par le Canton, avec une délégation de maîtrise de l'ouvrage aux tl. Elle rappelle en outre qu'en termes de financement, la Commune a voté les crédits relatifs aux BHNS et les aménagements du domaine public liés au tram (essentiellement les impacts sur les réseaux à charge de la Commune), mais qu'en ce qui concerne le projet de tram proprement-dit, c'est un EMPD du Grand Conseil qui a été voté à l'unanimité. Enfin, s'agissant de la procédure, **Mme la Directrice** précise que la Municipalité, ni le Conseil communal n'ont plus de compétence formelle dans ce dossier. La planification de la construction du barreau routier étant un des objets d'une convention dont a découlé une série de retraits d'oppositions, notamment de la part des commerçants du périmètre du Flon, tout retour en arrière sur cet objet entrainerait la réactivation des oppositions, donc le blocage formel du projet de tram. Elle précise que le retrait du barreau Vigie-Gonin du projet signifie que tout le projet tombe à l'eau, avec toutes les conséquences, non seulement pour Lausanne, mais également pour les communes de l'Ouest concernées. Elle ne se résoudra pas à pareille perspective et prise de position politique vis-à-vis des populations des communes concernées.

Pour **Madame la Directrice**, ce postulat, qui ne marque pas une opposition formelle d'entrée en matière – puisque ce n'est pas une motion –, peut être l'occasion de donner plus d'informations sur les nombreuses études qui ont été réalisées autour de ce projet et à des degrés divers, à savoir, dans le cadre du PALM, aux tl, à la DGMR, à la DGE et à l'OFT. Dans tous les cas, la Municipalité refuse d'envisager la remise en cause du barreau Vigie-Gonin qui, comme elle l'a déjà dit, est une mesure d'accompagnement et un élément constitutif du projet de tram en lui-même. L'enjeu allant bien au-delà des frontières communales, **Mme la Directrice** se prononce très clairement en faveur de la poursuite de ce projet, sans pour autant renier la volonté de la Municipalité de poursuivre sa politique de diminution du trafic automobile au centre-ville et de réduction des nuisances liées à ce dernier.

Mme la Directrice passe la parole à **M. Etournaud** pour répondre aux trois questions concernant les études de trafic, le giratoire et la proportion des 7'000 véhicules nouveaux par rapport au trafic global au centre-ville.

S'agissant des études de trafic, **M. Etournaud** rappelle que celles-ci ont été réalisées depuis le début du projet par un bureau de référence lausannois, un bureau spécialisé compétent et indépendant et qui n'est pas piloté par la Ville. Ces études ont été financées par le Canton via sa Direction générale des routes et de la mobilité (DGMR), autorité de surveillance. Cette direction a ensuite analysé le paquet des mesures pour s'assurer de leur cohérence avant de les présenter à l'OFT en vue de leur cofinancement par la Confédération. **M. Etournaud** informe que l'ensemble du projet bénéficie d'un cofinancement de 40% de la Confédération, ce qui est le plus haut taux de cofinancement du PALM 2007. Il leur confirme que toutes les études ont été portées à terme, qu'elles ont été vérifiées par les services techniques compétents, tant communaux que cantonaux, en ce qui concerne leur intégration dans le contexte local et qu'elles sont consignées dans des rapports qui font partie du dossier de mise à l'enquête publique, aujourd'hui transmis à l'OFT, ou dans le cadre de la procédure de recours en cours.

En ce qui concerne la proposition d'un giratoire régulé avec des feux, **M. Etournaud** explique qu'à Lausanne, on a plutôt tendance à supprimer ce type d'aménagement (ex. place de la gare, avenue de Cour, Montoie). En effet, le cumul d'un céder-le-passage à proximité immédiate d'un passage piéton régulé est antinomique et crée une situation non satisfaisante tant pour les véhicules que pour les piétons.

En ce qui concerne les mesures de trafic, **M. Eturnaud** précise que les hypothèses de report de trafic qui ont été prises dans le cadre de ce projet sont ambitieuses. Elles ont été établies sur la base des heures de pointe du soir pour les besoins de présentation, mais elles ont aussi été faites pour un trafic journalier moyen avec comme conclusion une diminution du trafic attendue de l'ordre de 15% dans l'hyper-centre, ce qui est bien comparable à ce qui a été obtenu avec le métro qui bénéficie pourtant d'une côte de popularité plus importante. En espérant que ces objectifs vont être atteints, M. Eturnaud estime que c'est déjà une indication intéressante sur les objectifs très ambitieux qui sont poursuivis dans le cadre de ce projet. Les routes étant les mêmes pour les voitures et pour les transports publics, il s'agit à la fois d'accueillir les 45'500 nouveaux habitants-emplois lausannois (horizon 2030 – PALM 2016) en évitant toute congestion du trafic et en permettant une progression satisfaisante et une vitesse commerciale concurrentielle des transports publics qui permet d'inciter les pendulaires à faire le choix des transports publics pour accéder au centre-ville.

Enfin, pour ce qui est des 7'000 véhicules, **M. Eturnaud** précise que cette charge de trafic est bien moindre par rapport à celle qui est attendue sur l'avenue de Beaulieu et le pont Chauderon qui est de l'ordre de 23'000 véhicules/jour. A titre de comparaison, à l'heure actuelle, Lausanne accueille 500'000 voyageurs/jour, soit 208'000 véhicules/jour et 230'000 voyageurs/jour en TP.

M. le président passe la parole à la postulante pour une dernière prise de position.

Estimant que les oppositions déposées vont certainement être recevables vu qu'il s'agit d'une atteinte à une forêt et que l'élément forestier jouit d'une protection importante dans le système juridique suisse, **la postulante** pense que la procédure va se poursuivre sur deux ans supplémentaires au minimum. Elle souhaiterait que la Municipalité mette ce temps à profit pour étudier d'autres alternatives à la construction du barreau Vigie-Gonin permettant d'aboutir aux mêmes résultats, à savoir éviter la congestion du carrefour Chauderon-Sud et favoriser la vitesse commerciale des transports publics à ce carrefour. Pour elle, des mesures de diminution du trafic peuvent être envisagées pour éviter toute congestion du trafic à ce carrefour et pour favoriser la progression des transports publics, sans qu'aucune atteinte ne soit portée à la forêt du Flon. Elle estime en effet que 25% de défrichement sur une petite forêt urbaine est une atteinte énorme en réalité et cela lui paraît inacceptable. S'agissant du contexte local évoqué par M. Eturnaud, **la postulante** rappelle que c'est l'ancienne Municipalité qui a introduit l'élément barreau Vigie-Gonin dans le projet du tram en liaison avec celui de tunnel routier à Saint-François. Elle espère que la nouvelle Municipalité s'orientera dans le sens de la diminution du trafic automobile en ville comme elle en a pris l'engagement. En conclusion, elle propose à la Commission de renvoyer son postulat à la Municipalité pour lui permettre de présenter une nouvelle étude, ou à défaut, pour persuader le Conseil communal que tous les efforts ont été faits dans le cadre de ce projet, voire pour tenter de passer une nouvelle convention avec les commerçants du Flon permettant d'éviter toute atteinte à la forêt. Par ailleurs, elle propose que la Municipalité demande d'enlever ce qu'elle avait demandé d'ajouter dans le projet du tram, à savoir la construction du barreau Vigie-Gonin. Enfin, elle rend la Commission attentive aux risques que les opposants obtiennent gain de cause ou qu'une initiative communale ne soit déposée avec de fortes chances d'aboutir et de remettre en cause de manière définitive le projet de tram que le Conseil communal soutient.

Un commissaire veut savoir si c'est absolument certain qu'une remise en cause du barreau Vigie-Gonin par le Conseil communal entraînera inévitablement le retrait du projet de tram avec comme seule alternative de le reprendre dans un délai de quatre ans.

Mme la Directrice répond par l'affirmative et apportera les précisions nécessaires dans le cadre de la réponse au postulat s'il est renvoyé à la Municipalité.

Un autre commissaire estime pour sa part que plus on tergiversera dans la réalisation de ce projet de tram, plus on apprendra à vivre sans lui, donc plus on trouvera des mesures

intermédiaires qui impliqueront de s'en éloigner définitivement. Il souhaite que la Ville avance sur ce projet de tram. C'est pourquoi il se prononcera négativement quant à la prise en considération de ce postulat et à son renvoi à la Municipalité.

La parole n'étant plus demandée, **M. le président** soumet la prise en considération du postulat de Mme Porchet au vote des commissaires.

La Commission accepte de prendre en considération et de renvoyer le postulat de Mme Porchet à la Municipalité par :

- **voix pour**
- **4 voix contre**
- **2 abstentions**

La séance est levée à 17 h

Pétition de M. Guillaume Morand et consorts (6619 signatures) : « Sauvons la forêt du Flon, rampe Vigie-Gonin, non merci ! »

Rapport

Membres de la commission : Commission permanente des pétitions.

Municipalité : M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité.

Rapport photocopié de M. Philippe Mivelaz (Soc.) rapporteur pour la Commission permanente des pétitions

Présidence :	M. Henri KLUNGE
Membres présents :	Mmes, MM. Caroline ALVAREZ, Xavier DE HALLER, Alice GENOUD, Robert JOOSTEN, Anita MESSERE ; Philippe MIVELAZ, Léonore PORCHET.
Membres excusés :	M. Pierre OBERSON, Mmes Sandra PERNET, Marlène VOUTAT, Anna ZÜRCHER.
Secrétaire :	Frédéric TETAZ
Représentant-e-s de la Municipalité :	Mme Florence GERMOND, directrice de Finances et Mobilité. M. Patrick ETOURNAUD, chef du service des routes et de la mobilité, M. Frédéric BOURGEOIS, garde forestier, service des parcs et domaines.
Invité-e(-s) :	M. Guillaume MORAND, Mme Jeanne DELLA CASA, Mme Carole BLOMJOUS.
Rapporteur	Philippe MIVELAZ.

Lieu : salle des Commissions de l'Hôtel de Ville

Date : 12 octobre 2016

Début et fin de la séance : 16 h 00 – 17 h 07

Les pétitionnaires s'opposent au défrichement partiel de la forêt du Flon et demandent à la Municipalité de renoncer à ce projet. Ce défrichement est lié à la construction de la rampe « Vigie-Gonin », une mesure accompagnatrice à la construction du tram T1. A leur avis, plusieurs raisons s'opposent à la suppression de cette forêt. Sa valeur écologique et historique : il s'agit d'un reliquat des boisements de la vallée du Flon avant son comblement au XIX^e siècle. Les cheminements qui la traversent témoignent des anciennes

voies de communication. La forêt constitue le dernier espace vert et écosystème varié dans un quartier entièrement construit et minéral jouant également un rôle climatique. C'est un repère et un élément du paysage important auquel les usagers et les commerçants du quartier du Flon sont très attachés. Ils veulent que soit maintenu le PPA du Flon datant de 1999 qui maintient l'aire forestière actuelle. Les compensations prévues à Malley ne leur donnent pas satisfaction. Le site est situé sur des remblais peu favorables à la croissance de grands arbres selon leur expertise, mais surtout loin du Flon, leur lieu de vie et de travail.

La Municipalité rappelle que la construction de la rampe Vigie-Gonin, à laquelle est lié ce défrichement partiel de la forêt, fait partie de l'ensemble de la procédure du tram T1. La Municipalité n'a aujourd'hui aucune compétence sur ce dossier. Le projet et les budgets sont gérés au niveau cantonal. Le délai de référendum est actuellement échu.

Il est également rappelé que la forêt du Flon n'est pas entièrement supprimée mais que sa surface est réduite. Une partie du défrichement nécessaire pour les travaux est replantée après leur achèvement. Les trottoirs de l'avenue Jules Gonin seront réduits pour donner plus d'espace à la forêt. Des essences choisies seront replantées. Une partie de la compensation est également prévue hors site. Globalement, la surface forestière est augmentée, bien que sur le site du Flon elle soit réduite d'environ un quart.

En résumé, les compensations quantitatives sont les suivantes :

Surface cadastrée forêt : 3'415 m²

Défrichement total sur site : 2'239 m² (1'452 m² définitifs/ 787 m² provisoires)

Compensation sur site (parcelle 109 du DP) : 544 m²

Solde après travaux de la surface de forêt du Flon : 2'507 m²

Différence sur site : -908 m² (-26.6%)

Compensation sur autre site (colline de Malley) : 1'419 m²

Bilan global (absolu / relatif) : +511 m² (+15%)

La Commission relève que la pétition rejoint les buts du postulat de Mme Porchet « *Pour un tram sans barreau* ». La prise en compte de ce postulat a été acceptée par la commission ad hoc chargée de son examen. Une partie de la commission des pétitions en a par ailleurs fait partie. Il est proposé, par cohérence et par économie de moyens, de traiter les deux objets dans le même rapport-préavis si le Conseil communal devait décider de transmettre le postulat précité à la Municipalité. Il sera également proposé au Bureau que les deux objets soient traités simultanément par le Conseil.

Conclusion(s) de la commission

Par 0 voix pour le renvoi à l'autorité compétente et à l'unanimité pour le renvoi pour rapport-préavis, les membres de la commission des pétitions décident en application de l'art.73 lit. a) RCCL de renvoyer la pétition à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

La Commission a également adopté à l'unanimité le vœu suivant.

La Commission des pétitions souhaite que la Municipalité réponde à cette pétition et au postulat de Mme Porchet « Pour un tram sans barreau » dans un même rapport-préavis.

Discussion

M. Philipp Stauber (PLC), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

M. Philippe Mivelaz (Soc.), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport non plus.

La discussion générale est ouverte.

M. Claude Calame (EàG) : – A propos de la rampe Vigie-Gonin, qui est désormais contestée, j'aimerais rappeler une ou deux choses en me fondant sur le Préavis 2016/16.

Comme vous le savez sans doute, cette rampe est une mesure d'accompagnement relative à la participation lausannoise aux travaux d'aménagement pour la construction du tram Rennes-Lausanne, qui est programmée dans le PALM 2007. La part budgétaire prévue pour cette série de mesures d'accompagnement s'élève à 21 millions de francs. C'est une mesure destinée à compenser la fermeture au trafic individuel motorisé – selon le terme consacré, le TIM – de la section Vigie-place de l'Europe à la rue de Genève, suite à l'installation du tram.

Cette mesure est essentielle au fonctionnement du projet, nous dit-on, et elle est par ailleurs destinée, je cite : « à fluidifier le trafic au niveau du carrefour sud du pont Chauderon ». Elle s'inscrit donc dans la politique qui a prévalu sous le règne d'Olivier Français. A ce moment, les travaux publics ont fait certaines concessions indéniables aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes, mais en épargnant le trafic individuel motorisé, ce qui a d'ailleurs empêché les reports modaux espérés.

De fait, en plus de la destruction de ce qui reste de la forêt du Flon – et c'est l'objet de la pétition que nous discutons ce soir –, la construction de ce qui s'appelle un « barreau » – terme de technologie routière –, donc ce barreau Vigie-Gonin, aurait pour effet, à notre avis, un double report de trafic et un double report de trafic privé sur l'avenue Montbenon et sur la place Saint-François, ainsi que sur la partie méridionale de la petite ceinture, via la place de la Gare. Donc, sur le principe, le groupe Ensemble à Gauche est fermement opposé à la construction d'un nouvel axe routier en plein centre-ville.

Nous n'ignorons pas que la construction d'une nouvelle bibliothèque est liée à la construction de la rampe Vigie-Gonin, de ce barreau désormais contesté ; elle y est même intégrée architecturalement. Nous n'ignorons pas non plus que la construction de cette nouvelle rue s'intègre dans l'ensemble du projet de tram, qui est lui-même inscrit dans le PALM ; à ce titre, son financement dépend du Canton, mais également de la Confédération.

Au-delà d'un éventuel imbroglio juridique entre la Municipalité, le Canton et la Confédération, nous proposons à la Municipalité de réétudier l'affectation du budget, et simplement du budget, de 21 millions prévus pour les mesures d'accompagnement relatives à la construction du tram Renens-Lausanne, et de revenir sur ce projet de semi-autoroute à l'intérieur même de la ville.

M. Jean-François Cachin (PLR) : – J'ai lu avec attention l'excellent rapport de notre collègue Stauber concernant le postulat « Pour un tram sans barreau ». Permettez-moi de vous donner mes intérêts dans ce dossier : je suis député au Grand Conseil, vice-président de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité.

J'ai le sentiment qu'avec ce postulat, son auteur joue à Don Quichotte, personnage qui a perdu la raison et qui attaque les moulins à vent et les auberges. Ce projet de tram t1, actuellement bloqué par un recours au Tribunal fédéral, est de compétence de la Confédération et du Canton. Le permis de réaliser le t1 fixe comme charges la réalisation du barreau Vigie-Gonin suite à la fermeture de la rue de Genève, dès le giratoire et jusqu'au Flon.

Dans le cadre de l'examen de l'Exposé des motifs et projet de décret par la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité, et ensuite par le Grand Conseil, le projet du barreau Vigie-Gonin a été accepté à une très forte majorité.

Chère postulante, cher postulant, votre représentant au Grand Conseil a, à sa demande, reçu toutes les informations sur la nécessité de réaliser ce barreau et sur les compensations ; les 1400 m² de zone boisée seront compensés par un reboisement de 1800 m², en partie à la Vallée de la Jeunesse. On lui a même présenté un film d'animation sur les conséquences du trafic de véhicules, avec et sans barreau à Vigie. Il s'est abstenu au vote final, mais ne l'a en tout cas pas refusé.

Si vous, les Verts, et les autres groupes politiques ne voulez pas de ce barreau Vigie-Gonin, vous auriez dû faire opposition lors de la mise à l'enquête publique par la Confédération et le Canton et exiger la mise en souterrain du t1 entre l'EPSIC et le Flon, dont le surcoût est estimé à plus de 200 millions, montant qui aurait été entièrement à la charge de la Ville de Lausanne. Le train a passé. Le groupe PLR vous propose de ne pas prendre en considération ce postulat inutile, qui n'est plus d'actualité. Je vous demande donc le vote nominal.

M^{me} Léonore Porchet (Les Verts) : – Je précise que nous avons effectivement fait opposition, mais nous n'avons pas compétence à faire recours. Le projet auquel on fait face aujourd'hui est un paquet, et on l'a bien compris.

Les Verts ont soutenu le tram dans ce Conseil communal. Ils l'ont soutenu au Grand Conseil et ils continueront à le soutenir. Néanmoins, ce projet est un paquet et le résultat d'un choix : on préfère détruire une forêt au centre-ville plutôt que de modérer le trafic sur le pont Chauderon ; c'est le problème auquel on fait face aujourd'hui. En effet, ce barreau Vigie-Gonin est destiné uniquement à modérer le trafic sur le carrefour Chauderon-Sud. Donc on construit une route en plein centre-ville, en 2017, à la place du dernier poumon vert du Flon, pour modérer une route et un petit bout de pont, soit le carrefour Chauderon-Sud.

C'est un choix qui me fend le cœur en tant qu'amoureuse des arbres, qui me révolte en tant que défenderesse de la nature en ville, et qui m'étonne énormément de nos positions ici, pour la qualité de vie en ville, la modération du trafic et la santé de nos concitoyens. Je ne reviendrai pas sur l'importance de cette forêt pour des raisons climatiques, environnementales et paysagères, car ma collègue Séverine Evéquoz le fera, et elle est bien plus compétente que moi sur le sujet.

Je reviendrai par contre sur l'opportunité de le faire. Ce barreau Vigie-Gonin est donc prévu uniquement pour soulager le carrefour Chauderon-Sud. Selon les études, dont on peut encore questionner la pertinence aujourd'hui, pourquoi ce carrefour est-il surchargé ? Parce que le trafic de transit qui traverse la ville passe par ce carrefour. C'est 50 % du report de trafic, un tout petit peu moins du 50 % du trafic de Lausanne. Cela veut dire que les gens choisissent de traverser Lausanne pour passer d'un côté à l'autre de l'agglomération, en embêtant tous les Lausannois, en polluant nos poumons – on en a d'ailleurs parlé ce soir avec le postulat de M. Gaillard – plutôt que de prendre l'autoroute de contournement. Ce trafic de transit est la cause première de la surcharge automobile sur cette portion de route ; c'est donc pour ces personnes, qui ne sont pas Lausannoises, qui, pour des raisons de confort, viennent encombrer nos routes et nos poumons, que l'on va détruire le poumon vert du centre-ville et construire une route. C'est mon premier étonnement concernant ce projet.

Actuellement, le pont Chauderon subit des travaux et on avait peur qu'il y ait, je cite le *24 heures*, « une gabegie ». En l'occurrence, le même journal, dans un article du 27 février, montre qu'il n'y a pas eu de gabegie, et donc que les automobilistes, principalement ceux qui profitent de la facilité en traversant la ville, se sont adaptés, comme ils pourraient tout à fait s'adapter pour soulager le carrefour Chauderon-Sud.

Les calculs qui ont été présentés à maintes reprises par la Municipalité, par M. Français, puis par M^{me} Germond maintenant, tablent uniquement sur une diminution de 14 % du trafic grâce au tram et aux bus à haut niveau de service (BHNS). Ces calculs sont, à mon avis, erronés. Tout d'abord, au début, ils ne prenaient même pas en compte la construction du m3, ce qui est un peu particulier. De plus, les études n'ont pas été orientées vers l'objectif de sauver la forêt du Flon. Je vous rappelle qu'à la base, ce barreau Vigie-Gonin a été pensé comme un hub vers le tunnel sous Saint-François de M. Français. Je sais bien que ce n'est pas l'objectif de l'actuelle Municipalité, mais c'est ainsi qu'il a été pensé au début, et c'est ainsi que les études ont été menées, soit pour faciliter le trafic, donc pas du tout dans l'optique de préserver et de sauver le poumon vert du centre-ville lausannois.

Pour toutes ces raisons, dans dix ans, le barreau Vigie-Gonin ne servira à rien. On pourra lancer une étude à ce moment-là pour savoir ce qu'on va en faire, mais on aura sacrifié la forêt du Flon pour une route qui ne sert à rien. Ces prévisions de modification du trafic sont trop basses et, en plus, la Ville de Lausanne a toutes les compétences pour proposer d'autres projets, dont une partie est déjà en cours, pour diminuer le trafic sur cet axe. Nous avons donc toutes les cartes en main pour trouver d'autres solutions que de construire une route à la place d'une forêt.

Pourquoi en revient-on ici maintenant ? Comme on l'a dit, ce n'est pas la première fois qu'on vient devant le Conseil communal pour ce barreau Vigie-Gonin, mais la sixième, sans compter notre opposition. Ce soir, c'est un peu le cri de la dernière chance. On demande à la Municipalité de profiter des deux ans et demi qu'il nous reste pour la suite des procédures des recourants pour faire une étude complémentaire, pour refaire une étude qu'une grande partie des Verts estime comme fausse, ou en tout cas incomplète. En modélisant, non pas avec ce qu'on estime être important le jour même de l'inauguration, mais en prenant un spectre plus large et en considérant la forêt du Flon comme quelque chose à préserver, plutôt que comme un éventuel ennui à rayer de la carte. Nous pensons qu'il y a d'autres propositions à faire et qu'il est tout à fait possible de revenir vers le Canton avec une demande de mise à l'enquête complémentaire.

C'est possible. Prilly le fait. Et cela a été fait entre treize et vingt fois pour le m2. C'est ce que nous demandons à la Municipalité, soit de prendre ces deux ans et demi qu'il nous reste pour faire cette étude complémentaire ; nous avons de toute manière ce temps devant nous, parce que les recours sont toujours pendants. Nous pouvons ainsi voir s'il est possible de faire une autre proposition au Canton, et meilleure pour la nature en ville, pour la mobilité, pour notre santé et aussi meilleure pour les finances. En effet, ce barreau Vigie-Gonin va nous coûter plusieurs millions – pas à la Ville de Lausanne, mais au Canton. En l'occurrence, le Canton sera tout à fait content de pouvoir économiser cet argent.

Donc, si on arrive à venir vers le Canton avec une meilleure proposition, il n'y a pas de moyen, à mon avis, qu'il refuse. C'est ce que nous demandons à la Municipalité, soit au moins d'essayer de sauvegarder cette forêt, ce qui n'a pas du tout été fait jusqu'à maintenant. C'est ce qu'a entendu la commission en proposant le renvoi à la Municipalité. C'est aussi ce qu'a entendu la Commission des pétitions lorsqu'elle a proposé de renvoyer la pétition de *My Flon* à la Municipalité pour rapport et préavis. Je reviendrai quelques instants sur cette pétition qui, on le dira de nouveau certainement, a un nombre important de signatures. Cela montre vraiment l'importance de cette forêt pour les habitants de Lausanne de manière générale. Cela m'inquiète que la Municipalité arrache des arbres, alors qu'on pourrait les sauver.

M^{me} Anita Messere (UDC) : – Je remercie le secrétaire de projeter l'image que je lui ai fournie. (*La photo est projetée.*) Ce soir, j'envoie donc du bois. C'est la Fête du bois !

Chers collègues, demandez-vous pourquoi une majorité de la commission a été favorable à la préservation de cette forêt. Je pose la question et j'y réponds aussi : parce que nous

sommes des Lausannois avant d'être des Vaudois, et qu'on est là pour préserver les intérêts des Lausannois, avant ceux des Vaudois ; on sait que c'est possible.

On a eu une rencontre avec les riverains et avec les pétitionnaires, qui sont arrivés avec 6600 signatures, ce qui n'est pas rien. On a appris, en rencontrant ces personnes, que la compensation de cette forêt n'en était pas une. On replantera des arbres à la Vallée de la Jeunesse avec une profondeur d'à peu près deux mètres et sur la voûte, ce qui ne permettra pas à des essences très importantes de prendre racine avec beaucoup de profondeur. On a aussi appris que cette forêt est un poumon vert en ville, qui a une importance et une qualité inestimable. C'est un poumon qui amène de la fraîcheur, c'est une valeur patrimoniale et historique, c'est un chemin historique, vraisemblablement médiéval, et c'est un dernier reste de verdure de ce qu'était la forêt lausannoise.

Le Canton de Vaud – canton de *Wald*, origine de son nom – est le canton des forêts. Lorsqu'on coupe deux kilomètres carrés de forêt dans ce territoire, ce n'est pas grave pour le reste du canton ; il n'y a qu'à planter ailleurs, et cela ne pose aucun problème. Mais en ville, la forêt est beaucoup plus précieuse.

Je parlais de patrimoine ; cette forêt est aussi un patrimoine biologique. On parle d'une vingtaine d'essences majeures et indigènes. Il y a des tilleuls, qui ne prennent pas beaucoup de temps pour pousser. Par contre, je suis propriétaire d'un tilleul qui a à peu près 150 ans, et qui pourra vivre jusqu'à 1000 ans. On va donc couper des tilleuls, des érables, des frênes, des aulnes blancs, des noisetiers sur un sol en pente, qui a peu été foulé, qui est donc riche.

Il faut savoir que quand on enlèvera cette forêt, on enlèvera une partie de fraîcheur en plein centre-ville. En été, les gens du Flon s'en souviendront. Et on pense compenser à quelques kilomètres de là. Mais ce ne sera pas compensé. Une fois de plus, c'est un défrichage. Cette majorité rose-verte est incapable de faire face au Canton et de préserver les intérêts de la Ville.

Par rapport au tram, j'ai un avis qui diffère du reste de mon groupe. Un tram lancé à 40 km/h met 40 m pour s'arrêter. On demande la sécurisation du LEB et, ensuite, on vient planter un tram au centre-ville ; ce n'est absolument pas cohérent ! Le tram est dangereux. Ses rails sont très problématiques pour les cyclistes, et les Genevois ne comptent plus le nombre de personnes accidentées par leurs trams. La décision d'avoir un tram jusqu'à Lausanne vient de Nuria Gorrite et de personnalités qui ne sont plus là. C'est une décision cantonale qui se fiche bien d'avoir un poumon vert en ville. Il n'est pas possible d'avoir le beurre, l'argent du beurre, le petit pot et la laitière, et on ne va pas pouvoir garder l'idée de ce transport public tout en fermant des rues et en espérant, comme le souhaiteraient les Verts, que le trafic s'évapore.

On ne vient pas au centre-ville par plaisir. Pour beaucoup de monde dans le canton, c'est une punition de venir à Lausanne, notamment pour les montagnards, que j'affectionne et que je chéris. J'en connais pour qui le fait de venir en ville est une punition. Ces gens n'ont donc pas vraiment intérêt à la traverser. Pour ces personnes, entre autres, qui sont vraiment obligées de passer par la ville, il n'est pas envisageable d'imaginer que le trafic puisse s'évaporer. La remise en question des fermetures de routes à la circulation, comme la rue de Genève et le Grand-Pont, pourrait être une manière de préserver la forêt du Flon, tout en maintenant un trafic encore possible, l'horrible trafic individuel, et en utilisant non pas un tram, mais des bus, pour des questions de sécurité. Je vous propose de soutenir le postulat de Léonore Porchet, qui fait sens dans l'optique de la préservation du patrimoine et de la qualité de vie des gens qui vivent dans cette ville.

Le président : – La réserve qui est la mienne dans la fonction que j'occupe m'interdit de vous dire comment, ou en tout cas de vous donner la piste la plus simple qu'il conviendrait d'emprunter pour vous soulager de ce qui semble être une grande souffrance, à savoir le fait de vivre en ville. (*Rires dans l'assemblée.*)

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Difficile de poursuivre après ces propos pertinents.

Le groupe socialiste est partagé sur la suite à donner à ce postulat. D'une part, nous sommes sensibles aux questions soulevées par les postulants. Nous relevons notamment les éléments suivants. Tout d'abord, créer de nouvelles routes ne résout pas les problèmes de congestion. On peut même dire que, très souvent, l'offre crée la demande. Mais on peut tout au plus les réduire, et de manière assez ponctuelle. Notre politique globale doit rester celle voulue par la Municipalité, qui consiste à éviter le transit par le centre-ville et à inciter le report modal. Ensuite, la rampe Vigie-Gonin contribuera, selon les estimations, à absorber 7000 véhicules par jour. Nous rappelons que l'objectif annoncé par la Ville est une diminution des charges de trafic de l'ordre de 6000 véhicules par jour ; 7000 véhicules, c'est une petite partie du trafic sur la petite ceinture. Il faut dire que nous sommes aussi sensibles à la suppression des arbres, mais nous avons entendu que les compensations et ce qui restera de cette forêt sera important.

Nous avons été sensibles aux arguments de la Municipalité, à savoir que le barreau mesurera 150 m de long, alors que plus de 1000 mètres de rue seront fermés à la circulation. L'amélioration du trafic routier que le barreau apportera répond à l'augmentation de la population – habitants et emplois –, telle qu'estimée par les démographes dans le cadre du PALM. N'oublions pas qu'une surcharge de trafic impacterait non seulement les automobilistes, ce qui n'est peut-être pas notre souci principal, mais aussi les usagers des tl, avec, par effet de ricochet, des reports de trafic sur les quartiers avoisinants. Finalement, et c'est pour nous l'argument le plus important, la Ville de Lausanne n'a plus de compétence dans ce dossier, car ce projet est mené par le Canton. Ce dernier a reçu une autorisation de construire actuellement pendante devant le Tribunal administratif fédéral.

Une remise en cause par la Municipalité à ce stade du projet entraînerait un retard que l'on peut estimer à au moins quatre ans. Si nous effectuions une telle remise en question, il pourrait aussi y avoir des effets politiques. Après que la Municipalité a soutenu le projet sous cette forme depuis quelques années, il n'est pas certain que les autorités cantonales et fédérales se montreraient aussi enthousiastes pour financer d'autres projets qui concerneraient Lausanne dans le cadre du PALM.

Comme tout compromis, le projet ne correspond pas à une vision idéale des uns et des autres. On ne peut cependant pas nier qu'il a fait l'objet d'une longue réflexion et représente un compromis, avec tout ce qu'il y a de positif et de négatif, entre les parties concernées. En conclusion, les avis au sein du groupe socialiste sont, comme je le disais au début, partagés. Une partie d'entre nous refusera le postulat, parce qu'il nous paraît inopportun et dangereux de remettre en cause un projet aussi fortement engagé. D'autres s'abstiendront.

M. Axel Marion (CPV) : – Je précise que je m'exprime à titre personnel et non au nom de mon groupe.

Pour ma part, je soutiendrai le renvoi de ce postulat à la Municipalité pour rapport-préavis, mais pas forcément pour les mêmes raisons que mes préopinants. Je suis aussi sensible à la suppression de ce bout de forêt, qui n'est peut-être pas le plus attrayant qu'il soit, mais dont je pense qu'il est important ; je ne suis pas le mieux placé pour le dire, mais il est certainement important sur le plan de la biodiversité et de la respiration au centre-ville.

Mais, surtout, on assiste ici à une certaine faillite de la conception de la mobilité de la Municipalité, que ce soit l'actuelle ou de la précédente, et peut-être d'une majorité de la gauche de cette ville. Je ne pense pas en particulier au tram, que je soutiens, mais à la fermeture du Grand-Pont au trafic individuel. Avec cette fermeture, nous coupons une artère de circulation. N'en déplaise à M^{me} Porchet et à certaines personnes, il y a encore un trafic, qui doit certainement aller en diminuant – et j'insiste là-dessus, je le plaide même –,

mais qui doit rester possible à l'intérieur du cercle urbain. Je le répète : il doit diminuer, mais sa suppression n'est pas réaliste.

La fermeture du Grand-Pont au trafic individuel, on l'a bien compris, a pour but de laisser passer des bus à haut niveau de service, dont je ne nie pas l'importance et la capacité de desserte, mais cela crée une rupture par rapport au trafic individuel. Quand on regarde l'entrée du tableau, ce n'est pas forcément le tram qui demande la création de ce barreau, mais bel et bien l'entier du concept de circulation de la place du Tribunal vers le pont Chauderon, en revenant par la place Bel-Air, le Grand-Pont et la place Saint-François. C'est ce quadrilatère qui est extrêmement problématique.

On a parlé de ce délai de deux ans et demi. Le renvoi de ce postulat à la Municipalité pour rapport-préavis lui permettrait d'examiner cela et de se demander si, au milieu de la circulation de ces bus à haut niveau de service, on peut, par exemple, maintenir une partie du trafic de circulation sur un plan unidirectionnel. Je sais que c'est un peu tabou, mais on a véritablement un problème ici.

Pour ma part, cette nouvelle route ne me plaît pas. Il y a déjà le Grand-Pont. C'est vrai que c'est un bout de route dévolu au trafic, car il n'y a pas moyen de se parquer, et je trouve cela très bien, mais ne construisons pas une nouvelle route si c'est pour ne pas utiliser la capacité routière du tronçon existant. C'est une posture un peu divergente, mais, qui m'amène à la même conclusion : n'acceptons pas ce barreau sans discussion, demandons à la Municipalité de réexaminer l'entier du trafic, ou du concept de trafic, sur ce quadrilatère de l'hypercentre.

M. Philipp Stauber (PLC), rapporteur : – Je ne m'exprime pas en tant que président de cette commission, mais en tant que membre du Parti libéral-conservateur.

Nous avons l'impression de revenir des années en arrière avec cette discussion. Je rejoins tout à fait M. Marion sur son analyse du concept de mobilité que nous avons à Lausanne. Cependant, nous avons déjà discuté beaucoup de fois des différents projets et, ici, il s'agit maintenant d'un maillon dans un système. Si j'avais la chance de redessiner la mobilité en ville, je ferais autrement que la majorité, mais, sur la base de l'existant et des projets qui sont actuellement en route, je ne vois pas très bien d'alternative à cette bretelle Vigie-Gonin telle qu'elle est prévue. C'est bien sur la base de la nécessité et non par désir que nous acceptons cette construction et que nous rejetons l'idée du postulat.

La fermeture du Grand-Pont n'est pas un choix que nous aurions fait, et on aurait bien voulu aborder la mise sous tunnel du tram très tôt dans le projet, voire ne pas utiliser un tram, mais un autre moyen de transport à cet endroit. Comme M. Olivier Français l'avait dit, on est bientôt un musée de transports, parce qu'on a à peu près toutes les variantes de transport à Lausanne, alors qu'on aurait pu avoir des choix plus unitaires.

Dès qu'on aborde la question Vigie-Gonin, on extrapole et on revient en arrière. On doit aussi se poser la question de la continuation du tram vers l'est. Donc si vous ouvrez ce débat, nous allons à reculons au lieu d'avancer, et j'ai l'impression que, pour une fois, le sens du compromis doit l'emporter dans cette décision, plutôt que d'avoir raison sur cet objet en particulier. Pour cette raison, le groupe PLC ne remet aujourd'hui pas en question le concept de mobilité de la Municipalité et rejette le postulat. S'il était venu il y a deux ans, on aurait peut-être fait autrement.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – J'ai entendu au moins quatre ou cinq fois la référence à un éminent ex-municipal, Olivier Français, avec qui on n'a certainement pas été indulgent comme il le convient puisque, et je le rappelle une fois de plus, même si un projet émane d'une direction, c'est la Municipalité qui en assume l'entière responsabilité. J'aimerais donc qu'à l'avenir, on soit un peu plus prudent lorsqu'on utilise le nom des absents.

Avant de me prononcer sur le postulat, je rappelle que, comme l'a dit notre syndic par voie de presse, s'agissant de la procédure, le dossier échappe à la compétence de la Commune

de Lausanne. Ceci a été aussi rappelé lors des travaux de la commission par M^{me} la directrice de Finances et mobilité. Le dossier est actuellement entièrement piloté par le Canton, avec une délégation de maîtrise aux transports publics de la région lausannoise.

En termes de financement, la Commune a voté les crédits relatifs aux BHNS et les aménagements du domaine public liés au tram, essentiellement les impacts sur les réseaux à charge de la Commune. En ce qui concerne le projet du tram proprement dit, il y a eu un Exposé des motifs et projet de décret du Grand Conseil, voté à l'unanimité, même si quelques-uns se sont abstenus.

Pour mémoire, il s'agit d'un investissement cantonal de 400 millions de francs, qui comprend la rampe Vigie-Gonin. Dès lors, sauf revers par devant le Tribunal administratif fédéral saisi d'un recours, le projet est totalement verrouillé. Toute autre solution visant à une modification de son tracé, avec d'autres rues, par exemple, est vaine, et je n'évoque pas le ressentiment des autres communes concernées face à un revirement à valeur de renoncement par la Ville de Lausanne.

J'en viens maintenant au postulat, qui aurait pu être intitulé « Un barreau contre le tram ». Même si dans son intervention la postulante s'est retranchée derrière le report de trafic, son postulat est dicté essentiellement par l'impact du projet, respectivement de la rampe sur la forêt. Or dans les faits, la qualité particulière de cette dernière n'a pas été démontrée. Fait d'un mélange d'espèces, le peuplement actuel de cette forêt pose quelques problèmes de sécurité ; le SPADOM devra de toute façon enlever les arbres en fin de vie qui menacent les constructions situées dans la rue des Côtes-de-Montbenon.

En revanche, lors du déboisement, le sol et les essences existantes présentant un intérêt seront transférés dans le site de Malley, ce qui devrait mettre du baume sur cet aspect préoccupant. Par ailleurs, il sied de relever que seuls 25 % de cette forêt seront déboisés, les 75 % restants étant replantés avec reboisement diversifié. Le défrichement définitif sur le site, estimé à 908 m², c'est-à-dire moins 26,6 %, sera compensé par 1419 m² sur la colline de Malley, conformément au préavis que nous avons voté tout à l'heure concernant le Terrain d'aventure. Il y a donc une plus-value globale de 511 m².

L'auteur du postulat passe sous silence le fait que ce projet amènera la fermeture de 1100 m de route au centre-ville – Chauderon - Saint-François : 700 mètres pour les BHNS, route de Genève : 400 m pour le tram – contre la construction d'une rampe de 150 m, soit une différence de 950 m en faveur de la fermeture au trafic. Ces quelques éléments autorisent un questionnement quant au but recherché par le postulat. Les Verts veulent-ils l'abandon du tram ou est-ce une manœuvre purement politico-dogmatique ? Les Verts renient-ils leur ligne de conduite en matière de végétalisation et de limitation du trafic en ville ?

Ce postulat aurait dû être classé, mais une légère majorité de la commission a préféré acculer la Municipalité dans un rôle difficile face à l'autorité cantonale compétente et, surtout, envers la population, qui attend ce tram. J'ose espérer qu'à la faveur du consensus qui a été esquissé, une large majorité refusera la prise en considération de ce postulat.

M^{me} Séverine Evéquo (Les Verts) : – Je vous propose à présent une réflexion, une approche moins politique, mais plus sensitive. Cette sensibilité, nous l'avons toutes et tous, et je vous propose de vous y connecter.

Par biodiversité, entendez ici la forêt, son humus, les vers de terre, les collemboles, les micromammifères, les arbres, les cavités pouvant héberger les chauves-souris, des pics-verts, des mésanges noires, des mésanges bleues, des mésanges charbonnières, le grimpeur des jardins, le rouge-gorge, les merles qui chantent à tue-tête au petit matin, la diversité des feuilles et des écorces, les syrphes avec leur vol stationnaire. Je m'arrête tant les richesses d'un pan de forêt peuvent être nombreuses.

Lorsque la diversité devient l'objet d'une expérience procurant un plaisir esthétique ou un épanouissement spirituel, elle n'est pas un simple moyen pour une fin. Elle est

appréhendée dans sa singularité à travers une expérience qui l'a valorise pour elle-même, comme une fin indépendante des intérêts humains, et donc non pas comme un moyen – du bois pour le feu, un arbre qui produit de l'oxygène. Ce type d'expérience, cette forêt-ci, ce paysage-là, sont prouvés dans leur existence même, et de manière désintéressée. C'est pourquoi, lorsque la biodiversité est saisie dans cette perspective, sa perte est perçue comme une perte inestimable et irremplaçable.

Cette modalité de la relation humaine à la nature n'est absolument pas prise en compte lorsque l'on parle uniquement des services rendus par la nature, le fameux concept de service écosystémique, puisque dans ce cas, la biodiversité est réduite à un moyen pour satisfaire les besoins humains. Nous avons désormais une autre raison de protéger la biodiversité dans certaines expériences humaines, esthétiques, spirituelles et affectives : la biodiversité se révèle être unique. Voici une réflexion que j'ai empruntée au professeur de l'Université de Lausanne, M. Gérald Hess, qui me paraît apporter une approche intéressante à la façon d'appréhender la nature et la forêt des Côtes-de-Montbenon. Si les travaux débutaient, c'est cette sensation d'unicité que nous avons toutes et tous quelque part dans la tête, mais certainement aussi dans le cœur ou l'âme qui disparaîtrait.

La raison peut l'emporter sur le planning des travaux. J'engage les membres de notre Municipalité à écouter l'écho de ce plaidoyer que j'ai décidé de partager avec vous ce soir. J'en appelle à donner une chance à ce petit bout de forêt, symbole d'une agglomération qui se construit avec sa nature, une agglomération verte. Le Canton a tout le temps de faire ses demandes de subventions auprès de la Confédération dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'agglomération. N'ayons pas peur de simplement prendre le temps, de revenir sur ce projet et de ne pas se laisser impressionner. N'oublions pas que nous construisons la ville de demain et que nous voulons un véritable changement, ce que ma collègue Léonore Porchet, et bien d'autres d'entre vous ont énuméré ce soir.

La population a confiance en notre Municipalité. Elle lui fait confiance, même si elle prend des mesures qui ralentissent les résultats. Les bons projets sont aussi ceux qu'on a la sagesse de remettre en question. Chères et chers collègues, vous avez maintenant la possibilité de donner un signal fort à la Municipalité en soutenant le postulat. De plus, les 6619 signatures déposées doivent être entendues et la pétition doit être renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : – Pour le groupe Ensemble à Gauche, la forêt du Flon pourrait devenir, peut-être à une échelle réduite, une zone à défendre comme dans le cas de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, à côté de Nantes. Ces sont des projets inutiles et coûteux qui ont été mis en avant et considérés comme définitifs par les autorités, à différentes échelles, et qui, pour finir, sont contestés par la population et par les personnes qui y habitent, parce qu'ils sont plus attachés que les autorités à respecter l'environnement, à respecter le bien-être des populations et, ici, à respecter le bien-être des Lausannois et des Lausannoises. La forêt du Flon pourrait bien être le Notre-Dame-des-Landes de Lausanne.

Les 6600 signatures qui soutiennent la pétition montrent ainsi la réaction d'une partie importante de l'opinion publique à Lausanne. Le groupe PLR et une partie des socialistes plient devant les baillis bernois ; c'est étonnant ! Nous ne serons pas de ceux-là, nous pensons qu'il faut savoir résister et offrir des alternatives lorsque c'est encore possible, lorsque les projets ne sont pas réalisés, même s'ils sont prétendument extrêmement avancés dans leur développement.

Je reviens sur quelques aspects du projet. D'abord, la rampe Vigie-Gonin serait indispensable et totalement liée à la mise en place et au développement du tram. C'est faux. Ces deux projets pourraient tout à fait être dissociés, et il n'y a aucune raison objective à ce qu'ils soient liés. C'est un argument fallacieux, utilisé pour nous faire avaler le tout, et c'est détestable.

De plus, et il faut malheureusement le dire ici, le compromis dont parlait la socialiste Decollogny est un compromis pourri. C'est un compromis de l'ancienne Municipalité,

entre ses différentes composantes : Olivier Français, le PLR, mais aussi, il faut le reconnaître, Daniel Brélaz, le Vert. C'est donc un compromis au détriment d'un certain nombre de principes et de valeurs, et on ne peut pas accepter qu'il soit mis en œuvre par la Municipalité actuelle. Voilà pourquoi il faut renvoyer ce postulat à la Municipalité pour rapport-préavis, tout comme la pétition.

Dernier point de mon intervention, le compromis est non seulement pourri, mais c'est un compromis qui pose des problèmes d'ensemble ; c'est peut-être à cela qu'il faut réfléchir. On ne peut pas vouloir, et à juste titre, limiter drastiquement la circulation au centre-ville, introduire des zones 30 partout, limiter complètement la circulation dans certaines zones centrales et, en même temps, sauvegarder un trafic de transit ou de véhicules privés au centre de Lausanne. Il y a là une contradiction, et la Municipalité doit s'en rendre compte. Si Daniel Brélaz et Olivier Français – j'en parle comme symboles de la Municipalité sortante – ne se sont pas rendu compte, il y a aujourd'hui nécessité de trancher entre les différentes options.

On ne peut pas continuer à ne pas trancher et à créer des nœuds et des conflits d'intérêts à différents endroits de la ville, et c'est bien le cas aujourd'hui. Avec la rampe Vigie-Gonin, il y a nettement un conflit d'intérêts, un compromis pourri entre une option, celle du développement des transports publics, et le maintien d'un transit de véhicules privés au centre. Cette rampe doit être supprimée parce que nous sommes opposés au maintien du transit de véhicules privés au centre-ville. C'est un point qui, selon nous, ne peut pas être négocié et qui ne peut pas faire l'objet d'un compromis.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Je commence par une déclaration d'intérêt : je travaille pour le Département cantonal des infrastructures, et j'ai eu l'occasion de suivre une partie de ce projet de relativement près. J'aimerais apporter ici deux éléments de fond pour qu'on comprenne simplement où en est ce projet et quelle est la compétence communale aujourd'hui. Je donnerai peut-être ensuite ma perception personnelle sur le vote que nous aurons ce soir et sur son sens.

Premièrement, je suis un peu étonné de l'intervention de M. Calame, qui a parlé d'imbroglio législatif. Monsieur Calame, je reconnais que le montage légal qui permet de financer ces infrastructures est compliqué, mais il n'y a pas d'imbroglio. Il y a des lois, en l'occurrence fédérales et cantonales, qui règlent le financement et le pilotage de ces projets de façon assez claire. Une lecture intensive des préavis et de l'exposé des motifs cantonal permet de comprendre cela. Et c'est particulièrement intéressant pour nous, Lausannois. En effet, d'où vient la compétence cantonale sur ce tram ? Cela vaut la peine de se le rappeler. Elle vient de ce qu'on a appelé la lex m2, c'est-à-dire la modification de la Loi cantonale sur les transports publics, intervenue à la fin des années nonante visant à permettre à l'Etat cantonal de financer le métro m2, dont la nécessité était reconnue dans une perspective bien plus large que celle de l'unique Ville de Lausanne. Mais le financement par les autres communes n'était pas prévu à l'époque.

On a donc modifié la loi pour dire que, lorsqu'on construit des infrastructures de transports en site propre, dites axes forts ou axes lourds, c'est l'Etat cantonal qui intervient. On estime que le m2 sert non seulement les Lausannois, mais aussi le reste du canton, lorsque quelqu'un se rend au CHUV, à la Gare, à Ouchy, ou ailleurs. C'est pour cette raison qu'aujourd'hui, le projet de tram est financé et porté par le Canton.

Dans ce Conseil, on aime rappeler que la Ville supporte un certain nombre de charges qui ne devraient pas lui incomber. Rappelons-nous qu'en l'occurrence, cette maîtrise d'ouvrage cantonale, qui limite effectivement notre marge de manœuvre sur la définition du projet, est le fruit d'un rééquilibrage souhaitable des charges en faveur du Canton.

Deuxièmement, et un premier point que j'aimerais rectifier, M. Calame l'a dit, et je crains que cela introduise une certaine confusion, la rampe n'est pas financée par le budget communal. Je ne sais pas combien de fois il faudra le répéter ; cela a déjà été dit au moment de l'adoption des préavis : la rampe n'est pas financée par le budget communal.

Le préavis cité par M. Calame – le 2016/16 – contient effectivement 21 millions de dépenses. Ils se répartissent de la manière suivante : 19 millions pour mettre à jour les différents réseaux publics ; on profite pour les remplacer lorsqu'on fait ce genre de grands travaux, soit le gaz, le chauffage, l'eau, l'électricité, etc. ; 1,6 million pour des mesures d'accompagnement, qui concernent Routes et mobilité, c'est-à-dire des aménagements connexes aux abords des transports publics, des trottoirs, etc. Cette rampe n'est donc pas financée par le budget communal, mais dépend du crédit voté par le Grand Conseil, et j'y reviendrai tout à l'heure. Il est amusant que probablement une ou deux des personnes qui se sont exprimées avec véhémence ici ne se soient pas opposées à cette dépense au Grand Conseil.

Concernant l'avancement dans la procédure, j'aimerais faire une analogie. La mise à l'enquête a eu lieu en 2012, les échanges d'écritures ont pris un certain temps, et il y a eu, comme M^{me} Porchet l'a laissé entendre, des enquêtes complémentaires ; et puis, à un moment donné, tout s'est arrêté. C'est-à-dire que les échanges d'écritures se sont arrêtés, on ne peut plus faire opposition, on ne peut plus répondre aux opposants, les opposants ne peuvent plus répondre à l'autorité, et cela est renvoyé à une autorité pour décision. En l'occurrence, c'est l'Office fédéral des transports qui doit prendre une décision, parce la composante chemins de fer – je suis désolé d'être un peu technique – étant prépondérante, c'est la Loi fédérale sur les chemins de fer qui s'applique. L'Office fédéral des transports a rendu une décision il y a une année, qui est attaquée par un recours. Aujourd'hui, la décision est pendante devant le Tribunal administratif fédéral, qui est la première instance de recours.

Que se passerait-il si d'aventure le projet était modifié ? On déposerait une enquête complémentaire, qui rouvrirait le droit à des oppositions, ce qui signifie à peu près un ou deux ans de procédure et d'échanges d'écritures jusqu'à ce qu'on puisse à nouveau boucler le dossier. On le renvoie à l'Office fédéral des transports, il reprend probablement à peu près le même temps, à savoir une année pour décider, et alors, sauf à croire au Saint-Esprit, la décision de l'Office fédéral des transports fait probablement l'objet d'un recours – peut-être pas des mêmes milieux.

Je rappelle qu'il y a parmi les recourants des gens qui estiment que le projet est trop défavorable aux voitures. Si on fait ce que souhaite M^{me} la postulante, ce qui est parfaitement respectable en tant que position politique, je vous laisse imaginer la crédibilité d'une hypothèse selon laquelle personne ne s'opposerait à un projet remanié. Nous aurions donc des oppositions et nous repartirions devant le Tribunal administratif fédéral, et probablement ensuite devant le Tribunal fédéral. Comme le dit le rapport de la commission, et comme l'appuie ma démonstration, modifier le projet, quand bien même ce n'est pas de notre compétence ni de celle de la Municipalité, signifie accepter quatre ans, au bas mot, de retard pour le tram.

Monsieur Dolivo, c'est assez désagréable de vous entendre en permanence parler derrière moi pendant que je donne mon point de vue ; je ne l'ai pas fait pendant que vous parliez. Par ailleurs, vos dénégations pendant que je m'exprime, que j'ai l'occasion de voir sur l'écran devant moi, n'y feront rien. Vous pouvez considérer que ce n'est pas suffisant, mais vous entendrez encore mon troisième point. Vous pouvez considérer que ce n'est pas un argument suffisant, mais ce sont les faits, et c'est important de les rappeler. En tant que juriste, cher monsieur Dolivo, vous êtes parfois assez prompt à nous rappeler le droit. Vous avez fait tout à l'heure une déclaration éminemment politique, sans jamais vous raccrocher à la procédure, ce qui est, encore une fois, votre droit. Mais je constate simplement que vous faites du juridisme quand cela vous arrange.

Dernier point, la vision politique avec laquelle on doit envisager ce postulat. Il s'agit tout simplement d'une pesée d'intérêts. Si l'on imagine que le postulat est un signal qui tend à demander à la Municipalité de s'approcher des porteurs de projet, en l'occurrence du Canton, pour modifier assez fondamentalement le projet, donc de changer la circulation

automobile, ce qui change donc l'équilibre du projet en termes de politique de mobilité générale, ainsi que les reports de trafic sur la petite ceinture, les augmentations de niveau de bruit et la fluidité du trafic – on peut trouver que c'est correct, mais cela change –, il faut une enquête complémentaire, ce qui demande quatre à cinq ans de plus. On a le droit de considérer que ce n'est pas grave et que prendre ce risque en vaut la peine ; je ne conteste pas cette analyse. Simplement, il faut s'en rendre compte et il ne faut pas faire croire que nous pourrions faire autrement. En réalité, comme nous le montre le rapport de la commission, ce n'est pas possible. On doit considérer que, les crédits cantonaux et communaux ayant été votés il y a bientôt une année sur un projet dont la mise à l'enquête remonte à il y a plus de cinq ans, notre intérêt est maintenant que les recours soient tranchés et que le projet puisse démarrer.

Je crois que vous avez compris dans quel sens je conclurai, en disant, sans emphase excessive, que nous devons aussi un peu de respect à ces équilibres trouvés par le passé, non pas pour le plaisir du compromis – je vous vois venir, monsieur Dolivo –, quand bien même parfois c'est agréable de le pratiquer, car c'est un bon exercice de modération, mais on le doit aussi à tout l'Ouest lausannois, qui attend son effet m2, ce que nous avons vécu en tant que Lausannois et, dans une moindre mesure, en tant qu'habitants d'Epalinges, avec l'inauguration du m2, c'est-à-dire l'arrivée d'un axe fort de transport très performant en milieu urbain ; les gens de l'Ouest lausannois l'attendent depuis bientôt vingt ans.

Nous devons le respect de ce compromis aux gens de Prilly, de Renens, de Crissier, à plus long terme de Bussigny, de Villars-Sainte-Croix, qui attendent leur effet m2 et qui comprendraient relativement mal que des majorités qui restent les mêmes, sur la base d'un projet mis à l'enquête sous l'empire d'un conseiller d'Etat écologiste, doivent connaître en bout de parcours des modifications qui visent à anéantir une bonne partie de la procédure conduite jusqu'ici, parce que, finalement, on se ravise.

Enfin, dernier point pour M. Dolivo, qui est quand même un de mes meilleurs amis au sein de ce Conseil, il aurait été souhaitable qu'avec votre esprit de système vous déposiez au moins une interpellation au Grand Conseil vaudois, puisque vous avez voté l'exposé des motifs, ou du moins vous vous êtes abstenu, les deux oppositions revendiquées ayant émané du groupe UDC. Vous n'avez même pas refusé ce projet, et vous n'êtes pas revenu au Grand Conseil avec ne serait-ce qu'une question demandant l'étude de solutions alternatives.

Du point de vue de cette pesée d'intérêts, le résultat est très clair. Je veux bien croire que certains écologistes peuvent être sensibles à cela. Ils sont en tout cas assez nombreux dans l'Ouest à manifester une compréhension, mais limitée, pour nos problématiques purement lausannoises. Encore une fois, ils attendent leur m2. Ne leur envoyons pas aujourd'hui le signal défavorable que serait le renvoi de ce postulat. Je conclus juste en disant que je suis convaincu que la Municipalité poursuivra tout de même sur la voie qu'elle a tracée en commission, qui est celle d'associer l'ensemble des parties, y compris celles qui ne souhaitent pas cette rampe, à sa mise en service et à la définition des autres mesures de mobilité qui peuvent être prises pour, malgré tout, diminuer le trafic de transit. Je suis persuadé que c'est cette confiance que nous pouvons donner à la Municipalité, même si nous ne renvoyons pas le postulat aujourd'hui.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Je renonce.

Le président : – Il y a encore un certain nombre de demandes de parole et j'observe qu'il est déjà 22 h 20. Vous êtes donc toutes et tous responsables de l'heure à laquelle nous terminerons.

M^{me} Alice Genoud (Les Verts) : – Après cette petite remise à l'ordre, je serai brève.

Mes collègues Porchet et Evéquoz vous ont parlé de faits, de sentiments, de nature en ville et de l'importance de la forêt. Je vais peut-être rappeler l'importance du mouvement social derrière cette pétition : nous parlons de 6619 signataires. Pour être allée faire quelques

recherches dans notre bon vieux Goéland, je n'ai trouvé que deux pétitions avec plus de signatures ; c'est vous dire le mouvement derrière cette pétition du Flon. Ces 6619 personnes ont trouvé important de défendre cette forêt pour toutes les raisons énoncées plus tôt, que ce soit pour des questions patrimoniales, pour des questions de nature en ville, ou pour ne pas avoir une nouvelle route à Lausanne.

C'est donc une pétition qui a un ancrage fort. Au Flon, les commerçants et les utilisateurs étaient extrêmement motivés, mais aussi au niveau du quartier plus large, au niveau lausannois, et même cantonal au vu des signatures. En tant que Verts, il nous semble important de répondre de façon efficiente à toutes ces personnes, pour qui le Flon est devenu un symbole du quartier, un symbole de la forêt en ville, un symbole aussi, peut-être, d'un certain passé. On parlait avant de valeurs patrimoniales ; il s'agit ici d'un des derniers bouts de ce qui était avant une vallée de forêt. On parle du XIX^e siècle et du confluent du Flon ; je veux bien, mais c'est tout de même un témoignage de ce qu'était Lausanne avant. A mon avis, cela reste important, même si ce n'est qu'un petit bout. Les cheminements ont été faits pendant de nombreuses années par de nombreux Lausannois ; il ne faut pas non plus laisser cela de côté.

Il ne faut pas non plus oublier que, sous ce futur barreau, il y a la Datcha, dont on n'a peut-être pas parlé ici, mais qui est un haut lieu de la culture lausannoise, peut-être un peu plus alternatif, mais qui reste important dans le cœur de nombreux Lausannois. C'est un vrai creve-cœur de se dire que la Datcha pourrait être déplacée ou être détruite.

La forêt du Flon est devenue un combat contre la route et contre le trafic en ville, mais aussi pour la nature en ville et pour les valeurs patrimoniales qui y sont liées. C'est pourquoi les Verts demandent aujourd'hui au Conseil communal de prendre en compte cette pétition. Il faut un rapport-préavis pour pouvoir réfléchir à ces questions, pour pouvoir répondre de façon intéressante à ces 6619 signataires, et peut-être trouver d'autres solutions à ce qui est, à mon avis, un problème pour le Flon, mais aussi, plus largement, pour la Ville de Lausanne.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Je me permets de prendre la parole à cette heure tardive pour dire quelque chose qui n'a pas été dit jusqu'à présent.

Pour commencer, comme le reste du groupe Ensemble à Gauche, je soutiens la prise en considération de ce postulat. Pour revenir aux propos de la brillante intervention de M. Gaillard – j'ai la noblesse de reconnaître son excellence – qui s'est exprimé contre la prise en considération de ces objets, il a mentionné un point qui m'étonne. Quand bien même on voterait ce soir pour la prise en considération de ce postulat, cela n'aurait absolument aucun impact sur la procédure et la réalisation du nouveau tram et de ces mesures d'accompagnement. C'est un mensonge de dire que si l'on demande le renvoi de ce postulat à la Municipalité cela créerait un retard de quatre ans. C'est faux, et vous le savez bien, puisque c'est effectivement le Canton qui dirige cette procédure en partie, avec la Confédération.

Il faut être clair là-dessus : à défaut de symbolisme, c'est bien quelque chose de politique qu'on fait ce soir. Ce point est très important, car, selon la Loi sur les communes, une des rares attributions de ce Conseil communal est l'aménagement du territoire – ce point est décrit à l'article des attributions du Conseil communal –, particulièrement dans le cas des nouvelles infrastructures. Or je demande : est-ce qu'une seule fois, dans ce Conseil communal, nous nous sommes prononcés sur le bien-fondé du barreau Vigie-Gonin ? La réponse est claire et simple : non, nous ne nous sommes jamais prononcés sur le bien-fondé du barreau Vigie-Gonin. Et on n'aura probablement jamais cette occasion, puisque les partis politiques n'ont pas de rôle à jouer dans la procédure de mise à l'enquête ; ils ne peuvent pas faire opposition à ce moment. C'est avant tout pour les voisins ou les gens qui ont des intérêts directs.

Aujourd'hui, la procédure pour les projets d'agglomération est pilotée par la Confédération et les cantons, pourtant, cela implique des aménagements importants du territoire et des

infrastructures de la Commune de Lausanne. Si vous trouvez qu'il est justifié que l'on enlève des compétences à ce cénacle, qui nous reviendraient de droit, libre à vous. Personnellement, je pense que la résistance doit s'amorcer ici, dans les cénacles directement concernés, dans les assemblées législatives des villes en question, où les projets d'agglomération ont lieu. On doit demander le retour de cette compétence, ou on doit en tout cas marquer notre opposition à ce que celle-ci nous soit enlevée.

Il me semble que le postulat de M^{me} Porchet est une excellente occasion pour que ce Conseil se prononce enfin sur le bien-fondé de ce barreau, quand bien même sa position n'aurait pas d'influence sur la réalisation finale de cette infrastructure. C'est pourquoi, en plus de toutes les raisons qui ont déjà été évoquées par mes préopinants verts et d'Ensemble à Gauche, je vous recommande, pour le bien de la démocratie et des procédures d'aménagement du territoire qui nous concernent, d'appuyer la demande de ce Conseil d'être consulté plus sérieusement sur ces procédures de projets liés à la politique d'agglomérations de la Confédération.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je prends la parole pour répondre à une affirmation de M. Axel Marion, notre excellent collègue, au sujet de la fermeture du Grand-Pont. La fermeture du Grand-Pont n'est pas directement liée avec ce que nous discutons ce soir. Lors de la législature précédente – M. Marion n'était pas là lorsqu'on a traité ce sujet –, c'était la réponse à un postulat que j'avais déposé pour que l'on crée une grande boucle au centre de Lausanne, avec la mise en sens unique du Grand-Pont, des Terreaux et, de l'autre côté, de Jules-Gonin et du Grand-Chêne. La réponse a été la fermeture du Grand-Pont, vu que l'arrivée des bus à haut niveau de service empêchait la réalisation de mon postulat. Cela dit, je serai heureux que, grâce à cet éclairage, M. Axel Marion rejoigne ceux qui refusent le renvoi de ce postulat à la Municipalité.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Mes propos rejoignent ceux de M. Dupuis, qui dit que les conséquences du renvoi de ce postulat à la Municipalité ne sont pas aussi alarmistes que ce qu'on nous dit ce soir.

Dans le rapport de la commission, M^{me} la directrice répond qu'effectivement, la remise en cause du barreau Vigie-Gonin entraînerait inévitablement le retrait du projet du tram. Elle répond par l'affirmative en disant qu'elle apportera les précisions nécessaires dans le cadre de la réponse au postulat, s'il est renvoyé à la Municipalité. Rien que pour cela, il vaut la peine de renvoyer le postulat à la Municipalité. En effet, j'aimerais bien avoir les précisions nécessaires pour comprendre pourquoi il faudrait retirer le projet du tram si le barreau Vigie-Gonin est remis en cause. J'ai de la peine à comprendre pourquoi une meilleure solution que le barreau bloquerait le projet dans son ensemble. Et s'il y a une opportunité à saisir pour trouver une meilleure solution et conserver cette forêt, il faut la saisir.

Je pense qu'on mérite tout de même cette explication. On peut avoir une réponse, que l'on peut accepter, qui dirait qu'on n'a pas trouvé de meilleure solution ou que c'est vraiment impossible. Je ne sais pas quelle est la règle qui fait qu'on n'a plus le droit de changer un projet une fois que la compétence revient à l'Office fédéral des transports, même si c'est contesté par maître Micheli dans son recours, au Tribunal fédéral administratif. On pourrait au moins avoir cette réponse qui nous dirait vraiment qu'on a tout tenté et que c'était simplement impossible. Mais pour cela, il faut renvoyer ce postulat à la Municipalité.

M. Henri Ricart (PLC) : – Je vais être très bref, puisque presque tout a été dit. Je suis très surpris qu'on ait pris la forêt de Sauvabelin en otage parce qu'on ne veut pas faire le projet de Gonin. Par contre, s'il y a des personnes qui ont le temps ce serait bien qu'elles aillent se promener dans cette soi-disant forêt. Elles pourront ainsi constater qu'à part des seringues, des condoms et des papiers hygiéniques, il n'y a pas grand-chose. La clientèle n'est pas la même que celle de Sauvabelin.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – Beaucoup de choses ont été dites, mais je me permettrai d'en rappeler un certain nombre, vu leur importance, et de mettre en avant les éléments et les arguments principaux aux yeux de la Municipalité.

D'abord, il faut remettre cette construction routière dans son contexte. Nous allons fermer plus de 1000 m à la circulation automobile au centre-ville, entre la fermeture du Grand-Pont et la fermeture de la rue de Genève ; le barreau représente la création d'une route de 150 m. Il faut avoir à l'esprit ces proportions, car c'est bien un espace supplémentaire pour la mobilité douce, pour les transports publics et pour les piétons qui sera créé avec l'arrivée du tram.

Par rapport aux différentes études menées, nous avons démontré en commission que de nombreux éléments ont été étudiés tout au long de cette procédure. Ce que j'ai dit, monsieur Rossi, c'est que nous pourrions donner plus d'éléments par rapport à ces études. Mais j'ai aussi bien précisé qu'à aucun moment il n'y a de remise en cause du projet pour la Municipalité, à moins que le Conseil ne dépose une motion contraignante – et encore, ce n'est pas dans ses compétences. Ces éléments et ces études ont été largement discutés en commission et je les tiens à disposition, le cas échéant, des conseillers.

Concernant le déboisement, nous sommes soumis à la Loi fédérale sur les forêts et nous devons compenser chaque mètre carré qui serait déboisé. Evidemment, nous l'avons fait et nous le faisons également au centre-ville. Ce mètre carré de forêt ne sera pas compensé je ne sais où dans le canton, ou même dans une zone extra-urbaine de la ville, mais au centre, à la Vallée de la Jeunesse, et il sera même surcompensé, puisqu'au final, il y aura 500 m² supplémentaires de forêt à Lausanne.

Il y a également eu de nombreuses négociations avec Pro Natura lors de la précédente législature sur les compensations à venir pour des mesures sur la nature. Je me permets d'en relever quelques-unes : réutilisation du sol forestier pour modeler le talus, suppression des cheminements piétonniers pour limiter la pression de l'homme, structure du boisement diversifié, organisé en fonction de la pente du terrain, barrière naturelle pour limiter l'accès depuis l'amont. Il y aura d'autres compensations ailleurs : amélioration de la fonctionnalité du corridor biologique de la Vuachère, protection du cordon boisé de la Vuachère sur une parcelle privée, aménagement d'un biotope sur une autre parcelle privée, renaturation du Riolet dans la campagne de Rovéréaz, augmentation de la surface de réserve des vieux chênes à Sauvabelin, mise à ciel ouvert du ruisseau enterré à Sauvabelin, développement d'un projet d'aménagement autour de la colline de Malley, présentation de la gestion des forêts urbaines et du patrimoine arboré par la Commune à différents représentants de la protection de la nature. Il y a donc un nombre important de mesures d'accompagnement. Je rappelle aussi que, sur le site, au final, seul un quart de la surface de la forêt disparaîtra, et non la totalité, comme on voudrait nous le faire croire.

Par rapport aux compétences, un conseiller a dit quelque chose d'erroné, à savoir que ce Conseil n'a jamais traité de cet objet. Une recherche rapide sur internet nous permet de vous donner rapidement des informations très précises à ce sujet. En 2012, avec le préavis 2012/31, vous avez voté les échanges fonciers permettant la construction de cette route. En 2014, avec le préavis 2014/09, vous avez voté le PPA pour la Maison du Livre, qui définissait aussi l'emprise de la route. Et, enfin, en 2016, donc le printemps passé, vous avez voté le préavis 2016/16, soit le crédit du tram, où la mesure Vigie-Gonin était expliquée en long et en large, quand bien même il n'y avait pas les crédits d'ouvrage. Ce Conseil s'est donc exprimé à ce sujet à de nombreuses occasions, et il a en tout cas pu évoquer la question du barreau Vigie-Gonin.

Concernant les conséquences sur le retard, certains ont dit que les objets ne sont pas liés. Alors, on peut faire le débat politique encore une fois, mais, si on se penche sur les faits et sur la situation juridique, les projets sont aujourd'hui formellement et juridiquement complètement liés : on ne peut pas sortir le barreau Vigie-Gonin de la procédure juridique actuelle. C'est extrêmement clair et on ne peut pas laisser dire le contraire dans ce Conseil.

Encore une fois, ce n'est pas de notre compétence, mais si le Canton décidait de retirer cette rampe du projet, la décision de l'Office fédéral des transports serait caduque et la procédure devrait être reprise à zéro. Huit oppositions concernant les craintes d'accessibilité au centre-ville ont été retirées, car il y a eu des négociations et il y a le barreau Vigie-Gonin. Evidemment, elles seraient déposées à nouveau en cas de renoncement au barreau. Aujourd'hui, avec des scénarios plutôt pessimistes, le premier coup de pioche pour le tram est prévu à fin 2018 ; le scénario avec un retrait du barreau Vigie-Gonin le prévoit, au mieux, en 2023.

Nous nous devons d'avoir une pérennité des décisions de nos différentes autorités. Il s'agit d'un compromis qui n'est peut-être pas l'idéal pour l'ensemble des membres de ce Conseil, mais, comme je l'ai dit à trois reprises, ce Conseil a eu l'occasion de se positionner sur cette rampe lors de précédents préavis. La Municipalité a aussi eu l'occasion de le faire à plusieurs reprises. Et par respect pour tous nos partenaires, que ce soit la Confédération, le Canton ou les autres communes de cette agglomération, nous devons assurer la pérennité de nos décisions et ne pas revenir en arrière sur ce projet.

M. Xavier de Haller (PLR) : – Avant toute chose, et parce qu'il me semble que l'on a perdu de vue cet élément au cours de la discussion, j'aimerais rappeler que ce que l'on construit à terme, c'est un tram. On a focalisé notre débat de ce soir sur cette rampe, mais, à terme, il s'agit bel et bien de construire un tram, qui a pour but de relier l'Ouest lausannois au centre-ville de Lausanne. C'est un projet non pas lausanno-lausannois, mais régional. Ce soir, nous ne pouvons donc pas mener la discussion uniquement avec la lorgnette du Conseil communal lausannois, attaché à sa petite forêt du Flon.

Cette petite forêt du Flon est importante. Elle n'est pas loin de l'endroit où je travaille ; je la vois fréquemment, et c'est vrai qu'elle apporte un poumon de verdure au centre-ville. Il n'en demeure pas moins que le projet que nous discutons ce soir est un axe important que nous entendons construire en direction de l'ouest. Nous avons une responsabilité en tant que conseillers communaux, non pas uniquement de penser à ces éléments au centre-ville, mais également de penser au développement de notre cité avec les autres communes, notamment les communes de l'Ouest lausannois.

De plus, nous construisons également une Maison du Livre sous cette rampe, et cela n'a encore pas été évoqué ; cette rampe prévoit également un certain nombre de nouveaux aménagements. La Maison du Livre, pour le centre-ville et pour le quartier du Flon, sera un élément culturel important pour le livre et pour la BD, qui pourrait attirer, selon les prévisions, environ 1000 visiteurs par jour. Elle permettra également de faire vivre ce quartier et de faire venir des gens. C'est donc un projet global. Nous ne parlons donc pas simplement d'une rampe, mais de la construction d'un pont vers l'ouest, respectivement d'un tram et de la construction d'une Maison du Livre, qui est extrêmement importante.

S'agissant du comportement politique, j'en appelle à la responsabilité de chacun dans cet hémicycle. M^{me} la municipale l'a parfaitement rappelé, ce débat a eu lieu. C'est être de particulièrement mauvaise foi que de dire que l'on n'a jamais débattu de cette rampe. On en a discuté en long, en large, en travers et même en diagonale. On l'a discutée, on l'a voulue et elle a été votée. A titre personnel, si je refaisais toute l'histoire, je pourrais dire que non, je ne suis pas d'accord avec la fermeture du Grand-Pont, et oui, je pense qu'il faut faire autrement, mais ce débat a déjà eu lieu.

Maintenant, il faut avoir la bonne foi démocratique et dire que l'on a choisi un projet, qui a été soutenu, et qu'il est sur les rails – sans mauvais jeu de mots. Le tram roule, nous ne pouvons pas l'interrompre aujourd'hui. Encore une fois, on peut ergoter sur les conséquences du renvoi de ce postulat à la Municipalité, il n'en demeure pas moins que le signal envoyé serait que le Conseil communal de Lausanne ne veut pas de la rampe, et qu'il remet en question un projet qu'il a lui-même voulu. Au nom de ce qui précède, et dans l'intérêt du développement de toute la région lausannoise et des projets qui sont liés à cette rampe, je vous invite à rejeter le renvoi de ce postulat à la Municipalité.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : – On assiste à un chantage éhonté dans cet hémicycle, puisqu'on nous dit que si nous remettons en cause cette rampe Vigie-Gonin, nous remettons en cause le tram et tout le projet du rapport entre l'Ouest lausannois et le centre à travers le développement de ce transport public. Non, nous ne voulons pas remettre en cause ce projet ! C'est vous qui avez lié ces deux projets et qui avez de ce fait obligé non seulement Ensemble à Gauche, mais aussi les Verts, à accepter ce crédit au Grand Conseil, parce qu'effectivement c'était un tout. Et vous le savez bien, monsieur le président du Parti socialiste lausannois.

Vous nous avez présenté un paquet piégé, et il était impossible de limiter les choix sur l'un ou l'autre des objets présentés. C'était une mesure d'accompagnement, comme vous le dites vous-même, et, de ce fait, il a été impossible d'effectuer réellement ce choix. Par ailleurs, si certains pensent qu'ils ont fait ce choix et qu'aujourd'hui ils ont une autre opinion, il n'est jamais trop tard pour reconnaître que l'on s'est trompé sur un point et qu'on doit revenir en arrière ; surtout qu'il s'agit de la qualité de vie des habitants du centre de Lausanne.

Alors, M. le président du Parti socialiste s'est permis quelques remarques. Il a surtout décliné ses intérêts, mais il confond les intérêts de son employeur avec les intérêts des habitants de la ville, et c'est le problème central. Il nous explique ici que ne pas renvoyer ce postulat constituerait un très mauvais signal, parce que la Municipalité a fait des promesses. Chacun sait que les promesses peuvent rendre les fous joyeux, mais que cela n'engage nullement à mener une politique claire, notamment par rapport au maintien de la rampe Vigie-Gonin, ce qui n'est absolument pas le cas, et surtout au maintien de la forêt, qui est aujourd'hui une priorité, me semble-t-il, pour le bien-être des habitants du centre-ville.

Alors, que l'on ne vienne pas nous soumettre au chantage permanent. Il y a aujourd'hui la possibilité de donner un signal politique, et c'est la fonction de ce vote. J'engage l'ensemble du Conseil communal, et aussi les socialistes qui veulent donner ce signal politique, même les collègues du PLR, à le faire, en se disant que c'est un signal politique de refus d'un diktat qui a été, certes, engagé depuis un certain nombre d'années, mais que l'on n'est pas obligé d'accepter jusqu'au bout.

Le président : – J'ai le sentiment que le débat s'échauffe quelque peu. Cette accusation de conflit d'intérêts que vous avez porté à l'encontre de notre collègue Gaillard n'était ni particulièrement opportune, ni très élégante. Je vous propose soit de retirer ces propos, soit de faire amende honorable auprès de lui.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : – Vous avez certainement mal interprété mes propos. Je n'ai pas dit qu'il y avait conflit d'intérêts dans le sens où M. Gaillard était employé du chef du département en charge des infrastructures ; j'ai dit qu'il confondait peut-être les intérêts des habitants de Lausanne avec les intérêts de son employeur.

Le président : – Vous admettez que la distinction entre les deux est particulièrement tenue dans le débat qui nous occupe en ce moment. Mais, enfin, vous restez libre de vos propos.

M. Alix Olivier Briod (PLR) : – Tout à l'heure, j'ai entendu M. Dupuis, je crois, dire « pour la démocratie ». Personnellement, je dirais effectivement « pour la démocratie ». Il convient de dire ce qui est : seulement un quart de la surface de la forêt du Flon disparaîtra, le trois quarts resteront. Or les Verts nous font croire que c'est l'entier, et les 6619 personnes qui ont signé la pétition ont probablement été également trompées sur ce point. Il faut bien dire que trois quarts de la surface subsisteront.

M. Alain Hubler (EàG) : – Puisque certains à ma droite sont à ma gauche, je vais leur chanter une berceuse. Il y a parfois des arguments un peu spécieux. Tout le monde n'a pas la bonne foi dont parlait M. de Haller.

Un des arguments de M^{me} Germond me rappelle un ancien municipal de la Ville de Lausanne, que je ne citerai pas pour ne pas froisser M. Henchoz, qui nous a déjà fait le coup de manière régulière, soit de dire qu'on boucle 1000 m de route pour en construire 150. Madame Germond, il suffit de boucler un mètre de route sur ces 1000 m pour avoir le même effet, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de circulation là où il n'y en aura plus à cause de ces 1000 m bouclés. Donc comparer des mètres de route et des interdictions de circuler pour les véhicules n'a aucun sens.

Maintenant, concernant la bonne foi, vous dites qu'on a parlé trois fois de la rampe Vigie-Gonin et qu'on s'est prononcé à ce sujet ; c'est entièrement faux. On n'a jamais voté pour savoir si on acceptait et on soutenait ce barreau. Par contre, oui, on a voté les crédits pour le tram, parce qu'en effet, on veut un tram, et non un barreau. Et pourquoi a-t-on voté la Maison du Livre ? Je me rappelle du débat. Le groupe Ensemble à Gauche disait qu'on était en train de se faire avoir, parce qu'on nous mettait une Maison du Livre sous la route pour faire passer la route. Alors, on a voté la Maison du Livre parce qu'on veut une Maison du Livre.

On a voté les échanges de terrain, parce qu'il fallait les faire pour faire les travaux pour le tram. Bref, on a voté tout ce qu'il fallait pour le tram, sauf qu'on n'a jamais voté sur le barreau Vigie-Gonin. C'est donc de la malhonnêteté intellectuelle de nous dire qu'on l'a fait à trois occasions. Je l'avoue, je suis déçu.

M^{me} François Longchamp (PLR) : – Nous avons fait le tour du problème plusieurs fois. Selon l'article 83, je dépose une motion d'ordre et je demande que l'on passe au vote.

La motion d'ordre est appuyée par cinq conseillers.

La discussion sur la motion d'ordre n'est pas utilisée.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La motion d'ordre est adoptée par 51 voix contre 24 et 2 abstentions.

La discussion générale est close.

M^{me} Séverine Evéquo (Les Verts) : – Ma demande concerne la modalité du vote. Je suis persuadée que chacun pourra exprimer ses sensibilités si le vote n'est pas public ; je demande donc un vote à bulletin secret.

Le président : – Vous souhaitez le vote à bulletin secret sur les deux objets ou sur un seul ?

M^{me} Séverine Evéquo (Les Verts) : – Sur les deux.

La demande de vote à bulletin secret est appuyée par 15 conseillers.

Le président : – Les deux votes se feront à bulletin secret, car, d'après notre Règlement, il l'emporte sur le vote nominal.

M. Philipp Stauber (PLC), rapporteur : – La commission a accepté de prendre le postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité par 6 voix contre 4 et 2 abstentions.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Pour des motifs que j'ai eu l'occasion d'exprimer tout à l'heure, j'aurais préféré un vote nominal, mais, enfin, chacun ses choix.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Concernant la pétition, il y a deux variantes : soit renvoi à la Municipalité pour rapport-préavis, soit renvoi à la Municipalité pour étude et communication. Il s'agira d'être bien au clair de ce qu'on doit voter, pour qu'il n'y ait pas de problème après coup.

Le président : – Vous avez parfaitement raison, monsieur Pernet. Nous allons afficher à l'écran ce qu'il faudra voter. Pour l'instant, nous en sommes au vote sur le postulat.

Les bulletins de vote sont distribués par les huissiers.

Le scrutin est ouvert, puis clos

Les huissiers récoltent les bulletins.

Comptage des bulletins par les scrutateurs.

Bulletins délivrés : 80 ; bulletins rentrés : 80 ; bulletins valables : 80

Oui : 27 ; Non : 53

Le postulat est refusé par 53 voix contre 27.

M. Philippe Mivelaz (Soc.), rapporteur : – Moi qui ai grandi à la campagne, je n'ai jamais considéré que venir à Lausanne était une punition, bien au contraire. Mais, ce soir, je me demande bien ce que j'ai fait pour mériter cette mise au coin ; c'est peut-être parce que j'ai voté non au postulat. Toujours est-il que la commission s'est prononcée à l'unanimité pour le renvoi de la pétition à la Municipalité pour rapport-préavis. Je subodore que ce Conseil est conséquent avec ses décisions et décidera en conséquence.

Les huissiers distribuent les bulletins de vote

Le scrutin est ouvert, puis clos.

Les huissiers récoltent les bulletins.

Comptage des bulletins par les scrutateurs.

Bulletins délivrés : 80 ; bulletins rentrés : 80 ; bulletins valables : 80

Oui : 26 voix ; Non : 53 voix ; Abstention : 1 voix

La pétition est renvoyée à la Municipalité pour étude et communication par 53 voix contre 26 et 1 abstention.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M^{me} Léonore Porchet et consorts : « Pour un tram sans barreau » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de refuser la prise en considération de ce postulat.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu la pétition de M. Guillaume Morand et consorts (6619 signatures) : « Sauvons la forêt du Flon, rampe Vigie-Gonin, non merci ! » ;
- 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.

La séance est levée à 23 h 15.
