

# Bulletin du Conseil communal

N° 5



**Lausanne**

Séance du 19 novembre 2019

Volume I : Débats, communications,  
initiatives et rapports de commission les concernant

## Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 19 novembre 2019

5<sup>e</sup> séance publique à l'Hôtel de Ville, le 19 novembre 2019, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de Mme Eliane Aubert, présidente

### Sommaire

**Ordre du jour** ..... 334

**Première partie**..... 346

#### Communications

Décès de M. Pierre Payot, père de M. David Payot ..... 346

Présence d'étudiant·e·s de l'Université de Lausanne ..... 346

Démission de Mme Sophie Michaud Gigon, conseillère, du Conseil communal ..... 346

Démission de Mme Alice Genoud, conseillère, du Conseil communal ..... 348

#### Communication – Dépôt

Pétition de Mme Aude Billard et consorts (100 signatures) : Demande de patrouilleurs scolaires pour sécuriser le rond-point de Montchoisi à proximité des collèges de Chandieu et Montchoisi ..... 349

#### Communications

Séances du Conseil communal des mardis 19 et 26 novembre 2019 – demandes de traitement prioritaire..... 351

Traitement prioritaire du rapport 2019/35 et du rapport de gestion municipale 2018 ..... 352

Traitement prioritaire des pétitions ..... 353

Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Fabrice Moscheni et consorts déposée le 3 novembre 2018. Eclaircissements sur la situation de la CPCL suite au changement du taux technique ..... 353

Résolution de M. Vincent Brayer du 7 mai 2019 adoptée par le Conseil communal suite à la réponse à l'interpellation de M. Guy Gaudard : « Stade-Lausanne-Ouchy section football, de qui se moque-t-on ? » ..... 366

Requalification des espaces publics en lien avec les interfaces du futur métro m3 ..... 367

Prix du Mérite sportif lausannois ..... 368

Résolutions de M. Benoît Gaillard du 21 mai 2019 adoptées par le Conseil communal suite à la réponse à l'interpellation de M. Benoît Gaillard : « Bel-Air 4 : le propriétaire qui se moque du monde, de la Ville, et de ses sous-traitants depuis dix ans doit être rappelé à l'ordre » ..... 369

#### Communications – Dépôts

Postulat de M. Fabrice Moscheni (UDC) et consort : « Financer la rénovation et l'assainissement des écoles sans alourdir ni les taxes, ni les impôts, ni le budget de fonctionnement » ..... 372

Postulat de Mme Diane Wild (PLR) et consorts : « Lausanne, capitale du sport associatif » ..... 372

Postulat de M. Louis Dana (soc.) et consorts : « Ne tirons pas sur l'ambulance (du SPSL...) ! » ..... 373

Postulat de M. Philipp Stauber et consort : « Rénovation et assainissement des bâtiments scolaires sous l’angle de l’efficacité énergétique – De la parole aux actes ».....	373
Interpellation de M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : « La saga de l’Auberge de Sauvabelin ».....	373
Interpellation de M. Claude Calame (EàG) et consorts : « Les conditions de travail de la STEP doivent être améliorées » .....	373
<b>Aéroport régional de Lausanne-La Blécherette. Réponse à la pétition de l’Association de défense des riverains de la Blécherette « Pour une réduction des nuisances de l’aérodrome de la Blécherette. Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts « Pour une réduction conséquente des nuisances sonores provoquées par l’aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic en zone urbaine »</b>	
Rapport-préavis N° 2019/15 du 11 avril 2019	
Discussion.....	374
<b>Centre omnisports de Grand-Vennes et Zone sportive de Vidy – remplacement de deux terrains de football en matière synthétique – demande de crédit d’ouvrage</b>	
Préavis N° 2019/19 du 2 mai 2019	
Discussion.....	387
<b>Pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts (3001 signatures) : « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier »</b>	
Rapport.....	389
Discussion .....	392
<b>Deuxième partie.....</b>	<b>396</b>
<b>Questions orales.....</b>	<b>396</b>
<b>Postulat de Mme Graziella Schaller (CPV) : « Un site internet pour favoriser la colocation pour les seniors »</b>	
Développement .....	404
Discussion préalable.....	405
<b>Postulat de Mme Graziella Schaller (CPC) et consorts : « Offrons les étoiles aux Lausannois ! »</b>	
Développement .....	405
Discussion préalable.....	406
<b>Postulat de M. Xavier de Haller (PLR) et consorts : « Qualité de vie à Lausanne : pour un centre-ville apaisé et accessible à tous »</b>	
Développement .....	406
Discussion préalable.....	408
<b>Postulat de Mme Laura Manzoni (EàG) et consorts : « La désaffectation des Halles CFF de Sébeillon : et la lutte contre les changements climatiques ? »</b>	
Développement .....	409
Discussion préalable.....	409

**Postulat de M. Fabrice Moscheni (UDC) et consorts : « Ouvrons le Journal de la Ville à la pluralité des opinions »**

Développement .....	410
Discussion préalable.....	410

**Postulat de Mme Aude Billard (Soc.) : « Les trottoirs ne sont pas des parkings »**

Développement .....	411
Discussion préalable.....	412

**Postulat de Mme Françoise Piron (PLR) et consorts : « Pour une politique inclusive de la mobilité en ville en termes de genre et d’inter-génération »**

Développement .....	413
Discussion préalable.....	414

**Postulat de M. Vincent Brayer (Soc.) et consorts : « Pour chaque nouveau quartier, une ludothèque ! »**

Développement .....	414
---------------------	-----

**Postulat de M. Vincent Brayer (Soc.) et consorts : « Vers une politique municipale spécifique pour les ludothèques lausannoises »**

Développement .....	415
Discussion préalable.....	417

**Postulat de Mme Sophie Michaud Gigon (Les Verts) et consorts : « Une Maison des associations – Pour une meilleure prise en compte des associations à Lausanne »**

Développement .....	418
Discussion préalable.....	419

**Interpellation urgente de M. Xavier Company (Les Verts) et consorts : « Le barreau routier Vigie-Gonin retardant encore le tram, il est temps de proposer des alternatives respectueuses du climat et de la biodiversité »**

Développement .....	420
Réponse de la Municipalité.....	423

**Interpellation urgente de M. Axel Marion (CPV) et consorts : « Feuilletton de la forêt du Flon, suite et fin ? »**

Développement .....	429
Réponse de la Municipalité.....	429
Discussion .....	431

## Ordre du jour

### A. OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Communications

### B. QUESTIONS ORALES

### C. RAPPORTS

- R46 Rapport-préavis N° 2018/38 - Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Françoise Longchamp et consorts : « Une ville dynamique ouverte sur le monde ». (SIL) **JEAN-LUC CHOLLET**
- R53a Postulat de M. Denis Corboz et consorts : « De nouveaux destins pour nos places de parking ».
- R53b Postulat de M. Vincent Brayer et consorts : « De la route à la rue ». (FIM) **JEAN-LUC CHOLLET**
- R59 Rapport-préavis N° 2018/46 : Réponse au postulat de M. Pierre Conscience et consorts : « Lausanne "zone hors TiSA" : que ça se voie ! ». (CD) **BENOÎT GAILLARD**
- R60 Postulat de M. Alix Olivier Briod et consorts : « Lutte contre le travail au noir dans l'intérêt des employés, des employeurs et de la ville de Lausanne ». (CD) **JEAN-LUC CHOLLET**
- R62 Rapport-préavis N° 2018/57 : Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Géraldine Bouchez : « Les conduites d'eau potable lausannoises pour produire de l'électricité ». (SE) **ALIX BRIOD**
- R64 Postulat de M. David Raedler et consorts : « Un marché culinaire pour Lausanne – un accent sur une alimentation de qualité pour toutes et tous ». (CD/LEA/SE) **JEAN-LUC CHOLLET**
- R65 Postulat de M<sup>me</sup> Céline Misiego et consorts : « Casiers solidaires ». (SCS) **GIANFRANCO GAZZOLA**
- R66 Postulat de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Pour aider le commerce local lausannois, la Municipalité donne l'exemple ». (CD) **ANDRÉ MACH**
- R67 Postulat de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Un arbre lausannois comme dernier repos ». (LEA/SE) **JEAN-DANIEL HENCHOZ**
- R72 Rapport-préavis N° 2018/30 : Réponse à six postulats portant sur la propreté du domaine public, le partage et le recyclage des ressources – Réponse au postulat de M. Guy Gaudard « Pour un usage payant de certains W.-C. publics » – Réponse au postulat de M. Laurent Rebeaud et consorts « Demande d'une étude sur la possibilité de réduire le nombre de W.C. publics à Lausanne en faisant appel à un partenariat avec les restaurateurs et les commerçants prêts à mettre leurs WC à la disposition du public » – Réponse au postulat de M. Johann Dupuis « Responsabiliser les grands commerces par rapport au recyclage des déchets d'emballage » – Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Sara Gnoni et consorts « Pour une Ville de Lausanne sans mégots » – Réponse au postulat de M. Robert Joosten et consorts « Pour un peu d'air dans nos boîtes aux lettres » – Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Véronique Beetschen et consorts « Une outilhèque pour les bricoleuses et bricoleurs, jardinières et jardiniers lausannois ». (FIM/EJQ) **JEAN-MARIE FÜRBRINGER**

- R77 Rapport-préavis N° 2018/34 : Réponse au postulat de M. Manuel Donzé « Les bibliothèques lausannoises : une politique des horaires à revoir » – Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Laurence Mundinger-Jaccard : « Des bibliothèques éphémères dans les piscines de quartier : l'art d'associer les plaisirs ». (CD) **ALICE GENOUD**
- R78 Rapport-préavis N° 2019/03 : Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Alice Genoud et M. Hadrien Buclin : « Après Lausanne Capitale olympique, Lausanne capitale verte ? ». (CD) **JOËL TEUSCHER**
- R80 Rapport-préavis N° 2018/55 : Réponse au postulat de M. Stéphane Wyssa et consorts : « Développement de l'identité numérique à Lausanne ». (LEA/CD) **FABRICE MOSCHENI**
- R88 Postulat de M<sup>me</sup> Laura Manzoni : « Encore une autre chaîne internationale de fast-food au centre-ville. Sera-t-il bientôt impossible de manger une nourriture saine et variée à Lausanne ? ». (CD/SE) **FLORENCE BETTSCHART-NARBEL**
- R89 Rapport-préavis N° 2018/26 - Réponse à six postulats en matière de circulation en ville : Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts " Pour une sécurisation du chemin de Rovéréaz". Réponse au postulat de M. Guy Gaudard et consorts " Rovéréaz – Fauvette : allégeons les contraintes " Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Anne-Françoise Decollogny et consorts "Qualité de vie - pour un 30 km/h au centre-ville". Réponse au postulat de M. Claude Calame " 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre". Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Sara Gnoni et consorts " Pour une sécurité piétonne accrue autour de la piscine de Mon-Repos". Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Céline Misiego " Où sont passées les journées sans voiture ?". (FIM) **PHILIPP STAUBER**
- R90 Motion de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Pour un Plan Structurel d'Adoucissement de la Fiscalité (PSAF III) ». (FIM) **COMMISSION DES FINANCES (DANIEL DUBAS)**
- R91 Postulat de M<sup>me</sup> Françoise Longchamp : « Contre le deal de rue : osons aller plus loin ! ». (SE) **ALICE GENOUD**
- R94 Projet de règlement de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Mieux protéger les policières et les policiers ». (SE) **NICOLAS TRIPET**
- R96 Postulat de M. Vincent Rossi et consorts : « Lutter efficacement contre le bruit excessif des deux-roues motorisés et autres engins bruyants à Lausanne ». (SE/FIM) **JACQUES PERNET**
- R97 Postulat de M. Nicolas Tripet et consorts : « Transformation digitale : la Ville de Lausanne concernée ». (LEA) **YVAN SALZMANN**
- R98a Rapport-préavis N° 2018/51 - Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Sophie Michaud Gigon et consorts : « Café-jeux parents-enfants à la berlinoise ». (LEA/FIM/SE/EJQ)
- R98b Rapport-préavis N° 2018/53 - Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Sophie Michaud Gigon et consorts : « Collection de l'Art Brut : un café-restaurant pour le Musée et le quartier ». (LEA/ SE) **PHILIPPE MIAUTON**
- R99 Pétition de M. Alain Joly et consorts (4'900 sign.) : « NON aux expulsions des habitants de 160 logements ! ». (CD/LEA) **COMMISSION DES PÉTITIONS (QUENTIN BEAUSIRE)**
- R100 Rapport-préavis N° 2018/36 : Réponse au postulat de M. Henri Klunge et consorts : « Pour faire voter les jeunes, Easyvote ». (CD) **XAVIER DE HALLER**

- R101 Pétition de M<sup>me</sup> Stephanie Park et consorts (32'000 sign.) : « Sinfonietta – Demande de réévaluation des coupes budgétaires prévues pour 2019 et 2020 ». (CD/FIM) **COMMISSION DES PÉTITIONS (LAURA MANZONI)**
- R102 Motion de M. Vincent Vouillamoz et consorts : « Pour un impôt foncier climatiquement responsable ». (FIM) **DANIEL DUBAS**
- R104 Postulat de M<sup>me</sup> Céline Misiego et consorts : « Favorisons des camps scolaires écologiques ». (EJQ) **THÉRÈSE DE MEURON**
- R2 Rapport-préavis N° 2019/13 - Réaffectation de la Maison Gaudard - Réponse au postulat de M. Bertrand Picard : « Mieux présenter au public les oeuvres de la Collection d'art de la Ville de Lausanne » - Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Léonore Porchet : « Lausanne, chef-lieu de la bande dessinée ». (CD) **MARLÈNE VOUTAT**
- R3 Rapport-préavis N° 2019/17 - Politique des quartiers : deuxième étape - Caravane des quartiers - Réponse au postulat de Heiniger Latha : « Un contrat de quartier pour les quartiers du Nord Ouest de la Ville de Lausanne, prioritairement pour les quartiers de Bellevaux/Entre-Bois ». (EJQ) **CLAUDE NICOLE GRIN**
- R4 Postulat de M<sup>me</sup> Françoise Piron et consorts : « Pour l'adoption par la Municipalité de Lausanne d'un 'Plan d'actions urgence climat au travail' ! ». (FIM) **GIUSEPPE FONTE**
- R5 Rapport-préavis N° 2018/59 : Réponse au postulat de M. Nicola Di Giulio : « Amélioration de l'équipement des services d'urgence ». (SE) **GRAZIELLA SCHALLER**
- R6 Préavis N° 2019/19 - Centre omnisports de Grand-Vennes et Zone sportive de Vidy - remplacement de deux terrains de football en matière synthétique - demande de crédit d'ouvrage. (SCS) **GIUSEPPE FONTE**
- R7 Pétition de M. Philippe Bourqui et consorts (16 sign.) : « Pétition visant à instaurer un délai de réponse légal pour les administrations ou les Conseillers Municipaux destinataires d'un courrier recommandé de la part d'un administré ». (CD) **COMMISSION DES PÉTITIONS (SARA SOTO)**
- R8 Motion de M. Henri Klunge et consorts : « Revenus exceptionnels pour dette exceptionnelle ». (FIM) **COMMISSION DES FINANCES (VINCENT BRAYER, PRÉSIDENT)**
- R9 Pétition des riverains de l'avenue Marc-Dufour (Mme Littoz-Monnet Annabelle et M. Urwyler Christoph) (130 sign.) : « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier ». (FIM) **COMMISSION DES PÉTITIONS (MATHIEU MAILLARD)**
- R10 Postulat de M<sup>me</sup> Misiego Céline et consorts : « Un billet de bus pour tous les enfants ! ». (EJQ/FIM) **ANSELME BENDER**
- R11 Postulat de M. Benoît Gaillard et consorts : « Améliorer l'information et l'accompagnement des personnes qui s'estiment victimes de mauvais traitements par la police ». (SE) **MATTHIEU CARREL**
- R12 Préavis N° 2019/04 : Modification du règlement concernant la taxe relative au financement de l'équipement communautaire communal et intercommunal, perçue lors de l'adoption de mesures d'aménagement du territoire augmentant sensiblement la valeur de biens-fonds. (CD) **VALENTIN CHRISTE**
- R13 Rapport-préavis N° 2019/15 - Aéroport régionwal Lausanne-La Blécherette - Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette : « Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette » - Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts : « Pour une réduction conséquente

- des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic en zone urbaine ». (LEA) **JEAN-DANIEL HENCHOZ**
- R16 Postulat de M. Vincent Brayer et consorts : « Changer la ville pour préserver le Climat : projet pilote de captation de CO2 à l'usine TRIDEL ». (SIL/FIM) **THANH-MY TRAN-NHU**
- R17 Pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts (3'001 sign.) : « Marterey pour tous ». (FIM) **COMMISSION DES PÉTITIONS (ANITA MESSERE)**
- R18 Postulat de M. Nicola Di Giulio et consorts : « Pour l'installation de caméras de surveillance à l'extérieur des écoles publiques de la commune ». (SE/EJQ) **FLORENCE BETTSCHART-NARBEL**
- R19 Préavis N° 2019/25 : Parcelle n° 874 de Prilly – Immeuble affecté au badminton. Vente de la société Insula S.A. de droits à bâtir octroyés par le plan partiel d'affectation « Viaduc » et accord de péréquation de droits à bâtir. Rénovation de l'immeuble du badminton. (CD) **HENRI KLUNGE**
- R20 Rapport-préavis N° 2019/33 – Assainissement du bruit routier – Définition de la stratégie d'intervention de la Ville de Lausanne – Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Anne Françoise Decollogny et consorts « A 30 km/heure à toute vitesse ! » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Rue du Valentin, Rue de la Pontaise, Av. Druey entre 22h00 et 06h00 » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Rue Centrale, Rue Saint-Martin, Rue César-Roux entre 22h00 et 06h00 » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue de Béthusy, Avenue Victor-Ruffy, Avenue de Chailly entre 22h00 et 06h00 » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue de Morges, Avenue d'Echallens, Avenue Recordon entre 22h00 et 06h00 » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue du Léman et Avenue de Rumine entre 22h00 et 06h00 » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue Fantaisie, Avenue de Montchoisi, Avenue de Jurigoz entre 22h00 et 06h00 ». (FIM/SE/LEA) **ALICE GENOUD**
- R21 Rapport sur la gestion municipale pour 2018 et réponses de la Municipalité aux 13 observations de la Commission permanente de gestion. **COMMISSION DE GESTION (PIERRE CONSCIENCE)**
- R22 Rapport N° 2019/35 – Initiatives et pétitions en cours de traitement. Situation au 30 juin 2019. (CD/SE/SCS/LEA/EJQ/FIM/SIL) **COMMISSION DE GESTION (PIERRE CONSCIENCE)**

#### **D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX**

##### **INITIATIVES**

- INI4 Postulat de M<sup>me</sup> Graziella Schaller : « Un site internet pour favoriser la colocation pour les seniors ». (2<sup>e</sup>/10.09.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI5 Postulat de M. Xavier de Haller et consorts : « Qualité de vie à Lausanne : pour un Centre-ville apaisé et accessible à tous ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI6 Postulat de M<sup>me</sup> Laura Manzoni et consorts : « La désaffectation des Halles CFF de Sébeillon : et la lutte contre les changements climatiques ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**



- INI7 Postulat de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Ouvrons le Journal de la Ville de Lausanne à la pluralité des opinions ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI8 Postulat de M<sup>me</sup> Graziella Schaller et consorts : « Offrons les étoiles aux lausannois ! ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI9 Postulat de M<sup>me</sup> Aude Billard : « Les trottoirs ne sont pas des parkings ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI10 Postulat de M<sup>me</sup> Françoise Piron et consorts : « Pour politique inclusive de la mobilité en Ville en termes de genre et d'inter-génération ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI11 Postulat de M. Vincent Brayer et consorts : « Pour chaque nouveau quartier, une ludothèque ! ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI12 Postulat de M. Vincent Brayer et consorts : « Vers politique municipale spécifique pour les ludothèques lausannoises ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**
- INI13 Postulat de M<sup>me</sup> Sophie Michaud Gigon et consorts : « Une maison des associations – pour une meilleure prise en compte des associations à Lausanne ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION PRÉALABLE**

#### **INTERPELLATIONS**

- INT7 Interpellation urgente de M. Xavier Company et consorts : « Le barreau routier Vigie-Gonin retardant encore le tram, il est temps de proposer des alternatives respectueuses du climat et de la biodiversité ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [FIM] **DEVELOPPEMENT, REPONSE MUNICIPALE, DISCUSSION**
- INT8 Interpellation urgente de M. Matthieu Carrel et consorts : « La désobéissance civile doit-elle être subventionnée ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [EJQ] **DEVELOPPEMENT, REPONSE MUNICIPALE, DISCUSSION**
- INT9 Interpellation urgente de M. Axel Marion et consorts : « Feuilleton de la forêt du Flon, suite et fin ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [FIM] **DEVELOPPEMENT, REPONSE MUNICIPALE, DISCUSSION**
- INT13 Interpellation urgente de M. Pierre Conscience et consorts : « La Municipalité a-t-elle mis tout en œuvre pour garantir le réengagement des employés des PFO ? ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DEVELOPPEMENT, REPONSE MUNICIPALE, DISCUSSION**
- INT14 Interpellation urgente de M. Benoît Gaillard et consorts : « Sorties scolaires : pour sortir des doutes ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DEVELOPPEMENT, REPONSE MUNICIPALE, DISCUSSION**
- INT17 Interpellation de M<sup>me</sup> Karine Roch et consorts : « Comment éviter les expulsions forcées de personnes disposant d'un logement sous-loué par l'unité logement du SSL ? ». (1<sup>e</sup>/28.08.18) [SCS/15.11.18] **DISCUSSION**
- INT22 Interpellation de M. Vincent Vouillamoz et consorts : « À qui profite ce gaz ? ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [SIL/20.12.18] **DISCUSSION**
- INT23 Interpellation de M<sup>me</sup> Anita Messere : « Pro Velo Lausanne fait-elle une sortie de piste ? ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [FIM/20.12.18] **DISCUSSION**
- INT24 Interpellation de M. Romain Felli : « Les revenus du gaz comprimés ? ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [SIL/17.01.19] **DISCUSSION**
- INT25 Interpellation de M. Benoît Gaillard et consorts : « Libéralisation complète du marché de l'électricité : perseverare diabolicum ? ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [SIL/17.01.19] **DISCUSSION**

- INT26 Interpellation de M. Quentin Beausire et consorts : « Accueil de jour, à qui le tour ? ». (7<sup>e</sup>/20.11.18) [EJQ/17.01.19] **DISCUSSION**
- INT27 Interpellation de M<sup>me</sup> Sara Gnoni et consorts : « Sécheresse, quelles mesures d'adaptation à cette nouvelle donne ? ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [SE/31.01.19] **DISCUSSION**
- INT28 Interpellation de M<sup>me</sup> Marie-Thérèse Sangra: « Aménagement hydroélectrique de Lavey. Renouveler sans retard la concession du barrage de Lavey (et Lavey +) pour assurer la poursuite d'un approvisionnement énergétique à base d'énergie hydraulique de première importance pour la commune de Lausanne ». (7<sup>e</sup>/20.11.18) [SIL/31.01.19] **DISCUSSION**
- INT29 Interpellation de M<sup>me</sup> Sara Gnoni et consorts : « Feux d'artifices : au-delà de l'émerveillement, n'est-il pas temps de se poser les bonnes questions ? ». (1<sup>e</sup>/28.08.18) [CD/LEA/07.03.19] **DISCUSSION**
- INT30 Interpellation de M. Jean-Luc Chollet : « A quand le chant du cygne de la région ? ». (11<sup>e</sup>/15.01.19) [CD/LEA/14.03.19] **DISCUSSION**
- INT31 Interpellation de Mme Caroline Alvarez Henry et consorts : « Arbres urbains : des poumons de la ville pour tous les citoyens ». (13<sup>e</sup>/12.02.19) [LEA/21.03.19] **DISCUSSION**
- INT32 Interpellation de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Financer le régime de retraite et autres compensations pour les anciens municipaux ». (20<sup>e</sup>/23.5.17) [CD/21.03.19] **DISCUSSION**
- INT33 Interpellation de M<sup>me</sup> Florence Bettschart Narbel et consorts : « Quand le Conseil communal va-t-il enfin recevoir une réponse au postulat Eggenberger relatif à la planification des rénovations scolaires ? ». (15<sup>e</sup>/12.03.19). [EJQ/21.03.19] **DISCUSSION**
- INT34 Interpellation de M. Daniel Dubas et consorts : « Rendre Lausanne plus riche : Optimiser la collecte fiscale auprès des résidents secondaires ». (12<sup>e</sup>/13.02.18) [FIM/11.04.19] **DISCUSSION**
- INT35 Interpellation de M. Vincent Brayer et consorts : « Ces noms de rues hérités du passé à requestionner ? ». (3<sup>e</sup>/02.10.18) [FIM/11.04.19] **DISCUSSION**
- INT36 Interpellation de M. Louis Dana et consorts : « Des cellules contraires aux droits humains au sein de l'Hôtel de police de Lausanne ? ». (11<sup>e</sup>/15.01.19) [SE/11.04.19] **DISCUSSION**
- INT37 Interpellation de M. Philipp Stauber et consorts : « Opération Papyrus Vaud ». (15<sup>e</sup>/12.03.19) [SCS/28.03.19] **DISCUSSION**
- INT38 Interpellation de Mme Caroline Alvarez Henry et consorts : « Pour une communication inclusive à l'intention de tous les parents et de tous les enfants lausannois ». (12<sup>e</sup>/29.01.19) [SE/FIM/CD/18.04.19] **DISCUSSION**
- INT39 Interpellation de M. Benoît Gaillard : « Quelles limites au prosélytisme religieux ou sectaire sur l'espace public ? ». (1<sup>e</sup>/28.08.18) [SE/18.04.19] **DISCUSSION**
- INT40 Interpellation de M. David Raedler et consorts : « Assurer l'information du consommateur en matière d'allergènes ». (15<sup>e</sup>/12.03.19) [SE/02.05.19] **DISCUSSION**
- INT41 Interpellation de M. Johan Pain et consorts : « Qu'en est-il de la santé et des conditions de travail des conducteurs et conductrices aux transports publics lausannois ? ». (15<sup>e</sup>/12.03.19) [FIM/02.05.19] **DISCUSSION**

- INT42 Interpellation de M. David Raedler et consorts: « Quel bilan tirer de la qualité des déchets végétaux récoltés depuis le 1er janvier 2018 ? ». (18<sup>e</sup>/09.04.19) [FIM/09.05.19.] **DISCUSSION**
- INT43 Interpellation de M<sup>me</sup> Eliane Aubert : « Homophobie et transphobie : que fait la ville de Lausanne ? ». (12<sup>e</sup>/29.01.19) [SE/16.05.19] **DISCUSSION**
- INT44 Interpellation de M. Nicola Di Giulio : « Afin que nos ponts lausannois ne deviennent plus le théâtre d’actes désespérés – osons les filets anti-suicides ». (13<sup>e</sup>/12.02.19) [FIM/06.06.19] **DISCUSSION**
- INT45 Interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Le parking privé à usage public du Valentin tente-t-il discrètement de s’agrandir ? ». (11<sup>e</sup>/30.01.18) [CD/06.06.19] **DISCUSSION**
- INT46 Interpellation de M. Jean-Daniel Henchoz : « Politique des quartiers : un nouveau maillon à l’équilibre du budget participatif ? ». (22<sup>e</sup>/11.06.19) [EJQ/20.06.2019] **DISCUSSION**
- INT47 Interpellation de M. Roland Philippoz : « Sous-location des appartements gérés par le Service des Gérances : quels impacts pour la Ville, l’accès à son parc immobilier et son attractivité pour les jeunes ? ». (13<sup>e</sup>/12.02.19) [LEA/20.06.2019] **DISCUSSION**
- INT48 Interpellation de M<sup>me</sup> Thérèse de Meuron : « Le Service social de Lausanne est-il sourd ? ». (1<sup>e</sup>/28.08.18) [SCS/04.07.19] **DISCUSSION**
- INT1 Interpellation de M. Louis Dana et consorts : « Alcool et vitesse : moins de contrôles pour plus d’accidents ? ». (19<sup>e</sup>/07.05.19) [SE/15.08.19] **DISCUSSION**
- INT2 Interpellation de M<sup>me</sup> Sophie Michaud Gigon et consorts : « De quelle couleur doit être une terrasse ? ». (19<sup>e</sup>/07.05.19). [SE/22.08.19] **DISCUSSION**
- INT3 Interpellation de M. Vincent Brayer : « Vers plus de belles terrasses, mais pas sans les restauratrices et restaurateurs lausannois.es ». (19<sup>e</sup>/07.05.19) [SE/22.08.19] **DISCUSSION**
- INT6 Interpellation de M<sup>me</sup> Sara Gnoni : « Pour que les JOJ 2020 soient des jeux durables sur tous les plans ». (14<sup>e</sup>/20.03.18) [SCS/12.09.19] **DISCUSSION**
- INT10 Interpellation de M. Musa Kamenica et consorts : « Clochette : Ecole internationale et bouchon intercommunal ». (3<sup>e</sup>/02.10.18) [FIM/10.10.19] **DISCUSSION**
- INT11 Interpellation de M. Bertrand Picard : « Usage immodéré et abscons des acronymes dans les courriers et notes aux conseillers communaux ». (1<sup>e</sup>/27.08.19) [CD/10.10.19] **DISCUSSION**
- INT12 Interpellation de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Eclaircissements sur la situation de la CPCL suite au changement du taux technique ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [CD/24.10.19] **DISCUSSION**

Prochaines séances : 10.12.19 (18 h et 20 h 30), 11.12.19 (19h30), 17.12.19 (18 h et 20 h 30), 14.01.20 (18h et 20 h 30), 28.01.20 (18 h et 20 h 30), 11.02.20 (18 h et 20 h 30), 03.03.20 (18 h et 20 h 30), 17.03.20 (18 h et 20 h 30), 24.03.20 (18 h et 20 h 30), 07.04.20 (18 h et 20 h 30), 05.05.20 (18 h et 20 h 30), 19.05.20 (18 h et 20 h 30), 26.05.20 (18 h et 20 h 30), 09.06.20 (18 h et 20 h 30), 10.06.20 (18 h), 23.06.20 (18 h et 20 h 30) : *en réserve*, 25.08.20 (de 18 h à 20 h 00), 08.09.20 (18 h et 20 h 30), 22.09.20 (18 h et 20 h 30), 06.10.20 (18 h et 20 h 30), 03.11.20 (18 h et 20 h 30), 10.11.20 (18 h et 20 h 30), 24.11.20 (18 h et 20 h 30), 08.12.20 (18 h et 20 h 30), 09.12.20 (19 h 30), 15.12.20 (18 h et 20 h 30) : *en réserve*.

AU NOM DU BUREAU DU CONSEIL:

La présidente : Eliane Aubert

Le secrétaire : Frédéric Tétaz

**POUR MÉMOIRE**

**I. RAPPORTS (EN ATTENTE DE LA FIN DES TRAVAUX DE LA COMMISSION)**

- 07.3.17 Révision du Règlement du Conseil communal de Lausanne (RCCL) :
- 26.2.13 Projet de règlement de M<sup>me</sup> Thérèse de Meuron de révision totale du règlement du Conseil communal du 12 novembre 1985.
- 06.12.16 Projet de règlement de M. Fabrice Moscheni : « Améliorer la gouvernance du Conseil communal ». (CD) **MATTHIEU CARREL**
- 27.11.18 Postulat de M. Jacques Pernet et consorts : « Plus d'égards pour nos fidèles compagnons à quatre pattes ». (LEA) **ALAIN HUBLER**
- 29.01.19 Postulat de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Résorption de la dette – mise en oeuvre de l'article 1.423 du Recueil d'Organisation Comptable et Financière par la Municipalité ». (FIM) **ALAIN HUBLER**
- 29.01.19 Postulat de M. Benoît Gaillard et consorts : « Objectif 100%. Pour un plan d'investissement et de développement de l'accueil de jour des enfants à Lausanne en vue d'atteindre la couverture complète des besoins ». (EJQ) **MATHIEU MAILLARD**
- 12.03.19 Postulat de M. Nicola Di Giulio : « Pour une salle de gymnastique à Vers-chez-les-Blanc ». (EJQ) **CÉLINE MISIEGO**
- 12.03.19 Postulat de M<sup>me</sup> Laura Manzoni et consorts : « Un 13<sup>e</sup> salaire pour tout le personnel auxiliaire et mensualisé de la Ville de Lausanne ». (FIM) **AXEL MARION**
- 07.05.19 Préavis N° 2019/07 - Politique en matière de vidéosurveillance dissuasive « Rapport d'activité et révision du règlement communal sur la vidéosurveillance ». (SE) **AXEL MARION**
- 07.05.19 Rapport-préavis N° 2019/12 - Réponse au postulat de M<sup>me</sup> Sarah Neumann et M. Philippe Clivaz : « Des mesures ciblées pour les retraites artistiques ». (CD) **PIERRE OBERSON**
- 21.05.19 Rapport-préavis N° 2019/18 - Intentions de la Municipalité en matière de planification scolaire à l'horizon 2030 - Demande de crédit-cadre pour l'assainissement, la rénovation et l'optimisation des bâtiments scolaires - Réponse aux postulats de M. Julien Eggenberger et consorts "Planification des rénovations et constructions scolaires" et de M. Manuel Donzé "Leçons de rythmique : des infrastructures inadaptées". (EJQ) **ANNE-FRANÇOISE DECOLLOGNY**
- 11.06.19 Postulat de M. David Raedler et consorts : « Des nuits sans trafic pour le bien de la santé des lausannoises et lausannois ». (FIM) **ANNE BERGUERAND**
- 11.06.19 Rapport-préavis N° 2019/24 - Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts : « Pour les surfaces commerciales à loyer abordable au centre-ville de Lausanne ». (CD) **VINCENT VOUILLAMOZ**
- 27.08.19 Rapport-préavis N° 2019/26 : Politique de lutte contre les discriminations visant les personnes LGBTIQ - Réponses aux postulats de Mme Léonore Porchet et consorts : « Pour que Lausanne rejoigne le Rainbow Cities Network » et de

Mme Géraldine Bouchez : « Un symbole fort pour dire NON à l'homophobie ».  
(SE/FIM) **ALAIN HUBLER**

27.08.19 Postulat de M. Henri Klunge : « De l'espace pour nos commerçants »

Postulat de M<sup>me</sup> Françoise Piron et consorts : « Pour que les commerçant-e-s bénéficient d'une procédure administrative efficace ». (SE) **LAURA MANZONI**

27.08.19 Postulat de M<sup>me</sup> Florence Bettschart-Narbel: « Pour une ouverture des commerces le(s) dimanche(s) avant Noël »

Projet de règlement de M. Stéphane Wyssa: « Adapter les horaires des commerces à la société actuelle ». (SE) **VALENTIN CHRISTE**

27.08.19 Pétition de M<sup>me</sup> Annabelle Littoz-Monnet, M. Christoph Urwyler et consorts (253 sign.): « Pour la préservation du patrimoine et de l'identité du quartier Dufour/Fontenay/Reposoir/Mont-d'Or/Fleurettes ». **COMMISSION DES PÉTITIONS**

27.08.19 Rapport-préavis N° 2019/28 - Intentions municipales en matière d'égalité entre les femmes et les hommes dans l'administration lausannoise. (FIM) **SARA GNONI**

27.08.19 Postulat de M. Johann Dupuis et consorts : « De l'eau dans le gaz ? Sortir Lausanne et son chauffage à distance de leur dépendance à l'économie gazière pour protéger le climat et assurer la transition énergétique ». (SIL) **GIANNA MARLY**

10.09.19 Rapport-préavis N° 2019/31 – Cohabitation des diverses mobilités au sein de l'espace urbain. Réponse au postulat de M. Claude Calame et consorts : « Pour des modes de déplacement respectueux de toutes et tous ». (SE) **ARNAUD THIÈRY**

10.09.19 Pétition du Mouvement pour la défense de Lausanne (M. François Mercanton) et consorts (3'042 signatures) : « Pour sauver et rénover l'auberge de Sauvabelin ». (LEA) **COMMISSION DES PÉTITIONS**

08.10.19 Préavis N° 2019/32 – Etablissement d'une zone réservée communale selon l'article 46 LATC, concernant les secteurs de Pra Roman, Vers-chez-les-Blanc, Chalet-à-Matthey, Flon Morand, Montblesson. (CD) **MAURICE CALME**

08.10.19 Rapport-préavis N° 2019/29 – Postulat de Henchoz Jean-Daniel : « Pour une exonération à tout le moins partielle des taxes d'amarrage et d'occupation pour les pêcheurs professionnels lausannois ». (SE) **MUSA KAMENICA**

08.10.19 Rapport-préavis N° 2019/34 : Réponse au postulat de M. Yvan Salzman : « Pour une pérennisation des ateliers d'artistes lausannois ». (CD) **CELINE MISIEGO**

10.09.19 Postulat de M. Vincent Vouillamoz et consorts : « Lausanne Capitale Olympique. Une destination touristique ». (SE) **JEAN-DANIEL HENCHOZ**

10.09.19 Postulat de M<sup>me</sup> Anita Messere : « Pour que les proches aidants ne soient pas préférentiels par la Ville ». (FIM) **BERTRAND PICARD**

08.10.19 Préavis N° 2019/36 : « Plaines-du-Loup - premier plan partiel d'affectation - pièce urbaine E - projet de construction de cinq immeubles conformes au concept de société à 2'000 watts et de réalisation des aménagements extérieurs communs à la pièce urbaine Constitution des droits distincts et permanents de superficie grevant la parcelle n° 20'828 en faveur de Logement Idéal - Société coopérative, Jaguar Real Estate S.A., CIEPP Caisse Inter-Entreprises de Prévoyance Professionnelle, SCCH Le Bled et Coopérative d'habitation La Meute - Octroi de cautionnements solidaires en faveur de Logement Idéal SC, de la Coopérative d'habitation La Meute et de la SCCH Le Bled - Bascule d'un crédit d'étude

N° 2016/66 : "Métamorphose. Plaines-du-Loup périmètre du plan partiel d'affectation 1 - objets publics. Demande de crédit pour l'organisation d'un concours d'architecture et les études nécessaire (...)" dans un crédit d'ouvrage N° 2018/01 "Projet Métamorphose - Plaines-du-Loup, périmètre PPA 1 - équipement parcelles, phase préliminaire - Métamorphose - études générales et travaux préparatoires - Demande de crédit d'ouvrage et crédit d'étude (...)" ». (CD/LEA) **FABRICE MOSCHENI**

- 08.10.19 Rapport-préavis N° 2019/37 : Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ) 2020 – Réponse au postulat de M. Yves Ferrari : « Des Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ) qui intègrent véritablement la durabilité environnementale... un pas de plus vers la société à 2'000 W. » - Réponse au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz : « Lausanne veut cultiver la différence, source d'une immense richesse, à l'occasion des JOJ 2020 ». (SCS) **SARA GNONI**
- 08.10.19 Préavis N° 2019/38 : « Cinéma Capitole – Octroi d'un droit de superficie distinct et permanent en faveur de la Fondation Capitole – Demande d'une subvention d'investissement en faveur de la Fondation Capitole – Octroi d'un cautionnement en faveur de la Fondation Capitole – Rénovation, assainissement et agrandissement du bâtiment ». (CD/LEA) **JACQUES-ETIENNE RASTORFER**
- 08.10.19 Postulat de M. Philipp Stauber et consorts : « Evaluation des techniques de captage du carbone en vue d'une installation pilote à Lausanne, par exemple à l'usine de Tridel ou par Gaznat ». (SIL) **ALAIN HUBLER**
- 08.10.19 Pétition de M. Joaquim Manzoni et consorts (3'160 sign.) : « Encore une autre chaîne internationale de fast-food au centre-ville. Sera-t-il bientôt impossible de manger une nourriture saine à Lausanne ? ». (CD/SE) **COMMISSION DES PÉTITIONS**
- 05.11.19 Préavis N° 2019/40 : Cité-Joie – Rénovation et densification d'un immeuble de logements à loyers modérés, et création d'appartements neufs supplémentaires, chemin de Cassinette 17 – Octroi des aides publiques prévues par la loi du 9 septembre 1975 sur le logement – Prolongation et modification du droit distinct et permanent de superficie n° 104 grevant la parcelle n° 2'576 de Lausanne – Etablissement d'une convention sur les espaces extérieurs. (LEA/CD) **ANSELME BENDER**
- 05.11.19 Préavis N° 2019/41 : Travaux de rénovation et de réhabilitation des parcs et domaines – Crédit-cadre annuel 2020. (LEA) **COMMISSION DES FINANCES**
- 05.11.19 Rapport-préavis N° 2019/42 : Bilan et perspectives du plan d'action pour une restauration collective municipale avec une haute qualité nutritionnelle, environnementale et sociale (plan RCD) – Réponses aux postulats de M. Johan Dupuis et consorts : « Plus de bio régional dans la restauration collective lausannoise ! » et de M. Fabrice Moscheni : « Réfrigérateurs en libre-service : réduire le gaspillage alimentaire et améliorer le lien social ». (EJQ/LEA) **CAROLINE ALVAREZ HENRY**
- 05.11.19 Préavis N° 2019/43 : Crédits supplémentaires pour 2019 (2e série). (FIM) **COMMISSION DES FINANCES**
- 05.11.19 Préavis N° 2019/44 : Autorisations d'achats pour l'exercice 2020. (FIM) **COMMISSION DES FINANCES**
- 05.11.19 Préavis N° 2019/45 : Budget de fonctionnement de l'exercice 2020 - Plan des investissements pour les années 2020 à 2023 - Achat d'actions de Romande Energie Holding S.A. - crédit complémentaire - Augmentation du plafond de cautionnement solidaire accordé en garantie des emprunts contractés par la société CADOUEST S.A. - Vente de la participation dans le capital de



Mediaprofil S.A. à Mediaprofil Holding S.A. (FIM/SIL) **COMMISSION DES FINANCES**

05.11.19 Préavis N° 2019/46 : Crédits-cadres annuels 2020 – Entretien constructif de la voirie et des ouvrages, adaptation des espaces publics, renouvellement du marquage routier et des installations de régulation du trafic – Renouvellement et extension des réseaux de distribution d'eau potable et d'évacuation des eaux – Renouvellement et extension des réseaux des Services industriels – Entretien constructif de surfaces extérieures d'établissements scolaires – Entretien de surfaces privées communales. (FIM/SE/SIL/EJQ/LEA) **COMMISSION DES FINANCES**

05.11.19 Rapport-préavis N° 2019/47 : Une certification "VilleVerte" pour la Commune de Lausanne – Réponse au postulat de Mme Géraldine Bouchez et consorts : « Label VilleVerte Suisse, prochaine médaille d'or de Lausanne ? ». (LEA) **NGOC HUY HO**

05.11.19 Pétition du Collectif sous-gare (429 sign.) : « Pétition contre la construction d'une antenne de téléphonie mobile 5G, rue Voltaire, Lausanne, dans une zone densément peuplée ». **COMMISSION DES PÉTITIONS**

**II. INTERPELLATIONS (EN ATTENTE DE LA RÉPONSE DE LA MUNICIPALITÉ)**

19.09.17 Interpellation de M. Philippe Ducommun et consorts : « Lausanne doit-elle encore assumer les obligations de tout le canton en matière de place d'accueil pour les gens du voyage ? ». (3<sup>e</sup>/19.9.17) [SE] **DISCUSSION**

20.11.18 Interpellation de M. Vincent Brayer et consorts : « Les sculptures en ville de Lausanne incarnent-elles une vision patriarcale de la société ? ». (6<sup>e</sup>/06.11.18) [CD] **DISCUSSION**

15.01.19 Interpellation de M<sup>me</sup> Céline Misiego et consorts : « Payer ses poursuites devrait suffire ! ». (8<sup>e</sup>/04.12.18) [FIM] **DISCUSSION**

15.01.19 Interpellation de M. Xavier Company et consorts : « Quelle pérennité en matière de co-financement des infrastructures sportives ? ». (8<sup>e</sup>/04.12.18) [SCS] **DISCUSSION**

29.01.19 Interpellation de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Validons les chiffres iconoclastes du stagiaire-comptable Moscheni concernant le budget 2019 ». (11<sup>e</sup>/15.01.19) [FIM] **DISCUSSION**

12.02.19 Interpellation de M<sup>me</sup> Latha Heiniger : « Contrats d'auxiliaires : La Ville est-elle exemplaire ? ». (13<sup>e</sup>/12.02.19) [FIM] **DISCUSSION**

09.04.19 Interpellation de M<sup>me</sup> Anne-Françoise Decollogny et consorts : « Changer la ville pour préserver le climat - L'inondation du 11 juin 2018 a-t-elle laissé des traces ? ». (18<sup>e</sup>/09.04.19) [SE] **DISCUSSION**

07.05.19 Interpellation de M<sup>me</sup> Françoise Piron : « Pourquoi un tel taux record d'absentéisme pour cause de maladie à la Ville de Lausanne ? ». (19<sup>e</sup>/07.05.19) [FIM] **DISCUSSION**

21.05.19 Interpellation de M. Ilias Panchard et consorts : « La ville contribue-t-elle à réduire les situations d'apatridie ? ». (20<sup>e</sup>/21.05.19) [SE] **DISCUSSION**

21.05.19 Interpellation de M. Joël Teuscher : « La Municipalité est-elle prête à l'arrivée des e-trottinettes et aux enjeux du free-floating ». (20<sup>e</sup>/21.05.19) [FIM] **DISCUSSION**

10.09.19 Interpellation de M. Fabrice Moscheni et consorts : « Que se passe-t-il avec le projet de parc du Jorat ? ». (2<sup>e</sup>/10.09.19) [LEA] **DISCUSSION**

- 08.10.19 Interpellation de M. Benoît Gaillard et consorts : « Nouveaux développements quant au gaz ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [SIL] **DISCUSSION**
- 08.10.19 Interpellation de M. Matthieu Carrel et consorts : « Anne, ma sœur Anne où en sont les établissements de la ville ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [LEA] **DISCUSSION**
- 08.10.19 Interpellation de M. Benoît Gaillard et consorts : « Ecoquartier des Plaines-du-Loup : point de situation sur le contracting ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [SIL] **DISCUSSION**
- 08.10.19 Interpellation de M. Nicolas Tripet et consorts : « Quelle identité numérique pour nos enfants... dans 15 ans ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [EJQ] **DISCUSSION**
- 08.10.19 Interpellation de M<sup>me</sup> Céline Misiege et consorts : « Viol : comment les victimes sont-elles prises en charge ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [SE] **DISCUSSION**
- 08.10.19 Interpellation de M. Denis Corboz et consorts : « Accident de la rue de la Mercerie, quelle suite donner ? ». (3<sup>e</sup>/08.10.19) [FIM/SE] **DISCUSSION**
- 05.11.19 Interpellation de M. Alain Hubler et consorts : « Les SUV une plaie pour le climat et les villes... ». (4<sup>e</sup>/05.11.19) **DISCUSSION**



## Première partie

Membres absents excusés : Mmes et MM. Dupuis Johann, Felli Romain, Grin Claude Nicole, Mach André, Martinho José, Martelli Lara, Masson Jean-Luc, Tran-Nhu Thanh-My, Conscience Pierre.

Membres absents non excusés : MM. de Haller Xavier, Miauton Philippe.

Membres présents	88
Membres absents excusés	10
Membres absents non excusés	2
<b>Effectif actuel</b>	<b>100</b>

A 18 h, à l'Hôtel de Ville.

---

## Communication

Décès de M. Pierre Payot, père de M. David Payot

**La présidente** : – Vous avez appris, tout comme moi, le décès de M. Pierre Payot. Pierre Payot, grande figure du POP, s'est éteint ce mardi, à l'âge de 96 ans. Il a été député au Grand Conseil vaudois de 1949 à 1953, puis de 1957 à 1988. Puis, il a été conseiller communal à Lausanne de 1990 à 2005.

Pendant son activité au Conseil communal, il a siégé à la Commission permanente des finances de 1990 à 2001. Il en a assuré la vice-présidence, puis la présidence. Il a aussi fait partie de la Commission permanente d'informatique, de 1990 à 1993, de la Commission permanente de recours en matière d'impôt communal de 1994 à 1997, et il a fait partie de la Commission permanente de gestion de 2002 à 2005.

M. Pierre Payot est le père de notre municipal, David Payot. J'adresse donc, au nom du Bureau du Conseil, toutes nos sincères condoléances à M. le municipal David Payot. Je pris l'assemblée à se lever afin d'observer une minute de silence en signe de recueillement.

*L'assemblée et le public se lèvent et observent une minute de silence.*

---

## Communication

Présence d'étudiant·e·s de l'Université de Lausanne

**La présidente** salue la présence d'étudiant·e·s de l'Université de Lausanne.

*Applaudissements.*

---

## Communication

Démission de Mme Sophie Michaud Gigon, conseillère, du Conseil communal

Lausanne, le 11 novembre 2019

Madame la Présidente,

il y a 12 ans jour pour jour, j'étais assermentée au sein de notre Conseil. Aujourd'hui, c'est avec émotion que je vous remets ma lettre de démission.

Amoureuse des institutions politiques, je suis convaincue que les personnes qui s’y engagent sont des personnes qui contribuent au mieux vivre ensemble et qui sont au niveau communal mues par la volonté de participer à la bonne marche de leur lieu de vie.

La politique, c’est aussi la chose la plus chronophage qui soit ! Car derrière tout ce qui se voit au Conseil, il y a parallèlement ces échanges, cette vie de parti, ces discussions... Vouloir rentabiliser le temps investi en politique, c’est comme vouloir entrer dans du 36 quand on fait du 42 : une mauvaise idée. Bref, la politique exige de notre part à toutes et tous forcément un peu de passion.

Et de la patience ! Ah, la patience... Peut-être du reste que dans une cinquantaine d’années, on aura une place des Bergières et qu’on y apposera une plaque “*SQUARE de l’enquiquineuse Sophie Michaud Gigon*”, comme reconnaissance à titre posthume (*quoique, 50 ans, ça m’a l’air quand même un peu serré*).

En 12 ans, j’ai travaillé pour mon quartier et pour la qualité de vie dans ma ville, en touchant à tous les domaines : sport, santé, écoles, pollution de l’air, politique régionale, logements, économie locale, aménagements extérieurs et lieux de vie, etc.

J’ai ainsi eu l’impression qu’on peut finalement faire beaucoup en faisant preuve de bon sens, en investissant aux bons endroits, en créant du lien et en partageant l’adage que là où on habite, eh bien on s’y engage. Quel que soit la forme de l’engagement finalement.

Nous avons la chance dans ce Conseil d’avoir affaire à une Municipalité de grande qualité, et le rythme effréné auquel les astreint la gestion d’une ville comme Lausanne est coloré par nos interventions plus ou moins dans la cible, qu’ils accueillent avec professionnalisme, teinté d’un certain fatalisme face à nos exigences multiples – mais souvent légitimes, bien sûr. Ce Conseil joue son rôle et le groupe des Verts n’est pas en reste, je l’avoue, avec un brin de fierté.

En quittant le Conseil communal, je quitte donc une famille. J’ai tissé des liens avec des collègues de tous les partis, de gauche à droite, et développé même de belles amitiés avec certaines et certains d’entre vous; ce qui nous a réuni au fil des ans, ce ne sont pas forcément nos positions politiques mais des valeurs humaines, un lien affectueux particulier au-delà des attaches partisans.

Après 10 ans de lobbying fédéral en faveur de la nature et de l’environnement, puis en faveur des consommateurs, je poursuis dès décembre mon travail à Berne en tant que Conseillère nationale, tout en le combinant avec mon poste à la FRC. Gageons que je ne pourrai pas – comme dans notre Conseil – y défendre mes projets, un bonnet de water-polo vissé sur la tête, et que cette liberté me manquera. Comme vous tous d’ailleurs me manquerez.

Mais nous nous reverrons, car Lausanne reste ma ville, comme elle est la vôtre.

Madame la Présidente, chères et chers collègues, chère Municipalité, cher Monsieur Tétaz, il ne me reste plus qu’à vous remercier pour ces 12 années, à vous demander de transmettre mes remerciements à l’administration communale, et à vous souhaiter de continuer à mener les affaires de notre ville avec passion et tambour battant.

Sophie Michaud Gigon

**La présidente :** – J’aimerais remercier Mme la conseillère communale pour tout le travail qu’elle a effectivement fait dans ce Conseil au cours de ces trois dernières législatures, puisqu’elle est entrée au Conseil, comme elle l’a dit, il y a douze ans. Elle a été très présente dans ce Conseil communal, notamment elle a fait partie de la Commission de politique régionale. Je souhaite plein succès à Mme la conseillère dans ses futures tâches, et je lui souhaite beaucoup de plaisir, comme elle a eu du plaisir au Conseil communal. Bravo encore, et merci.

*Applaudissements.*

## Communication

Démission de Mme Alice Genoud, conseillère, du Conseil communal

Madame la Présidente,

Suite à mon accession comme vienne-ensuite au Grand conseil et conformément aux statuts du groupe des Verts, je vous communique par la présente ma démission du Conseil communal de Lausanne pour effet au 30 novembre prochain. J'aurai évidemment toujours à cœur de défendre les intérêts de notre commune au parlement cantonal, cette fois-ci dans un groupe en position minoritaire. En tout cas pour l'instant.

Quatre ans presque jour pour jour après mon entrée dans cette assemblée, il m'a paru important de faire un petit bilan que je me permets de partager avec vous. J'en arrive en effet approximativement à un total de :

- 368 heures de débats en plénum
- 90 apéritifs-débriefing post-séance du Conseil
- 96 séances de groupes
- 85 séances de commission
- 5 présidents et présidentes du Conseil
- 2 votes à bulletin secret
- 10 litres de tisane à la camomille pour le mal de tête de 22h54
- 4 participations au tournoi interservice (et à ce jour, aucun match gagné)

Certains d'entre nous ont évidemment fait plus, d'autre moins. Il n'en reste pas moins que tout le monde ici peut faire ce genre de calculs et se rendre compte de l'ampleur de notre engagement collectif. L'impact sur notre vie privée est souvent lourd. La finalité ultime de chaque heure de séances ou de chaque rapport n'est pas toujours évident et nous interroge sans cesse sur la façon dont nous répondons au mandat qui nous a été confié dans les urnes. Chacun d'entre nous poursuit cependant, semaines après semaines, convaincus des vertus et de l'importance du débat d'idée et du service à nos institutions. Et au-delà des échanges parfois rudes, des discussions qui peinent ou de celles qui nous enrichissent, je reste pour ma part impressionnée par un consensus qui nous réunit tous: celui qui nous rappelle que la démocratie locale et l'engagement envers le bien commun mérite largement de ne pas compter ses heures.

J'en profite pour adresser mes remerciements sincères aux rouages indispensables de notre assemblée, soit l'excellente équipe du secrétariat, M. Tétaz en tête, l'équipe technique qui nous permet de nous voir (et revoir) à toutes heures du jour et de la nuit et évidemment nos huissiers. Il ne faut pas oublier que ce sont eux la véritable colonne vertébrale de notre Conseil.

Je vous souhaite à tous des séances animées, vivantes et au service de notre collectivité. Je suis sûre que je les regretterais très vite.

Veillez agréer, Madame la Présidente, mes meilleures salutations,

Alice Genoud

**La présidente :** – Merci, madame Genoud, pour votre durée au Conseil communal. Vous avez fait un peu moins de temps que Mme Michaud Gigon.

Vous avez fait partie de la Commission des pétitions 2016-2021, de la Commission de politique régionale 2016-2011. Vous siégez depuis 2016, et vous donnez votre démission aujourd'hui pour entrer en tant que députée au Grand Conseil. Je vous remercie infiniment pour le travail que vous avez fait. Nous vous avons souvent entendue en tant que

coprésidente des Verts, en tant que femme. Vous aviez toujours de bonnes interpellations. Je vous souhaite de bien participer au Grand Conseil. Effectivement, ce sera différent, puisque vous serez minoritaire, mais peut-être, comme vous l'avez dit, qu'un jour cela changera. Merci beaucoup madame Genoud.

*Applaudissements.*

### **Communication – Dépôt**

Pétition de Mme Aude Billard et consorts (100 signatures) : Demande de patrouilleurs scolaires pour sécuriser le rond-point de Montchoisi à proximité des collèges de Chandieu et Montchoisi

Lausanne, le 4 novembre 2010

Madame, Monsieur,

Je sou mets, ci-joint, une pétition signée par plus de 100 parents d'élèves des collèges de Chandieu et de Montchoisi, pour considération par la commission des pétitions.

La pétition demande de mettre en place des patrouilleurs scolaires pour assurer la sécurité des nombreux enfants qui doivent traverser le carrefour de Montchoisi. Ce carrefour est rendu dangereux par les trois artères qui s'y croisent, ses sept passages piétons, et ses deux ronds-points juxtaposés.

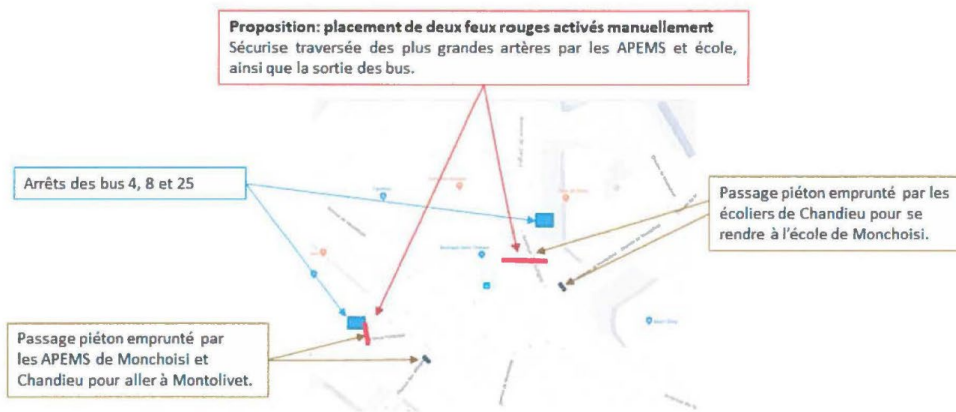
Originellement, la pétition était partie de parents d'élèves. L'idée de patrouilleurs scolaires répondait à leur crainte pour la sécurité aux heures d'arrivée et sorties d'école, soit à 8h30, 11h30, 13h50 et 15h30. Cependant, lors de la récolte de pétition, il est apparu que les enfants traversaient aussi ce carrefour en dehors de ces heures. En effet, les élèves de Chandieu doivent se rendre à Montchoisi deux fois par semaine pour la rythmique et la gymnastique. Ils traversent le carrefour quatre fois par semaine, accompagnés d'un seul adulte, leur enseignant(e). Les APEMS de Chandieu et Montchoisi doivent aussi le traverser, chaque midi en fin d'après-midi, respectivement, pour accompagner les enfants dans les locaux de Montolivet. Pour cette raison, plusieurs employés des APEMS et plusieurs enseignants de Chandieu ont aussi signé la pétition pour exprimer leur propre crainte à traverser ce carrefour avec les groupes d'enfants sous leur responsabilité.

Pour améliorer la sécurité de ce carrefour de manière pérenne, nous proposons d'installer de feux de circulation, à activer manuellement, aux deux artères indiquées dans l'image ci-dessous. Cela aura l'avantage d'offrir une sécurité à toute heure pour la traversée des ronds-points, et ce non seulement pour les enfants des écoles mais pour tous les piétons du quartier. Le carrefour est traversé par de nombreux piétons du fait des trois bus qui s'y arrêtent.

Lausanne compte déjà plusieurs ronds-points sécurités par l'addition de feux de circulation (par exemple, giratoire de Malley – sorties sur avenues du Chablais et de Longemalle, giratoire Figuier – sortie Avenue de Cour) et de patrouilleurs scolaires (giratoire avenues Alpes – Harpe, Collège de Montriond).

En vous remerciant pour l'attention que vous portez à cette demande, je reste à disposition pour tout complément d'information.

*Aude Billard, conseillère communale PSL*



Texte de la pétition

**Demande de patrouilleurs scolaires pour sécuriser le rond-point de Montchoisi à proximité des collèges de Chandieu et Montchoisi**

Les collèges de Chandieu et Montchoisi accueillent des enfants de 1P à 4P et 1P à 6P, respectivement. Pour se rendre aux deux collèges, la plupart des enfants doivent traverser le carrefour de Montchoisi. De plus, les enfants du collège de Chandieu doivent se rendre deux fois par semaine au collège de Montchoisi pour en utiliser la salle de gym. Ils s’y rendent accompagné de leur enseignante, qui, à elle seule, doit assurer la sécurité d’une vingtaine d’enfants lors de la traversée de ce grand carrefour.

Le trafic routier au carrefour de Montchoisi est très important, du fait qu’il fait se croiser pas moins de sept routes, dont deux grandes artères, l’« avenue de Jurigoz » et l’« avenue de Montchoisi ». Le trafic est particulièrement intense le matin aux heures de pointes, qui sont aussi les heures d’arrivée à l’école. En sus, la présence de deux ronds-points dos à dos demande aux automobilistes une vigilance accrue pour naviguer dans le trafic routier. Cette attention peut parfois se faire au détriment de l’attention requise pour les piétons.



Figure 1 : Patrouilleurs scolaires à Fribourg source : cath.ch

Cette pétition demande à la ville d’organiser une présence de patrouilleur scolaires (Figure 1) aux trois passages piétons illustrés sur la Figure 2. La sécurisation de ces trois passages piétons assurerait un chemin sûr pour tous les enfants, incluant ceux arrivant par le bus.

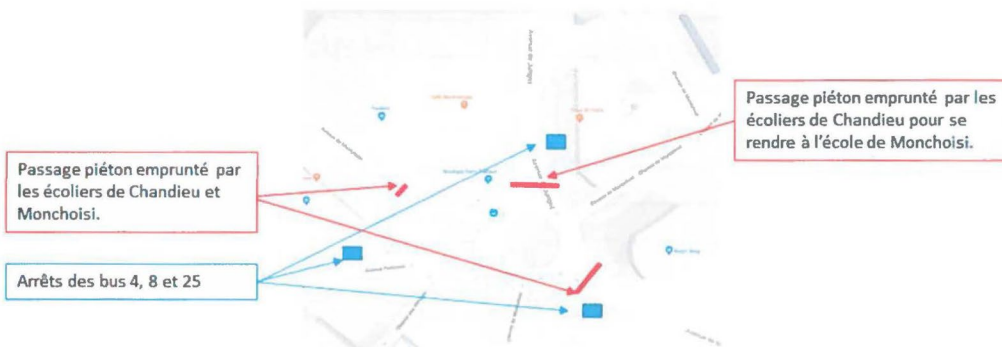


Figure 2 : Carrefour de Montchoisi avec ses deux ronds-points, les trois passages piétons qui bénéficieraient d’une présence de patrouilleurs scolaires, et les arrêts de bus.



## Communication

Séances du Conseil communal des mardis 19 et 26 novembre 2019 – demandes de traitement prioritaire

Lausanne, le 31 octobre 2019

Madame la Présidente,

La Municipalité vous adresse les demandes de traitement prioritaire pour les séances du Conseil communal citées en marge, qu'elle vous remercie de traiter dans l'ordre suivant :

**Préavis N° 2019/15 – LEA :** « Aéroport régional Lausanne-La Blécherette – Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette "Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette" – Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts "Pour une réduction conséquente des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic en zone urbaine" ».

**Motifs :** Les attentes de la population concernée et de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) sont importantes quant au traitement de ce préavis par le Conseil communal. La concrétisation dans les meilleurs délais possibles du protocole d'accord entre la Ville et l'ARLB qui traite, notamment, de la répartition nord-sud des mouvements des aéronefs en favorisant les vols vers le nord, des actions financières en vue de limiter les nuisances et de promouvoir les innovations pour un renouvellement de la flotte d'avions, de l'instauration des rencontres régulières entre l'ARLB et l'ADRB, d'un développement du parc d'agglomération de la Blécherette et d'une sécurisation de la piste à l'ouest par la mise en place d'une barrière esthétique ainsi que d'un plan de communication pour valoriser les actions de réduction des nuisances de l'ARLB serait favorable. De plus, l'approbation du préavis par le Conseil communal permettrait d'avoir plus de poids dans leurs mises en œuvre.

**Préavis N° 2019/19 – SCS :** « Centre omnisports de Grand-Vennes et Zone sportive de Vidy – remplacement de deux terrains de football en matière synthétique – demande de crédit d'ouvrage ».

**Motifs :** Les appels d'offres doivent être lancés rapidement.

**Préavis n° 2019/25 – CD** [en 2<sup>e</sup> partie, le syndic étant absent en 1<sup>ère</sup> partie] : « Parcelle n° 874 de Prilly – Immeuble affecté au badminton. Vente à la société Insula S.A. de droits à bâtir octroyé par le plan partiel d'affectation « Viaduc » et accord de péréquation de droits à bâtir. Rénovation de l'immeuble du badminton ».

**Motifs :** Le PPA Viaduc sis à Prilly approuvé par le Canton le 3 juillet 2019 n'a fait l'objet d'aucun recours. Il est ainsi entré en vigueur. Le Groupe Realstone et Insula S.A. souhaitent lancer dès le premier trimestre 2020 un concours d'architecture et d'espaces publics en étroite collaboration avec la ville de Prilly. Pour aller de l'avant dans ce projet, Insula S.A. doit pouvoir effectivement disposer du solde des droits à bâtir du badminton, ce qui nécessite la validation par le Conseil communal de Lausanne dudit préavis.

Les dossiers suivants peuvent cas échéant être traités le 26 novembre 2019 :

**Rapport-préavis N° 2019/33 – FIM/SE/LEA :** « Assainissement du bruit routier – Définition de la stratégie d'intervention de la Ville de Lausanne – Réponse au postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts « A 30 km/heure à toute vitesse ! » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Rue du Valentin, Rue de la Pontaise, Av. Druey entre 22h00 et 06h00 » - Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Rue Centrale, Rue Saint-Martin, Rue César-Roux entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue de Béthusy, Avenue Victor-Ruffy, Avenue de Chailly entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la

vitesse à 30 km/h sur les Avenue de Morges, Avenue d'Echallens, Avenue Recordon entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue du Léman et Avenue de Rumine entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue Fantaisie, Avenue de Montchoisi, Avenue de Jurigoz entre 22h00 et 06h00 ».

**Motifs :** La stratégie d'assainissement du bruit routier en ville de Lausanne se déploie depuis de nombreuses années. Toutefois les mesures présentées dans le préavis ci-dessous proposent une accentuation de la démarche avec notamment la mise en œuvre de 7 zones 30 spécifiquement liées au bruit et l'abaissement de la vitesse de circulation nocturne à 30 km/h sur les axes à fort trafic. L'Ordonnance sur la protection contre le bruit prévoyait un assainissement des axes routiers jusqu'à mars 2018, les délais sont donc échus et il est urgent d'intervenir en lançant les nouvelles solutions, dorénavant possibles, proposées dans le préavis.

**Rapport-préavis N° 2019/17 – EJQ :** « Politique des quartiers : deuxième étape – Caravane des quartiers et réponse au postulat de Mme Latha Heiniger « Un Contrat de quartier pour les quartiers Nord Ouest de la Ville de Lausanne, prioritairement pour les quartiers de Bellevaux/Entre-Bois ».

**Motifs :** Une validation prochaine par le Conseil communal doit permettre de répondre aux attentes des associations concernant le plan d'actions relatif à la Caravane des quartiers et sa complémentarité avec les Contrats de quartier.

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

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

## Communication

Traitement prioritaire du rapport 2019/35 et du rapport de gestion municipale 2018

Lausanne, le 5 novembre 2019

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal,  
Monsieur le Syndic,  
Mesdames et Messieurs les membres de la Municipalité

Afin de garantir leur traitement avant la fin de l'année, le Bureau vous informe que les points ci-dessous seront pris en priorité lors de l'une des séances du Conseil communal du 19 novembre 2019 ou 26 novembre 2019 :

- Rapport N° 2019/35 : initiatives et pétitions en cours de traitement. Situation au 30 juin 2019.
- Rapport de gestion municipale pour 2018 et réponses aux observations.

Nous vous remercions de prendre note de ce qui précède et vous prions de recevoir nos plus cordiales salutations.

Conseil communal de Lausanne

La présidente : *Eliane Aubert*

Le secrétaire : *Frédéric Tétaz*

## Communication

### Traitement prioritaire des pétitions

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal,  
Monsieur le Syndic,  
Mesdames et Messieurs les membres de la Municipalité

Pour ne pas ouvrir deux fois le débat sur le même thème, la Commission des pétitions a demandé au Bureau de faire en sorte que la pétition de Mme Noz Anne Lise et crts – « Marterey pour tous » soit traitée rapidement. Elle est en lien avec le postulat de M. Manuel Donzé et crts – « *Une rue Marterey 100 % piétonne* » renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 19.03.2019. Si le Conseil devait suivre l'avis de la Commission et renvoyer cette pétition pour étude et rapport-préavis, la Municipalité, qui prévoit de répondre au postulat Donzé pour début 2020, pourrait ainsi répondre aux deux objets dans le même rapport.

L'objet ci-dessous sera traité lors de l'une des séances du 19.11.2019 ou 26.11.2019 :

- **R17** : Pétition de M<sup>me</sup> Anne Lise Noz et consorts (3001 sign.) : « *Marterey pour tous* »

Nous vous remercions de prendre note de ce qui précède et vous prions de recevoir nos plus cordiales salutations.

Conseil communal de Lausanne

La présidente : *Eliane Aubert*

Le secrétaire : *Frédéric Tétaz*

## Communication

Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Fabrice Moscheni et consorts déposée le 3 novembre 2018

Eclaircissements sur la situation de la CPCL suite au changement du taux technique

### Rappel de l'interpellation

*« La Caisse de pensions de la Ville de Lausanne (CPCL) gère les avoirs du deuxième pilier des employé·e·s de la Ville de Lausanne. A ce titre, la CPCL joue un rôle central de la prévoyance car elle est responsable d'assurer les prestations de retraites de nombreux hommes et femmes.*

*A cet aspect social s'ajoute un aspect financier important. La CPCL est en situation fragile avec un taux de couverture de 66.7% au 31 décembre 2016.*

*Soulignons que la situation fragile actuelle fait suite à une série d'assainissements qui ont eu lieu en 2000, 2004, 2008 et 2012. Ces assainissements ont requis l'injection de plus de CHF 800 millions en capital supplémentaire cumulé qui a été financé par la Ville de Lausanne et donc par des prélèvements d'impôts et de taxes auprès de la population lausannoise, voire par l'augmentation de la dette de la Ville de Lausanne.*

*Afin de se mettre en conformité avec les recommandations de la DTA 4, la CPCL a baissé son taux technique de 3.5% à 2.5% au 1<sup>er</sup> janvier 2018. A cet effet, des provisions de CHF 215 millions ont été constituées au 31 décembre 2016. Malgré ces provisions importantes (i.e. 10% des actifs du bilan), le taux de couverture ne cède que 1.4% et est à 66.7% au 31 décembre 2016 contre 68.1% au 31 décembre 2015).*

*Le but de cette interpellation est de comprendre comment ce tour de force a été possible et dans quel cadre il a été accompli. En lieu et place du rapport de la CPCL au*



31 décembre 2017, nous prenons comme base de discussion le rapport au 31 décembre 2016. En effet, ce dernier donne plus de détails sur la restructuration comptable qui a été menée ».

### Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

**Question 1 : Au 31 décembre 2016, on constate une augmentation de 1.2% des assurés actifs et de 3% des pensionnés.**

**a. Quelles sont les différentes institutions et entreprises affiliées qui ont contribué à ces augmentations ?**

Vous trouverez les principales évolutions des effectifs dans les tableaux ci-dessous :

Assurés actifs	01.01.2018	Evolution		01.01.2017	Evolution		01.01.2016
		Nombre	%		Nombre	%	
Conservatoire	246	15	6.49%	231	11	5.00%	220
Transport Lausannois	1'351	46	3.52%	1'305	23	1.79%	1'282
Ville de Lausanne	5'192	21	0.41%	5'171	53	1.04%	5'118
Autres employeurs	483	38	8.54%	445	-1	-0.22%	446
<b>Total</b>	<b>7'272</b>	<b>120</b>	<b>1.68%</b>	<b>7'152</b>	<b>86</b>	<b>1.22%</b>	<b>7'066</b>

Bénéficiaires de rentes	01.01.2018	Evolution		01.01.2017	Evolution		01.01.2016
		Nombre	%		Nombre	%	
Conservatoire	95	3	3.26%	92	2	2.22%	90
Transport Lausannois	697	1	0.14%	696	11	1.61%	685
Ville de Lausanne	3'234	16	0.50%	3'218	79	2.52%	3'139
Autres employeurs	387	18	4.88%	369	36	10.8%	333
<b>Total</b>	<b>4'413</b>	<b>38</b>	<b>0.87%</b>	<b>4'375</b>	<b>128</b>	<b>3.01%</b>	<b>4'247</b>

L'évolution de l'effectif de la CPCL dépend fortement des stratégies mises en place par les employeurs affiliés.

A la lecture du tableau, on constate que durant les exercices 2016 et 2017 la Ville de Lausanne a une progression des assurés actifs plus faible que les tl et le Conservatoire.

La progression des assurés actifs au Conservatoire se monte à 6.49% en 2017 contre 5% en 2016. Cet établissement et les autres écoles (contenues dans la rubrique « autres

employeurs » ont un effectif d'enseignants conditionné par le nombre d'élève inscrits. Il est par conséquent difficile de dégager une tendance annuelle concernant le comportement de l'effectif.

**b. *Quelles sont les prévisions de la CPCL sur l'évolution du nombre d'assurés actifs et de pensionnés/la pyramide des âges de la Caisse (i.e. « rapport démographique ») ?***

Les projections actuarielles nécessaires à la modélisation du plan de financement imposé par le législateur ont été effectuées en partant de l'hypothèse d'une stabilité de l'effectif des assurés actifs.

Avec le postulat d'une stabilité de l'effectif des assurés actifs, l'évolution de l'effectif ne dépend que des fréquences de décès et d'invalidité issues des tables actuarielles, ainsi que des probabilités de démission, de prise de retraite et de début d'assurance déterminées par rapport aux données historiques. La CPCL applique, par conséquent, des prévisions conservatrices et prudentielles.

L'évolution de l'effectif des bénéficiaires de rente dépend de celle de l'effectif des actifs (mise à l'invalidité, prises de retraite et décès) et de la mortalité des bénéficiaires issue des tables actuarielles.

Selon ces modélisations, l'évolution du rapport démographique présente une tendance projective claire à la dégradation. Au 31 décembre 2016, il y a environ 1.7 actifs pour un bénéficiaire de rente. A l'horizon 2051 et selon les hypothèses retenues pour la modélisation du plan de recapitalisation, ce rapport devrait se situer proche de 1.0 ce qui implique que le nombre des bénéficiaires égale celui des actifs.

Il faut savoir que le rapport démographique de 1.7 précité est défavorable en termes de financement à long terme des prestations de la CPCL. En effet, ce même rapport est d'environ 2.0 pour la Caisse de pensions de l'Etat de Vaud ou encore 2.15 pour la caisse des communes vaudoises (CIP). Le ratio actifs/bénéficiaires moyen pour les caisses de pension suisses est de l'ordre de 3.6.

***Question 2 : En termes de calculs actuariels, est-ce que la CPCL prend en compte l'allongement de l'espérance de vie dans ses bases techniques actuarielles ?***

Oui, conformément aux pratiques usuelles, la modélisation de l'accroissement de la longévité est prise en compte dans les bases techniques.

La CPCL utilise les bases techniques LPP 2015 (périodique et projetées en 2015) avec une adaptation des probabilités de risque en fonction de l'historique de la Caisse ainsi que la prise en compte des facteurs d'accroissement de la longévité future par la méthode de Menthonnex.

De plus, la CPCL constitue chaque année une provision technique de longévité destinée à prendre en compte l'accroissement de l'espérance de vie, et servant à financer le coût d'un futur changement de bases techniques, et alimentée chaque année à raison de 0.5% du capital de prévoyance des actifs et des bénéficiaires de rentes. Les dispositions applicables se trouvent au sein du règlement sur les passifs de nature actuarielle.

***Question 3 : Quel est l'historique des montants annuels versés par les employés et l'employeur en tant que contributions d'assainissement ? Y a-t-il encore de telles cotisations ?***

Selon les comptes annuels figurant dans les différents rapports de gestion de la CPCL, les contributions d'assainissement ont été prélevées de 2006 à 2012.

Exercice	Cotisation d'assainissement		
	Assurés	Employeurs	Total
2006	3'616'899	3'616'850	7'233'749
2007	5'495'972	7'328'092	12'824'064
2008	5'717'165	7'622'966	13'340'131
2009	6'006'671	8'008'736	14'015'407
2010	6'167'216	8'222'756	14'389'972
2011	6'292'116	8'389'382	14'681'498
2012	6'384'299	8'512'242	14'896'541
<b>Total</b>	<b>39'680'338</b>	<b>51'701'024</b>	<b>91'381'363</b>

Conformément au rapport-préavis N° 2012/18 « Assainissement de la CPCL. Mise en conformité avec les modifications de la LPP sur le financement des institutions de prévoyance de corporations de droit public ainsi que la réforme structurelle. Révision des statuts de la CPCL. Réponses aux postulats de Messieurs Hildbrand et consorts, Claude-Alain Voiblet et David Payot », les contributions d'assainissement ont été supprimées et incluses dans les cotisations ordinaires dès 2013.

**Question 4 : Quel est l'historique des taux de cotisation employés et employeur (hors contributions d'assainissement) et des montants annuels correspondants versés par les employés et l'employeur ?**

Pour rappel et conformément à l'article 50 alinéa 2 LPP, les dispositions concernant le financement sont édictées par la corporation de droit public et ne sont, par conséquent, pas de la compétence du Comité de la CPCL. Elles figurent dans les statuts et sont adoptées par le Conseil communal.

Depuis 2005, les statuts ont été modifiés à plusieurs reprises. En 2006, des cotisations d'assainissement ont été introduites. En 2013, les cotisations d'assainissement ont été supprimées et les taux de cotisations ont été révisés. La cotisation extraordinaire des employeurs a également été révisée et intégrée dans la cotisation ordinaire.

Les taux et les montants des différents types de cotisations ont été compilés dans le document en annexe selon les éléments repris des rapports de gestion figurant sur le site internet de la CPCL. Depuis 2005, les employeurs ont ainsi versé au total CHF 1.005 milliard, contre CHF 570 millions pour les employés.

**Question 5 : Au 31 décembre 2016, sur quelle base les biens immobiliers ont-ils été réévalués de 108 millions ?**

La variation de CHF 108 millions de l'immobilier à l'actif du bilan entre le 31 décembre 2015 et le 31 décembre 2016 se décompose comme suit :

Investissements/constructions en cours	21'086'442
Vente immeuble	-4'695'917
Plus et moins-values sur immeubles	92'371'631
<b>Variation immobilier</b>	<b>108'762'156</b>

Compte tenu de ce qui précède, la variation imputable à la plus-value sur immeubles s'élève à CHF 92.4 millions sur les CHF 108 millions de variation totale.

**a. Sur quelle base et suivant quelle méthode ces réévaluations ont-elles été calculées et qui en a décidé ?**

La réévaluation a été sollicitée par l'organe de révision par les biais d'une recommandation formulée en 2015 dans le cadre des comptes 2014. La CPCL utilise la méthode du Discounted cash flows (DCF) pour valoriser son parc immobilier, consistant à projeter sur un horizon de plusieurs années les revenus locatifs nets des charges, et à les escompter pour en obtenir la valeur actuelle.

La détermination du taux d'actualisation des avoirs immobiliers détenus en direct fait partie des responsabilités de l'organe suprême d'une institution de prévoyance, qui doit s'assurer, notamment sur la base d'expertises externes, que l'évaluation est appropriée.

Sur recommandation de l'organe de révision et d'experts consultés sur la méthodologie ainsi que sur les paramètres de la DCF, le Comité a décidé d'abaisser le taux d'escompte moyen pour l'ensemble du parc de 4.4% à 4% à fin 2016, afin de mieux refléter les conditions de marché et le faible niveau persistant des taux d'intérêt. Les plus ou moins-values de l'exercice 2016 sont expliquées pour l'essentiel par les variations des taux d'escompte, les variations des autres paramètres de la DCF (loyers, coûts administratifs, coûts de maintenance ainsi que leur taux de croissance respectif) n'ayant que peu impacté les valeurs globalement. Cette baisse moyenne du taux d'escompte a produit la plus-value susmentionnée de CHF 92.4 millions.

Avant la réévaluation de 2016, la CPCL utilisait par ailleurs des taux d'escompte différents pour les immeubles subventionnés et/ou contrôlés du parc ex-Colosa (3.4% en moyenne) et pour les immeubles libres du parc historique (4.8% en moyenne). Toujours sur recommandation de l'organe de révision et des experts consultés, le Comité a également décidé d'harmoniser ces taux d'escompte à 4% à fin 2016 pour tous les types d'immeubles. La hausse du taux d'escompte de 3.4% à 4% pour le parc ex-Colosa a produit une moins-value bilancielle de CHF 64.0 millions, tandis que la baisse du taux d'escompte de 4.8% à 4.0% pour le parc historique a produit une plus-value bilancielle de CHF 156.4 millions.

Enfin, il convient de relever que ce que la Caisse a gagné en plus-values à court terme, elle l'a perdu à long terme à travers une rentabilité attendue plus faible sur son parc immobilier, de sorte que l'abaissement du taux d'escompte est globalement neutre pour l'équilibre financier à long terme.

**b. Quelle est la diminution du rendement brut de ces actifs immobiliers? En particulier, quelle est la diminution du rendement brut des biens provenant de COLOSA lors de la recapitalisation de la CPCL ?**

Dans la mesure où la méthode DCF est utilisée, le taux d'actualisation déterminant est le taux d'actualisation des flux nets projetés sur tout l'horizon de la DCF. Le rendement brut implicite pour le premier flux de la DCF est mentionné ci-après à titre indicatif, même si celui-ci ne peut pas être comparé directement au rendement brut de la méthode par capitalisation (la DCF intègre explicitement la croissance des revenus et charges, ce qui n'est pas le cas de la méthode par capitalisation).

Sur l'ensemble du parc, le rendement brut a diminué de 7.2% à 6.4% par suite de la revalorisation au 31 décembre 2016. Pour le parc ex-Colosa spécifiquement, le rendement brut a augmenté de 6.7% à 9.0% par suite de la moins-value enregistrée au 31 décembre 2016.

**c. *Quelle est la diminution du rendement net de ces actifs immobiliers ? En particulier, quelle est la diminution du rendement net des biens provenant de COLOSA lors de la recapitalisation de la CPCL ?***

Comme mentionné sous le point 5b, le taux d'actualisation déterminant dans la DCF est le taux d'actualisation des flux nets projetés sur tout l'horizon de la DCF. Un rendement net implicite pour le premier flux de la DCF est mentionné ci-après à titre indicatif, même si celui-ci ne peut pas être comparé directement au rendement net de la méthode par capitalisation.

Sur l'ensemble du parc, le rendement net a diminué de 4.3% à 3.7% par suite de la revalorisation au 31 décembre 2016. Pour le parc ex-Colosa spécifiquement, le rendement net a augmenté de 3.5% à 4.3% par suite de la moins-value enregistrée au 31 décembre 2016.

**d. *Est-ce que ces rendements respectent le droit du bail ? Sinon, que compte faire la CPCL pour résoudre ce problème ?***

Pour les immeubles subventionnés et/ou contrôlés (parc ex-Colosa), les loyers admissibles sont déterminés par les autorités cantonales et communales, notamment sur la base de la loi sur le logement et de son règlement d'application. Les rendements qui en découlent s'inscrivent nécessairement dans ce cadre réglementaire.

Les loyers des immeubles libres sont fixés dans le respect du droit du bail, qui relève du droit privé et reconnaît le principe de la liberté contractuelle

Les problématiques en lien avec le droit du bail, en particulier le risque de contestation du loyer initial, concerne tous les investisseurs institutionnels. Mentionnons à ce titre que l'état locatif moyen des immeubles de la CPCL se situe à un niveau relativement bas, avec CHF 175.-/m<sup>2</sup> (CHF 130.-/m<sup>2</sup> pour le parc ex-Colosa et CHF 211.-/m<sup>2</sup> pour les immeubles résidentiels du parc historique). Les loyers se situent dans les fourchettes des loyers usuels dans la localité ou le quartier concerné.

***Question 6 : Diminution de CHF 88 millions de la réserve de fluctuation au 31 décembre 2016 :***

**a. *Selon quelles règles la réserve de fluctuation de valeurs est-elle constituée ? Ces règles sont-elles stables ou sont-elles revues ? Si oui, à quelle fréquence ? Qui contrôle le bien fondé des règles appliquées ?***

Les actions et titres assimilés de la CPCL, ainsi que les obligations sont comptabilisés à leur valeur boursière au 31 décembre de l'année considérée, et l'immobilier est comptabilisé à la valeur économique calculée sur la base de la méthode DCF.

Ces règles d'évaluation peuvent entraîner de fortes fluctuations des résultats d'un exercice à l'autre. Afin de compenser comptablement les fluctuations de valeurs et de lisser les excédents de produits et de charges de la période, une réserve de fluctuation de valeurs est constituée au passif du bilan. Cette pratique est conforme à la norme comptable Swiss GAAP RPC 26, applicable aux institutions de prévoyance.

L'objectif de réserve de fluctuation de valeurs est calculé annuellement selon la méthode de la Value at Risk (VaR) et se fonde sur l'allocation stratégique des placements, le besoin de performance nécessaire pour maintenir l'équilibre financier à long terme, les hypothèses de performances et de risques attendus des catégories de placement, ainsi que sur la structure et l'évolution des capitaux de prévoyance et des provisions techniques à financer en capitalisation. L'objectif représente 22.9% des engagements en capitalisation partielle au 31 décembre 2017.

Les règles d'attribution et de prélèvement sur la réserve de fluctuation de valeurs obéissent également à la norme comptable RPC 26.

L'attribution à la réserve ne peut avoir lieu que lorsque le chemin de recapitalisation est respecté. Tant que cette réserve n'a pas atteint son objectif, l'excédent de recettes résultant du compte d'exploitation doit être affecté à cette réserve.

La réserve de fluctuation de valeurs est utilisée lorsque nécessaire pour respecter le chemin de recapitalisation. La dissolution de la réserve de fluctuation de valeurs a lieu dès lors que le compte d'exploitation présente un déficit, et pour autant que les fonds libres aient été préalablement dissous. Il ne peut y avoir un découvert que si la réserve de fluctuation de valeurs a été intégralement dissoute.

L'annexe 1 du règlement de placement de la CPCL, disponible en ligne sur son site internet, détaille les modalités de détermination de l'objectif de la réserve, ainsi que les règles d'attribution et de prélèvement.

Ces règles respectent la norme comptable RPC 26 et le principe de permanence des bases d'évaluation, de calcul, et de présentation des comptes, et ne sont pas susceptibles d'être revues. Le bien-fondé des règles appliquées est validé par l'Autorité de surveillance de la CPCL (As-So), et leur bonne application est contrôlée annuellement par l'organe de révision de la CPCL.

**b. *Selon quelles règles / règlements de la CPCL la réserve a-t-elle été utilisée en 2016 ? Qui a décidé cet emploi ?***

Voir point 6a ci-dessus. L'attribution ou la dissolution de la réserve de fluctuation de valeurs ne fait pas l'objet d'une décision des organes de la Caisse, mais obéit à des règles comptables, en application de la norme RPC 26.

**c. *Quel serait le taux de couverture de CPCL au 31 décembre 2016 si la réserve n'avait pas été utilisée ?***

Le degré de couverture correspond au rapport entre la fortune disponible, réserve de fluctuation de valeurs incluse, et le total des capitaux de prévoyance et des provisions techniques. Il est nécessairement calculé en intégrant la réserve de fluctuation de valeurs, et se situe à 67.7% au 31 décembre 2018 (respectivement 69.4% au 31 décembre 2017 et 66.7% au 31 décembre 2016).

**Question 7 : Revalorisation de la somme des salaires des assurés :**

**a. *Quelles ont été les différentes revalorisations depuis de 2012 à 2017 ?***

Depuis, l'introduction du calcul de la rente sur la base du salaire moyen de carrière (1<sup>er</sup> janvier 2013), aucune revalorisation de la somme des salaires cotisants n'a eu lieu.

**b. *Quelle est la politique / gouvernance pour les réévaluations annuelles ? Comment et par qui est-ce décidé ?***

La revalorisation de la somme des salaires cotisants est décidée annuellement par le Comité et est commentée au sein du rapport de gestion annuel conformément à l'article 63 du règlement d'assurance (anciennement art. 15). De plus, cette décision du Comité est également contenue dans le courrier d'information qui accompagne l'envoi annuel des certificats d'assurance.

Pour se déterminer, le Comité tient compte du respect actuel et futur du chemin de recapitalisation, ainsi que du niveau de la réserve de fluctuation de valeurs (RFV).

**c. *Comment les assurés sont-ils informés de ces décisions ? Sont-ils conscients de l'impact important sur leur retraite respective ?***

Les assurés sont informés par différents biais comme mentionné ci-avant.

A court ou moyen terme, la probabilité d'une revalorisation future de la somme des salaires cotisants est très faible compte tenu de la marge réduite existant actuellement sur le plan de financement.



**Question 8 : Les fonds de placement collectifs sont gérés par les Retraites Populaires.**

Les valeurs mobilières ne sont plus gérées par le bais de fonds de placement de Retraites Populaires depuis la fin du premier trimestre 2017.

**a. Est-ce que les performances sont benchmarkées auprès d'autres prestataires financiers ? Si oui, quels sont les résultats ?**

Les performances sont systématiquement benchmarkées par rapport à des indices de référence représentatifs pour chaque catégorie de placement. Les résultats historiques pour les fonds de RP montrent qu'en moyenne les fonds ont sous-performé leurs indices respectifs, en raison essentiellement des frais élevés de gestion active. Le ratio de frais totaux de gestion de la fortune mobilière était de plus de 1% jusqu'à fin 2016.

Par ailleurs, certaines catégories de placement – les hedge funds et les matières premières – ont délivré des résultats ne répondant pas aux attentes, tant en matière de performance que de décorrélation avec les classes d'actifs traditionnelles. Ces deux classes d'actifs ont été désinvesties au début de 2017, les hedge funds en raison de leur opacité et de leur niveau de frais prohibitif, et les matières premières en raison de leur absence de revenu et de leurs frais élevés.

**b. Est-ce que la CPCL prévoit de lancer un appel d'offre pour ses placements indiciels qu'elle entend développer ?**

Des appels d'offres pour sélectionner des gérants indiciels spécialisés dans chaque classe d'actifs ont été réalisés au début de l'année 2017, et environ 25 établissements financiers suisses et internationaux ont été invités à déposer leurs offres. La transition vers la nouvelle allocation stratégique des actifs a été achevée à la fin du premier trimestre 2017. Pour l'année 2018, premier exercice complet avec la nouvelle allocation et les gérants indiciels, le ratio de frais totaux de la gestion de la fortune mobilière s'élève à 0.2%, ce qui représente environ CHF 8 millions d'économies annuelles par rapport à la situation antérieure telle que mentionnée sous le point 8a.

**Question 9 : La CPCL bénéficie de deux prêts de la Ville de Lausanne avec des rendements de 4% et 3.5% pour un total de CHF 326 millions.**

**a. Comment la CPCL considère-t-elle ces prêts au vu des taux d'intérêt pratiqué actuellement dans le marché ? Y a-t-il un risque que ces prêts soient dénoncés ?**

Contrairement à l'intitulé de la question, la CPCL est créancière des deux prêts suivants :

CHF 143'800'000.- au taux d'intérêt de 4% l'an, du 1<sup>er</sup> octobre 2009 au 30 septembre 2039 ;

CHF 182'400'000.- au taux d'intérêt de 3.5% l'an, du 31 décembre 2012 au 31 décembre 2052.

S'agissant de contrats de prêts privés, sans négoce public, ces prêts sont évalués au bilan de la CPCL à leur valeur nominale. La norme comptable RPC 26, chiffre 3, recommande que l'évaluation des actifs se fasse aux valeurs actuelles (valeurs de marché) applicables à la date du bilan. Cette norme précise (explications, ad chiffre 3) que si l'on ne connaît pas ou l'on ne peut pas fixer la valeur actuelle d'un actif, on appliquera exceptionnellement la valeur d'acquisition diminuée des pertes de valeurs connues. Cette pratique est agréée par l'autorité de surveillance, et validée par l'organe de révision.

En matière de remboursement anticipé, les clauses des contrats des deux prêts prévoient qu'un remboursement anticipé, total ou partiel, devra recueillir l'approbation préalable de la CPCL.

Pour le prêt de CHF 182.4 millions spécifiquement, le contrat prévoit que la Ville de Lausanne a la possibilité, mais pas l'obligation, de rembourser par anticipation la totalité du prêt si le degré de couverture de la CPCL est supérieur à 90%. Ce droit est offert à

l'emprunteur à chaque clôture des comptes annuels lorsque ceux-ci présentent un degré de couverture supérieur à 90%.

***b. Quelle est la stratégie au terme de ces prêts? Seront-ils reconduits? Seront-ils remboursés? Peuvent-ils être dénoncés***

Contractuellement ces prêts échoient en 2039 et 2052 et ils seront remboursés. Ces montants ont été validés par le Conseil Communal. Dès lors, une éventuelle reconduction devrait également être soumise par voie de préavis.

***Question 10 : Au vu de son taux de couverture actuel très proche du minimum légal et suite à l'utilisation de près de la moitié de la réserve de fluctuation pour couvrir la baisse du taux technique à 2.5% au 31 décembre 2016, est-ce que la CPCL anticipe un nouveau besoin d'assainissement / de recapitalisation ?***

Le taux de couverture initial conformément à l'article 72b LPP a été fixé à 55.2% pour la CPCL. Le taux de couverture OPP2 (selon l'art. 44 OPP2) de 67.7% au 1<sup>er</sup> janvier 2019 est donc sensiblement supérieur à ce minima. Toutefois, la marge de sécurité entre le taux de couverture fixé dans le cadre du chemin de recapitalisation (64.6%) et le taux de couverture OPP2 (67.7%) est faible suite à la diminution de la RFV (qui correspond à l'écart entre les deux valeurs précitées).

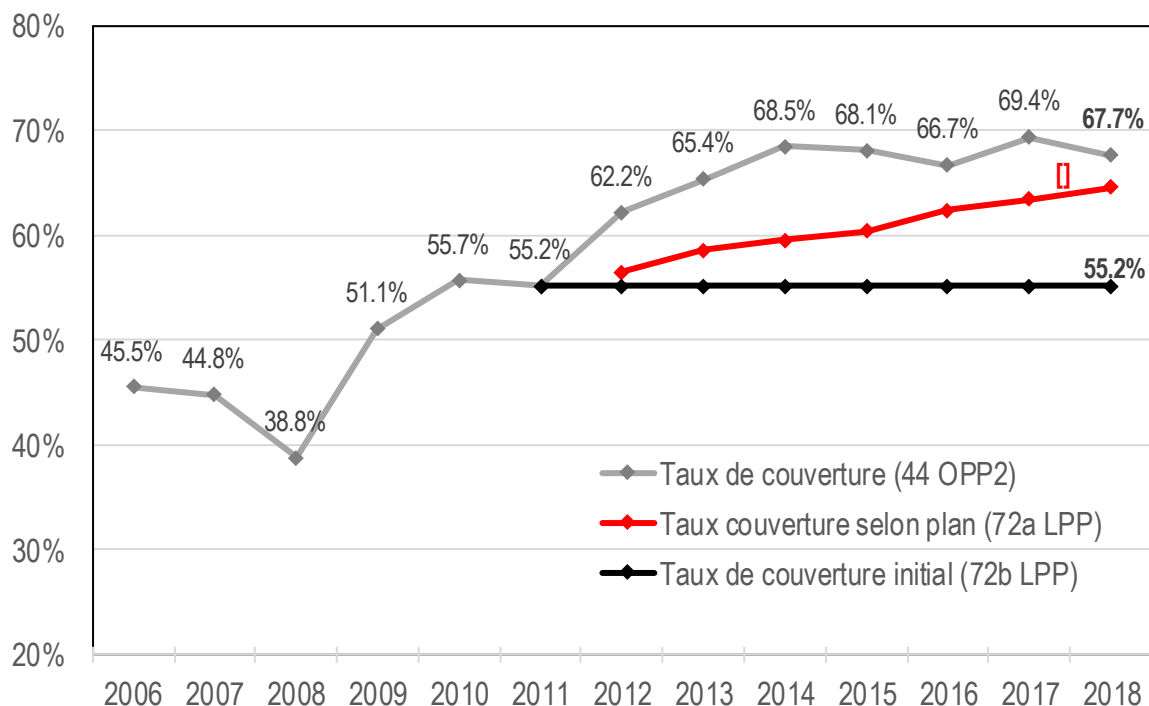
Les institutions de prévoyance en capitalisation partielle doivent calculer plusieurs indicateurs de couverture selon les exigences fédérales en la matière :

- a) le taux de couverture initial selon l'article 72b LPP représente la valeur minimale du taux de couverture à ne pas franchir sous peine d'être en situation de découvert. Ce taux est fixe et correspond au taux de couverture de la CPCL au 1<sup>er</sup> janvier 2012 soit 55.2% ;
- b) le taux de couverture selon l'article 72a LPP correspond au taux de couverture prévu par le chemin de recapitalisation. Il évolue chaque année à la hausse pour atteindre 90% en 2052 pour la CPCL ;
- c) Le taux de couverture selon l'article 44 OPP2 est le taux que toutes les caisses calculent. Il permet une comparaison entre institutions. Il diffère du taux de couverture selon l'article 72a LPP par la prise en compte de la RFV dans la fortune déterminante. Ainsi, l'écart entre les deux taux de couverture des points b) et c) correspond au niveau de la RFV.

Pour rappel et selon la législation fédérale, la CPCL n'est actuellement pas en situation de découvert. Les institutions de prévoyance de droit public en capitalisation partielle sont soumises à des règles différentes par rapport aux autres institutions de prévoyance. Conformément à l'article 72e LPP, la situation de découvert et ses conséquences légales interviennent uniquement lorsque les taux de couverture (global et des actifs) n'atteignent plus les taux de couverture initiaux fixés par la CPCL au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Le graphique suivant illustre les différents indicateurs de couverture de la CPCL au 31 décembre.





La CPCL suit de près l'évolution de sa situation structurelle et financière, notamment en évaluant périodiquement l'adéquation de ses paramètres actuariels et financiers par rapport aux évolutions attendues, le tout en tenant compte des spécificités de son environnement. En cas de non-respect du chemin de financement, des mesures devront être prises pour satisfaire aux exigences fédérales. Ces mesures devront être proportionnelles et adaptées à la nature du déséquilibre décelé (conjoncturel ou structurel).

L'équilibre actuariel doit être respecté à court, moyen et long terme. Les organes de la CPCL sont donc régulièrement informés des perspectives attendues. A ce jour, selon la séparation des responsabilités au sens de l'article 50 alinéa 2 LPP, le Comité est compétent pour fixer les prestations en fonction du financement édicté par la corporation de droit public (statuts).

En 2017, le Comité a donc abaissé le taux d'intérêt technique afin de tenir compte de la baisse des espérances de performance et des nouvelles bases techniques éditées. Cette seule adaptation aurait provoqué un déséquilibre structurel important et la CPCL n'aurait plus pu satisfaire aux exigences fédérales en matière de capitalisation partielle, c'est pourquoi les prestations (facteurs de retraite anticipée) ont également dû être adaptées.

L'Autorité de surveillance de Suisse Occidentale (As-So) a approuvé en novembre 2017 le chemin de financement de la CPCL et, à ce jour, aucune mesure supplémentaire n'est prévue.

La CPCL devra néanmoins procéder à une expertise actuarielle en 2020 conformément à l'article 11 des statuts et soumettre un nouveau plan de financement à l'As-So en 2022, ces deux échéances permettront de vérifier si la CPCL offre la garantie qu'elle peut remplir ses engagements et dans le cas contraire, prendre les mesures nécessaires afin d'y satisfaire.

**Question 11 : Prestations de libre passage des assurés qui quittent la CPCL après la réduction du taux technique :**

**a. A-t-il été prévu des dispositifs afin de maintenir au niveau antérieur ?**

Selon le droit fédéral, les droits acquis des assurés actifs équivalent à la prestation de libre passage en CHF. En primauté des prestations, l'application stricte de cette règle lors d'une baisse du taux d'intérêt technique conduit à une diminution des expectatives de prestations.

Le Comité de la CPCL a donc décidé de conserver le niveau des prestations dites acquises lors de la modification de taux d'intérêt technique et des bases techniques afin de maintenir inchangé l'objectif de prestation à l'âge ordinaire de retraite (65 ans pour la catégorie A et 62 ans pour la catégorie B).

Cette décision a entraîné une hausse des prestations de libre passage calculées selon l'article 16 de la loi fédérale sur le libre passage (LFLP) suite à l'augmentation des tarifs de libre passage (valeurs actuelles). La CPCL a, conformément aux meilleures pratiques comptables et aux dispositions du règlement sur les passifs de nature actuarielle, provisionné cette augmentation dans ses comptes.

**b. Si ce n'est pas le cas, quel montant supplémentaire cela représente-t-il par rapport aux dispositions antérieures pour les prestations de libre passage versées en 2018 ?**

La provision pour dispositions transitoires figurant dans les comptes 2017 se monte à environ CHF 95 millions mais comprend également les dispositions transitoires en lien avec les facteurs de retraite anticipée (43.7 millions). Le montant lié à la hausse des prestations de libre passage était d'environ CHF 51.2 millions au 1<sup>er</sup> janvier 2018 (7/8 de la hausse totale en application de l'art. 87 al. 3 du règlement d'assurance) et d'environ CHF 42.3 millions au 1<sup>er</sup> janvier 2019 (6/8 de la hausse totale en application de l'art. 87 al. 3 du règlement d'assurance).

**c. Des mesures sont-elles prévues pour corriger cette situation pour les prestations de libre passage à verser depuis ce jour ?**

Afin d'éviter que des assurés qui quittent la CPCL avant leur retraite bénéficient de l'entier de l'augmentation de leur prestation de libre passage destinée à garantir l'objectif de prestation à l'âge terme du plan de prévoyance de la CPCL au détriment des assurés actifs demeurant dans l'institution, des dispositions transitoires ont été mises en place (art. 87 du règlement d'assurance).

Les dispositions transitoires précitées permettent de séquencer l'octroi aux personnes assurées à la CPCL de la différence de prestation de libre passage calculée et provisionnée au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le versement de cette différence, échelonné sur 8 ans<sup>1</sup>, est attribué aux assurés concernés chaque 1<sup>er</sup> janvier à raison d'1/8<sup>e</sup>, et ce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

**Question 12 : Quelles sont les axes stratégiques d'investissement, entre autres en termes d'allocation d'actifs, de la CPCL pour les années à venir afin de pouvoir suivre le chemin de recapitalisation imposé par la loi et quels sont les risques que la CPCL anticipe ?**

La CPCL a récemment revu son allocation stratégique des actifs, la nouvelle allocation ayant été mise en œuvre au début de l'année 2017. Elle se concentre sur les classes d'actifs ayant une capacité à générer des revenus récurrents en lien avec l'économie réelle, les actions, les obligations et l'immobilier. Le choix des véhicules de placement se porte sur des placements transparents, simples à comprendre et peu coûteux à gérer. La CPCL se tient à l'écart des actifs qui ne génèrent pas de revenu, ceux qui sont structurés de manière

<sup>1</sup> La durée de huit ans correspond à la durée des dispositions transitoires retenues pour l'adaptation des taux d'anticipation applicables lors d'une retraite anticipée (passage de -1.5% par an à -4.8% par an). Le Comité a opté pour des durées de dispositions transitoires similaires afin notamment de faciliter l'application des règles de gestion et de les harmoniser.

complexe, opaque ou excessivement coûteuse, à l’instar des matières premières et des hedge funds, désinvestis en 2017.

Les investissements en actions sont désormais intégralement gérés de manière indicielle, contribuant ainsi à une réduction marquée des coûts de gestion.

La poche obligataire a également été restructurée pour tenir compte de la rentabilité inexistante des obligations libellées en francs suisses et des emprunts souverains des pays développés (après couverture du risque de change). Les investissements obligataires comprennent désormais des obligations en monnaies étrangères avec risque de crédit, à même de générer une rentabilité positive sur un cycle complet, après frais de gestion et coût de couverture monétaire ainsi que les éventuels défauts, telles que les obligations des pays émergents et les senior loans<sup>2</sup>. Ces obligations sont montrées au bilan dans la catégorie « Obligations en CHF », le risque monétaire de ces obligations étant systématiquement couvert en francs suisses.

Grâce notamment à l’important travail réalisé sur les coûts de gestion, la rentabilité nette attendue à long terme de cette nouvelle allocation s’élève à 3.6% à fin 2018, marginalement supérieure au besoin de performance nécessaire au respect du chemin de recapitalisation, qui est de 3.5%. Plus de 3% (soit 80% de la performance attendue) provient des seuls revenus – coupons obligataires, dividendes des actions et revenus locatifs nets. Cet important socle de revenus, relativement prévisible et pérenne, devrait permettre d’atteindre les objectifs avec plus de sécurité que si la performance devait dépendre dans une plus grande mesure de gains en capitaux et/ou de l’hypothétique valeur ajoutée de gérants actifs.

Parmi les risques anticipés par la CPCL figure la persistance de taux d’intérêts bas, qui pourrait conduire à la recommandation des experts en prévoyance d’abaisser encore le taux technique utilisé pour valoriser les engagements (actuellement fixé à 2.5% pour la CPCL). La rentabilité attendue sur l’ensemble des placements, relativement stable grâce à l’immobilier et aux prêts à la Ville, devrait permettre de résister à cette tendance. A l’inverse, en cas de retour de l’inflation et de remontée des taux d’intérêts, ce qui n’est pas anticipé actuellement mais pourrait se produire à plus long terme, le portefeuille de la Caisse subirait des moins-values à court terme.

Grâce à la forte pondération dans des actifs non cotés (immobilier direct et prêts à la Ville), la volatilité du portefeuille de la CPCL est toutefois relativement basse, de l’ordre de 5%, ce qui permet au portefeuille de relativement bien résister en cas de correction des marchés financiers. Le risque de correction des marchés, qu’il soit dû à un retour de l’inflation, à une récession ou à un autre facteur, fait naturellement partie des risques considérés pour tout investisseur institutionnel, qui diversifie son portefeuille en conséquence.

Au-delà des effets négatifs à court terme, le portefeuille serait en bonne partie protégé contre l’inflation à plus long terme, les deux tiers de la fortune étant investis en « actifs réels » (immobilier et actions), dont les revenus évoluent à long terme avec l’inflation.

Un autre risque auquel la CPCL est exposée serait celui d’une correction du marché immobilier local, le portefeuille immobilier de la Caisse étant concentré à Lausanne.

---

<sup>2</sup> Les senior loans sont des prêts à taux variable accordés à des entreprises de l’univers haut rendement. Ce sont des instruments de dette syndiquée, qui se caractérisent par le fait qu’ils sont collatéralisés et se situent au niveau le plus élevé dans le bilan de l’émetteur. Leur coupon variable les rend très peu sensibles aux fluctuations des taux d’intérêt.

**Question 13 : Au début de la législature, la Municipalité a décidé de ne pas mettre sur pied la commission consultative sur la CPCL.**

**a. Pourquoi cette commission n'a-t-elle pas été activée au vu de l'importance de la restructuration en cours ?**

La Municipalité privilégie une information directe du Conseil communal. Elle a ainsi organisé par exemple une soirée spéciale dédiée aux décisions de la CPCL sur les modifications du taux technique et des conditions de préretraite, en présence de la directrice de la CPCL et de son expert en prévoyance professionnelle. L'interpellateur n'était malheureusement pas présent lors de cette soirée.

**b. Pourquoi le conseil communal n'a-t-il pas été impliqué ou informé des travaux et simplement mis devant le fait accompli ?**

Voir la réponse à la question a).

**c. Quelle est la politique de communication et d'information de la Municipalité envers le conseil communal concernant la CPCL ?**

La Municipalité rappelle que la législation fédérale exige que les institutions de prévoyance de droit public soient autonomes de la collectivité publique sur les plans juridique, financier et organisationnel. Le Conseil communal est compétent pour déterminer le financement de la CPCL, mais il n'est pas compétent pour intervenir sur d'autres aspects liés à la gestion de la Caisse. Comme relevé précédemment, la Municipalité entend informer de manière directe et complète le Conseil communal lorsque des décisions importantes sont adoptées par le Conseil d'administration. Pour le surplus, les rapports annuels de gestion de la CPCL permettent de disposer d'une vision précise de la situation de la Caisse.

**Question 14 : Le ROCF de la Ville de Lausanne stipule dans son article 1.412 « toutes les dettes et engagements figurent au passif du bilan II. Hors, la garantie financière de la Ville pour couvrir le découvert de la CPCL n'est pas au passif du bilan la Ville de Lausanne. Pouvez-vous expliquer la différence ou les différences existant entre une « garantie » et un « engagement » ?**

L'engagement est une notion comptable qui correspond à une dette résultant d'un événement passé. Si aucune prestation ne doit être fournie pour régulariser l'engagement ou que le montant ne peut pas être estimé avec fiabilité ou qu'il s'agit du découvert d'une caisse de pension, le traitement comptable correspond à un « engagement conditionnel » qui ne sera pas inscrit au passif du bilan. Il doit toutefois être mentionné dans les annexes comme un engagement hors bilan (recommandation n° 9 de la conférence des directrices et directeurs cantonaux des Finances, MCH2).

La garantie correspond à un acte juridique. Dans le cas de la CPCL, cette garantie a été établie et signée selon l'article 72c LPP. L'engagement conditionnel est donc une conséquence de la garantie du découvert de la CPCL.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Fabrice Moscheni et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 24 octobre 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Annexe : historique des cotisations CPCL

## Historique des cotisations CPCL

Exercice	Cotisation ordinaire						Coti. Extraordinaire		Cotisation d'assainissement						Total			
	Assurés		Employeurs		Total		Employeurs		Assurés		Employeurs		Total		Assurés		Employeurs	
	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants	Taux	Montants
2005	9.0%	32'728'796	11.5%	33'967'567	20.5%	66'696'362	8.0%	28'174'618	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	9.0%	32'728'796	19.5%	62'142'185
2006	9.0%	33'597'932	11.5%	34'845'841	20.5%	68'443'773	8.0%	28'940'026	1.0%	3'616'899	1.0%	3'616'850	2.0%	7'233'749	10.0%	37'214'831	20.5%	67'402'717
2007	9.0%	34'021'446	11.5%	35'276'902	20.5%	69'298'348	8.0%	29'312'514	1.5%	5'495'972	2.0%	7'328'092	3.5%	12'824'064	10.5%	39'517'418	21.5%	71'917'509
2008	9.0%	35'389'270	11.5%	36'692'573	20.5%	72'081'843	8.0%	30'491'299	1.5%	5'717'165	2.0%	7'622'966	3.5%	13'340'131	10.5%	41'106'435	21.5%	74'806'838
2009	9.0%	37'270'566	11.5%	38'748'115	20.5%	76'018'681	8.0%	32'034'987	1.5%	6'006'671	2.0%	8'008'736	3.5%	14'015'407	10.5%	43'277'237	21.5%	78'791'838
2010	9.0%	38'278'014	11.5%	39'784'697	20.5%	78'062'712	8.0%	32'910'958	1.5%	6'167'216	2.0%	8'222'756	3.5%	14'389'972	10.5%	44'445'230	21.5%	80'918'411
2011	9.0%	39'055'528	11.5%	40'619'706	20.5%	79'675'233	8.0%	33'557'402	1.5%	6'292'116	2.0%	8'389'382	3.5%	14'681'498	10.5%	45'347'644	21.5%	82'566'489
2012	9.0%	39'627'139	11.5%	41'213'616	20.5%	80'840'756	8.0%	34'048'960	1.5%	6'384'299	2.0%	8'512'242	3.5%	14'896'541	10.5%	46'011'438	21.5%	83'774'819
2013	10.5%	46'896'898	17.5%	78'881'173	28.0%	125'778'071	0.0%	10'414	0.0%	1'953	0.0%	2'604	0.0%	4'557	10.5%	46'898'851	17.5%	78'894'191
2014	10.5%	47'807'514	17.5%	80'423'259	28.0%	128'230'773	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	10.5%	47'807'514	17.5%	80'423'259
2015	10.5%	47'960'836	17.5%	79'915'492	28.0%	127'876'328	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	10.5%	47'960'836	17.5%	79'915'492
2016	10.5%	48'985'471	17.5%	81'623'005	28.0%	130'608'476	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	10.5%	48'985'471	17.5%	81'623'005
2017	10.5%	49'646'197	17.5%	82'726'789	28.0%	132'372'986	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	10.5%	49'646'197	17.5%	82'726'789
Total 2005-2017															570'947'896		1'005'903'541	

## Communication

Résolution de M. Vincent Brayer du 7 mai 2019 adoptée par le Conseil communal suite à la réponse à l'interpellation de M. Guy Gaudard : « Stade-Lausanne-Ouchy section football, de qui se moque-t-on ? »

Lausanne, le 31 octobre 2019

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Lors de sa séance du 7 mai 2019, dans le cadre du traitement de la réponse à l'interpellation de M. Guy Gaudard « Stade-Lausanne-Ouchy section football, de qui se moque-t-on ? », le Conseil communal a adopté la résolution suivante de M. Vincent Brayer :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse tout ce qui en son pouvoir auprès de la Swiss Football League pour que le Stade-Lausanne-Ouchy puisse obtenir une dérogation pour jouer dans son stade usuel ou un autre stade lausannois en Challenge League ».

## Réponse de la Municipalité

La Municipalité, par l'intermédiaire du directeur des sports et de la cohésion sociale, a envoyé en date du 26 août dernier un courrier à la Swiss Football League (SFL) qui est l'organe en charge, au sein de l'Association suisse de football (ASF), de l'organisation des deux ligues nationales de football, Super League (ex Ligue nationale A) et Challenge League (ex Ligue nationale B). La SFL édicte également les règles d'accession et de maintien dans ces ligues (octroi de licence de jeu), ainsi que celles régissant les stades pouvant accueillir lesdites ligues.

Dans ses lignes, la Municipalité, après avoir rappelé la valeur architecturale et historique du Stade Juan-Antonio-Samaranch et insisté sur le fait que ce stade est aussi l'âme du FC Stade-Lausanne-Ouchy (FC SLO), relève que mettre au niveau des standards actuels de la Challenge League, une infrastructure réalisée en 1922 et inscrite à l'inventaire des monuments historiques constitue un véritable défi ; d'autant plus que cette mise à niveau ne serait que provisoire, le FC SLO pouvant disposer, dès la saison 2020/2021 d'une infrastructure répondant aux critères émis par la Swiss Football League, à savoir le Stade olympique de la Pontaise. C'est pourquoi, ajoute-t-elle, devant la disproportion des coûts nécessaires à la mise en conformité du Stade Juan-Antonio-Samaranch, la décision a été prise de renoncer à ces travaux et de trouver un autre stade.

La Municipalité est consciente que la solution actuelle, jouer les matches dits « à domicile » à Nyon, ne satisfait personne. C'est pourquoi, dans sa lettre à la SFL, elle demande que celle-ci accorde, à titre exceptionnel, une dérogation vis-à-vis des exigences

du catalogue des stades « B » et, ainsi, accorde le droit au FC SLO de jouer ses matches « à domicile » dans son stade historique, à Lausanne.

En date du 27 septembre 2019, sous la signature de son directeur général, M. Claudius Schäfer, et de son juriste en chef, M. Marc Juillerat, la SFL a répondu en indiquant qu'elle avait examiné en détail la demande de dérogation en faveur du FC SLO. Cependant, après avoir rappelé que par le passé de nombreux clubs avaient dû renoncer à participer à la Challenge League parce que leurs installations sportives ne répondaient pas aux exigences de la ligue, la SFL explique que, pour des raisons d'égalité de traitement par rapport aux clubs et collectivités qui ont entrepris d'importants efforts pour la mise en conformité de leurs installations, elle ne peut y répondre favorablement.

La Municipalité regrette que sa demande de dérogation n'ait pas été acceptée ; toutefois, elle prend acte des arguments de la SFL ayant motivé son refus.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité estime avoir entrepris les démarches nécessaires pour que le FC SLO puisse jouer ses matches « à domicile » au Stade Juan-Antonio-Samaranch et ainsi avoir répondu à la résolution de M. Vincent Brayer.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

---

## Communication

### Requalification des espaces publics en lien avec les interfaces du futur métro m3

Lausanne, le 31 octobre 2019

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs

Il est prévu de soumettre au Conseil communal, en 2020, un préavis « Interfaces du M3, Etudes – étape 1 », d'un montant de CHF 1'500'000.-, correspondant à l'inscription au plan des investissements. Afin d'élaborer ce préavis avec une connaissance claire des enjeux il est nécessaire de mener les études préliminaires de ces projets de réaménagement.

Ainsi, dans sa séance du 26 septembre 2019, la Municipalité a approuvé la demande du Service des routes et de la mobilité concernant l'ouverture d'un compte d'attente de CHF 340'000.- permettant de couvrir les frais d'honoraires des mandataires pour les études préliminaires.

Conformément à l'article 106 du règlement du Conseil communal, la Commission des finances du Conseil communal a été dûment consultée et a donné son accord lors de sa séance du 9 octobre 2019.

En vous remerciant de la suite que vous donnerez à la présente demande, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

---



## Communication

### Prix du Mérite sportif lausannois

Lausanne, le 7 novembre 2019

En 1981, la Municipalité a instauré le Prix du Mérite sportif lausannois dans le but de récompenser une personnalité qui s'est distinguée par d'éminentes qualités sportives et morales et qui a particulièrement marqué la vie sportive lausannoise par son activité et son dévouement. Décerné, en principe, tous les deux ans sur proposition de la/du Conseiller·ère municipal·e en charge des sports après consultation des associations et clubs sportifs lausannois et avis d'un groupe ad hoc de la Commission municipale des sports. A titre exceptionnel, le Prix du Mérite sportif lausannois peut être octroyé à deux personnalités simultanément si leurs mérites sont équivalents.

En 1981, il a été décerné à MM. Jean Pisset et Gérard Dubi, en 1983 à MM. Raymond Gafner et Robert Gruaz, en 1985 à MM. Robert Baldin et Daniel Mellet, en 1987 à MM. Jean-Paul Bidaud et Robert Crausaz, en 1989 à Mme Anita Protti et à M. Pierre Massonet, en 1991 à M. Georges-André Carrel, en 1993 à M. Jean-François Pahud, en 1995 à M. Pierre Chabloz, en 1997 à M. Jacky Delapierre, en 1999 à M. Gilbert Felli, en 2001 à M. Richard Dürr, en 2003 à M. Philippe Rochat, en 2005 à MM. Erich Burgener et Stéphane Chapuisat, en 2007 à M. Jacky Boinnard. Entre 2007 et 2017, faute de candidatures répondant aux critères d'attribution, il n'a plus été décerné. En 2017, le Prix du Mérite sportif lausannois honore Mme Catherine Maliev et M. Hiroshi Katanishi.

Cette année, la Municipalité est heureuse et fière de vous informer qu'elle a décidé, au vu de leurs qualités morales et de l'exemplarité de leur dévouement pour le sport lausannois, d'attribuer le Prix du Mérite sportif lausannois à

#### **Mme Diane Wild et M. Randoald Dessarzin**

– *Mme Diane Wild*

Née le 20 avril 1961, Diane Wild devient « naturellement » escrimeuse : ses parents sont présidente de la Fédération suisse d'escrime et président du club local (Cercle des armes de Lausanne). A 14 ans, elle intègre le cadre national et sera membre de l'équipe nationale jusqu'en 1988. Fleurettiste, elle est championne suisse junior en 1979, championne suisse universitaire en 1982 et 1985, championne suisse élite en 1984. Elle participe à cinq championnats du monde junior, deux universiades et six championnats du monde élite. Au milieu des années 1980, Diane Wild découvre le billard à trois bandes. C'est le coup de foudre. Elle range masque, gant et fleuret et se lance dans la pratique de ce sport exigeant. Elle devient championne suisse à cinq reprises, participe à sept championnats d'Europe et devient vice-championne d'Europe en 1994 et 1998 (3<sup>e</sup> place en 1999). Présidente depuis 1995 de l'Académie de billard de Lausanne, elle s'occupe activement de la relève tout en promouvant le billard au travers, par exemple, du Lausanne Billard Masters, tournoi international qui accueille chaque année l'élite mondiale (l'édition de cette année accueille, entre autres les champions du monde 2019 féminin et masculin). En 2009, elle préside à l'organisation des championnats du monde de billard à trois bandes. Depuis 2017, elle est présidente de la Fédération européenne de billard.

Après avoir été pendant six ans déléguée au sport international à l'Etat de Vaud, Diane Wild, biologiste de formation, a rejoint un grand groupe pharmaceutique. Elle siège depuis 2011 au Conseil communal de Lausanne.

– *M. Randoald Dessarzin*

Né le 23 juin 1964, Randoald (dit « Rando ») Dessarzin découvre le basketball à 17 ans lors d'un séjour aux Etats-Unis. C'est la révélation. Malheureusement, des problèmes articulaires l'obligent à mettre prématurément fin à sa jeune carrière. Qu'importe, loin de lui l'idée d'abandonner sa passion. Il met tout en œuvre pour

devenir, en parallèle à une formation de maître d'éducation physique, entraîneur de basketball. Il fait ses débuts en 1993 à Boncourt. Jusqu'à son départ en 2007, il aura mené le club de la 2<sup>e</sup> ligue à la ligue nationale A et aura glané les titres de champion suisse (2003 et 2004), vainqueur de la Coupe suisse (2005) et de la Coupe de la ligue (2005 et 2006). Il est également récompensé par le titre de Swiss LNA Coach of the Year en 1999 et 2003. Après un passage professionnel d'entraîneur en France (Dijon) et en Côte d'Ivoire (équipe nationale, deuxième place du championnat d'Afrique des nations), il devient, de 2011 à 2013, entraîneur des Lugano Tigers, qu'il mène au triplé en 2012 (championnat, Coupe suisse et Coupe de la ligue). En 2013, il rejoint le BBC Lausanne, alors en ligue nationale B.

A Lausanne, Rando Dessarzin mène par deux fois son équipe au titre de champion suisse de LNB (2014 et 2016), ce qui lui vaut d'être récompensé et nommé, par deux fois, Swiss LNB Coach of the Year. Mais il est aussi et surtout, l'âme et le cœur du sauvetage du club qui, suite à d'importants problèmes financiers, est menacé de disparition. Grâce à son action, le club peut être sauvé en fusionnant avec le Pully Basket, devenant le Pully Lausanne Foxes. Depuis 2017, Rando Dessarzin est l'entraîneur de l'équipe évoluant en ligue nationale A.

En parallèle à ses activités d'entraîneur, il enseigne l'éducation physique au Gymnase de Chamblandes à Pully.

Exemples de sportifs et d'entraîneurs ayant mis leurs connaissances, leur expérience et leur dynamisme au profit des autres, en particulier de la formation de la relève, Mme Diane Wild et M. Randoald Dessarzin ont développés des qualités sportives et morales qui méritent d'être récompensées.

La cérémonie de remise du Prix du Mérite sportif aura lieu le **lundi 25 novembre 2019, à 17h30**, à la salle Paderewski du Casino de Montbenon.

A l'issue de cette cérémonie, les sportifs lausannois méritants recevront les récompenses que la Ville de Lausanne décerne, comme chaque année, à celles et ceux qui ont réalisé des performances au niveau national, voire international, durant l'année 2019.

En vous remerciant de bien vouloir prendre acte de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

## Communication

Résolutions de M. Benoît Gaillard du 21 mai 2019 adoptées par le Conseil communal suite à la réponse à l'interpellation de M. Benoît Gaillard : « Bel-Air 4 : le propriétaire qui se moque du monde, de la Ville, et de ses sous-traitants depuis dix ans doit être rappelé à l'ordre »

Lausanne, le 7 novembre 2019

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Lors de sa séance du 21 mai 2019, dans le cadre du traitement de la réponse à l'interpellation de M. Benoît Gaillard « Bel-Air 4 : le propriétaire qui se moque du monde, de la Ville, et de ses sous-traitants depuis dix ans doit être rappelé à l'ordre », le Conseil communal a adopté les résolutions suivantes de M. Benoît Gaillard :

« *Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse usage de tous les moyens en sa possession pour rétablir l'aspect extérieur du bâtiment Bel-Air 4 et Mauborget 5-9* ».



*« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité mette tout en œuvre pour faire progresser et aboutir les travaux dans le respect du permis de construire, et, à défaut pour retirer le permis ».*

### **Réponse de la Municipalité**

En date du 10 février 2010, la Municipalité de Lausanne a délivré au propriétaire un permis de construire en vue de la démolition et de la transformation partielle des bâtiments sis à la place Bel-Air 4 et à la rue Mauborget 5-7-9. Le Tribunal cantonal a rejeté, par arrêt du 20 octobre 2010, les recours formés contre l'octroi du permis de construire. Un permis de construire complémentaire a été délivré le 3 juillet 2014, relatif à des fondations spéciales et à la création d'un deuxième niveau de sous-sol. Ce permis est également exécutoire, après le rejet par le Tribunal cantonal du recours déposé, par jugement du 31 mars 2015.

Les travaux ont connu de nombreux retards, et ce depuis la délivrance du permis principal. Dès la délivrance du permis complémentaire, et en tous les cas depuis mai 2015, les travaux ont été menés de manière sporadique et à un rythme ne correspondant pas à une exécution dans les délais usuels. Ces manquements ont été constatés, par les collaborateurs de la Ville, lors de visites régulières sur le chantier, qui avaient été préalablement annoncées ou non selon les cas.

Malgré de très nombreux échanges avec le Service d'architecture et des relances dudit service, il est constaté l'absence de réponses constantes et suffisantes de la part du maître d'ouvrage et de ses représentants et, en l'état, toujours aucun dossier pour la rénovation des façades et les transformations du bâtiment existant.

Le 20 juin 2018, une mise en demeure formelle a été adressée au propriétaire. Constatant que les travaux n'avançaient pas, celui-ci a été sommé de s'expliquer sur les raisons d'un tel retard, inacceptable compte tenu de la localisation du chantier et de son ampleur. Depuis cette date, les travaux n'ont pas progressé de manière sensible. Ils ont quasiment été à l'arrêt de février à fin juin 2019.

Le 16 mai 2019 la Municipalité a mis en demeure le propriétaire de fournir des documents, notamment des plans d'exécution et le planning des travaux d'ici au 30 juin 2019 assortie de la menace d'un retrait des permis de construire et de l'ordre de remise en état.

Un dossier a été remis le 28 juin 2019 par le propriétaire. Ce dossier a été analysé par le Service d'architecture et par un architecte conseil indépendant. Il ressort de cet examen que sur l'ensemble des six points demandés par la Municipalité aucun des documents demandés ne répond aux exigences et ne permet d'attester de la bonne marche du chantier. En effet :

1. La liste détaillée des mandataires et des entreprises n'a pas été fournie. Seul un contrat d'entreprise générale relative au gros œuvre est transmis. Aucune information, sur les autres entreprises ou mandataires nécessaires à la poursuite du chantier n'est connu. La pièce fournie est insuffisante pour attester de la bonne organisation du chantier.
2. Le programme détaillé des travaux à jour et signé par les mandataires et le propriétaire n'a pas été transmis. Le programme transmis n'est pas un planning, il ne s'agit que de dates jalons qui pour la première n'est déjà pas respectée (bétonnage de la dalle sur le 1<sup>er</sup> étage prévue le 22 juillet 2019).
3. Les plans transmis ne sont pas des plans d'exécution d'architecte, mais des plans de coffrage d'ingénieur. Ces plans ne reflètent ni des travaux réalisés, ni des travaux complémentaires à faire. En particulier, la fosse technique de dimensions bien supérieures aux dimensions autorisées par le permis de construire n'apparaît pas sur le plan. Les démolitions réalisées dans le bâtiment existant non plus. Les compléments que la Municipalité serait en droit d'attendre en particulier, des plans précisant les

gaines techniques, les mises à jour des mesures incendies, les modifications des trémies etc. ne sont pas fournis.

4. La confirmation écrite et signée par les mandataires en charge de ce dossier que tous les travaux réalisés ont été effectués conformément aux permis délivrés est illustré par le rapport d'un nouveau bureau d'ingénieurs mandaté depuis mai 2019, qui pour l'heure se borne à faire état des défauts constructifs inhérents à leur prédécesseur, sans prendre position sur le développement possible du projet.
5. L'estimation du nombre d'ouvriers qui devraient travailler sur ce chantier jusqu'à la fin 2019 n'est pas fournie. Nous ne pouvons que constater que lors des visites surprises sur le chantier, l'activité était au point mort. Lors des deux visites annoncées en février 2019 et en juillet 2019 une activité minimale était en place avec quelques ouvriers.
6. Aucun dossier complémentaire relatif au traitement des façades et aux travaux de transformations du bâtiment existant n'a été transmis. L'absence d'information et le déni du propriétaire face à la nécessité d'entreprendre des travaux complémentaires et d'obtenir préalablement les autorisations y relative, atteste de l'absence de projet techniquement finalisé et d'acteurs compétents.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2019, la Ville accompagnée de l'architecte conseil indépendant a procédé à une visite des lieux. Il a été constaté une nouvelle fois que malgré une légère activité, la situation des travaux n'en demeure pas moins préoccupante.

Outre le nombre de non conformités, l'état d'insalubrité et le non-respect des règles de sécurité régnant sur le chantier, les éléments autorisés dans le permis ne permettent pas la réalisation du projet. En effet, les travaux entrepris et à entreprendre dans la partie existante sont essentiels à la faisabilité du projet. La mise à jour des mesures incendie des installations techniques, en particulier sanitaires et de ventilation n'est à ce jour pas faite.

Sur la base de tous ces éléments, la Municipalité a décidé, en date du 15 août 2019, de retirer les permis de construire délivrés au propriétaire en application de l'article 118 alinéa 3 LATC (Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions). Elle a, en effet, considéré que l'exécution des travaux ne s'était pas poursuivie dans des délais usuels et cela de façon injustifiée. Il s'agit là de la mesure la plus sévère que contient la LATC.

Cette décision ordonne également au propriétaire, d'ici au 15 novembre 2019, de procéder aux mesures de sécurisation et de remise en état suivantes, sur les bâtiments concernés :

- sécurisation et remise en état des façades sur rue et intérieure du bâtiment existant ;
- sécurisation des travaux intérieurs du bâtiment ;
- sécurisation du chantier pour le bâtiment en construction ;
- mise en place de mesures conservatoires du bâtiment en construction, en particulier afin de rendre étanche le niveau fini actuel ;
- restituer l'emprise du chantier au domaine public et au public ;
- diverses mesures générales (dont assurer la ventilation de tout le chantier et contrôler l'ensemble du dispositif d'alimentation en eau, gaz et électricité).

Cette décision est assortie d'une menace expresse de dénoncer pénalement la propriétaire pour contravention à la LATC (art. 130 LATC) si celui-ci n'exécute pas les travaux ordonnés dans le délai imparti. Cette procédure de dénonciation peut aboutir au prononcé d'une amende pouvant aller jusqu'à CHF 200'000.-.

Cette décision municipale a fait l'objet d'un recours de la part du propriétaire en date du 13 septembre dernier, auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP). Celle-ci a décidé d'accorder l'effet suspensif au recours à titre de mesure provisoire, par conséquent

le propriétaire a été autorisé à poursuivre les travaux prévus par les permis de construire jusqu'à ce que la CDAP rende une décision définitive sur la question de l'effet suspensif.

Le 28 octobre 2019, la CDAP a décidé de révoquer cette mesure et a donc levé l'effet suspensif au recours. Par conséquent, la décision municipale du 15 août 2019 est à nouveau complètement exécutoire. La CDAP a également fixé un nouveau délai au 31 décembre 2019 au propriétaire pour procéder aux mesures de remise en état et de sécurisation demandées. Cette nouvelle décision de la CDAP peut faire l'objet d'un recours distinct dans les 10 jours depuis sa notification.

Dans son courrier du 29 octobre 2019, l'avocat mandaté par la Ville a enjoint le propriétaire à arrêter immédiatement les travaux qui entraînent dans le cadre du permis de construire sous la menace de la peine de l'amende prévue par l'art. 292 du Code pénal en cas d'insoumission à une décision de l'autorité.

A l'heure actuelle, la procédure est toujours pendante devant la CDAP et la Municipalité attend qu'une décision sur le fond soit rendue.

Il faut encore noter, qu'en parallèle à cette affaire, le Tribunal cantonal zougais a prononcé la faillite, en date du 1<sup>er</sup> octobre 2019, de la société propriétaire Swiss Investment Concept AG. Un recours ayant été déposé contre cette décision de mise en faillite, la société est autorisée à poursuivre ses activités commerciales dans l'attente de la décision de l'autorité de recours. Par conséquent, à ce jour, cette procédure de faillite n'a aucun impact sur la décision de retrait des permis de construire.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

---

### **Communication – Dépôt**

Postulat de M. Fabrice Moscheni (UDC) et consort : « Financer la rénovation et l'assainissement des écoles sans alourdir ni les taxes, ni les impôts, ni le budget de fonctionnement »

Lausanne, le 31 octobre 2019

(Signé) *Fabrice Moscheni* et 1 cosignataire

---

### **Communication – Dépôt**

Postulat de Mme Diane Wild (PLR) et consorts : « Lausanne, capitale du sport associatif »

Lausanne, le 30 octobre 2019

(Signé) *Diane Wild* et 4 cosignataires

---

**Communication – Dépôt**

Postulat de M. Louis Dana (soc.) et consorts : « Ne tirons pas sur l'ambulance (du SPSL...) ! »

Lausanne, le 19 novembre 2019

(Signé) *Louis Dana* et 2 cosignataires

---

**Communication – Dépôt**

Postulat de M. Philipp Stauber et consort : « Rénovation et assainissement des bâtiments scolaires sous l'angle de l'efficacité énergétique – De la parole aux actes »

Lausanne, le 12 novembre 2019

(Signé) *Philipp Stauber* et 1 cosignataire

---

**Communication – Dépôt**

Interpellation de M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : « La saga de l'Auberge de Sauvabelin »

Lausanne, le 18 novembre 2019

(Signé) *Jean-Daniel Henchoz* et 7 cosignataires

**Le secrétaire :** – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été acceptée par le Bureau légal.

---

**Communication – Dépôt**

Interpellation de M. Claude Calame (EàG) et consorts : « Les conditions de travail de la STEP doivent être améliorées »

Lausanne, le 19 novembre 2019

(Signé) *Claude Calame* et 5 cosignataires

**Le secrétaire :** – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été acceptée par le Bureau légal.

---

## **Aéroport régional de Lausanne-La Blécherette**

### **Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette « Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette**

### **Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts « Pour une réduction conséquente des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic en zone urbaine »**

Rapport-préavis N° 2019/15 du 11 avril 2019

Logement, environnement et architecture

*Voir volume II : Préavis, rapports-préavis et rapports de commission les concernant.*

Discussion

**M. Jean-Daniel Henchoz (PLR), rapporteur :** – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport, même pas une virgule.

La discussion est ouverte.

**M. Valéry Beaud (Les Verts) :** – J'interviendrai ce soir notamment en qualité de coauteur du postulat avec M. Hadrien Buclin que j'ai par ailleurs eu au téléphone hier soir pour échanger sur cette réponse. Durant ces six dernières années, l'exploitation, les nuisances et la sécurité de l'aéroport de la Blécherette ont régulièrement fait débat au sein de notre Conseil communal : une pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette – dont je salue ici le président présent dans le public et qui était également ancien conseiller communal – deux interpellations, un postulat d'Hadrien Buclin et de moi-même ainsi que le retrait, par la Municipalité, d'un premier rapport-préavis n°2016/38 qui avait été jugé alors largement insuffisant comme réponse.

Aujourd'hui, nous avons entre nos mains un nouveau rapport-préavis qui est bien plus satisfaisant. Sous l'impulsion du syndic en tout début de législature et encore plus depuis la prise en main du dossier par Mme la municipale Natacha Litzistorf, la Municipalité s'est enfin saisie sérieusement de cette affaire pour aboutir désormais à des propositions concertées, notamment au protocole d'accord qui nous est soumis avec le rapport-préavis.

Je souhaite commencer par souligner quelques éléments de satisfaction. En premier lieu, il y a lieu de mentionner le rééquilibrage des décollages entre le nord et le sud en favorisant les mouvements vers le nord, conformément aux répartitions qui existaient encore en 2006-2007 et qui sont également inscrites dans le cadastre du bruit de l'aéroport. Il y a ensuite eu les actions présentées en vue de limiter les nuisances, notamment les incitations financières au choix d'aéronefs moins bruyants et moins polluants, la mise à disposition d'essence sans plomb à un taux préférentiel ou encore la sensibilisation des pilotes. Enfin, la réalisation de l'étude de bruit tant demandée par les pétitionnaires qui, au-delà du strict respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), démontre que la gêne due aux passages des avions est réelle, effective et importante.

En parallèle à ces éléments de satisfaction qui répondent à de réelles préoccupations de la population, il est toutefois important de ne pas oublier la situation actuelle que l'on peut résumer de façon relativement simple. Alors que le terrain est mis très généreusement à disposition de l'aéroport par la ville de Lausanne et que seule une infime part des utilisateurs y paie des impôts, ce sont essentiellement les Lausannoises et Lausannois qui en subissent les nuisances. En ce sens, si nous saluons ce rapport-préavis, nous sommes obligés de le considérer comme un premier pas. Nous en attendons d'autres de la part de la Municipalité, tout en étant conscients que sa marge de manœuvre est étroite sur les points suivants : une diminution des vols d'écologie qui, malgré la situation urbaine de l'aéroport, représentent 37 % des mouvements d'avion ; un encadrement du développement des vols d'hélicoptère pour lesquels les vols incontestés de sauvetage ne représentent que 29 % des déplacements, mais où il est possible, depuis la Blécherette, de se rendre à une petite escale gourmande dans un restaurant, au karting de Vuiteboeuf, au golf ou encore pour faire de

l'héliiski – pour ne citer que les quelques exemples trouvés sur les sites internet des différentes sociétés. Nous demandons également une évaluation de toutes les possibilités d'augmenter la redevance du droit distinct et permanent de superficie qui ne rapporte qu'environ 60'000 francs par année à la Ville de Lausanne, soit quelque 30 centimes par m<sup>2</sup>.

Alors que notre Conseil communal a déclaré il y a deux semaines l'urgence climatique, que les riverains de l'aéroport souffrent de ces nuisances sonores et que les premières constructions de l'écoquartier des Plaines-du-Loup ont été mises à l'enquête publique, nous devons absolument chercher tous les moyens à disposition pour cohabiter au mieux jusqu'à la fin de la concession d'exploitation de l'aéroport, en 2036. Actuellement, les habitants qui se trouvent dans l'axe des décollages en direction de la ville n'en peuvent plus : ils ne peuvent même plus aller sur leur balcon ou encore vivre les fenêtres ouvertes lors des belles journées d'été. Il est de notre devoir de préserver la santé et la qualité de vie de notre population.

Enfin, que dire du comportement de l'aéroport qui, pendant ce temps, se permet d'évoquer une extension de la piste, le développement de vols de ligne ou qui teste encore une ligne de fret aérien avec la Grande-Bretagne, dans un déni total du contexte dans lequel se trouve l'aéroport et de la période que nous vivons. En conclusion, bien que je remercie Mme la Municipale d'avoir empoigné ce dossier avec force et conviction, je reprendrai les termes du vœu que j'ai déposé en commission et que cette dernière a soutenu, souhaitant que la Municipalité poursuive ses efforts pour réduire les nuisances de l'aéroport et fasse son possible pour adapter la redevance reversée par celui-ci.

**M. Roland Philippoz (Soc.)** : – Qui n'a pas rêvé une fois dans sa vie de pouvoir voler et le moyen le plus accessible pour y parvenir est de piloter. Pour ma part, j'y ai rapidement renoncé et ce n'est plus un rêve. Toutefois, l'avion fait plaisir à beaucoup de monde : l'offre d'un baptême de l'air dans un petit avion est encore très prisée, avec en prime l'idée de pouvoir tenir le manche quelques minutes. Il s'agit du bon côté de la médaille, celui qui fait que près de 60 % des Lausannois ont souhaité le maintien de l'aéroport en 1992, lorsque son existence était menacée. C'est ce bon côté qui amène des Lausannois sur la terrasse du restaurant et qui fait que beaucoup ne veulent pas renoncer à l'aéroport de la Blécherette pour continuer à poursuivre leur rêve d'enfant.

Le mauvais côté est représenté par les nuisances, principalement le bruit des avions qui a un impact très négatif sur la qualité de vie des riverains, plus particulièrement ceux qui vivent dans le prolongement de la piste. Le préavis présenté ne minimise pas ces impacts. Très bien documenté, il apporte plusieurs données statistiques qui permettent de comprendre l'importance des enjeux pour la ville et ses habitants, représentés par l'Association de défense des riverains de la Blécherette, et la société qui exploite l'aéroport. L'étude acoustique, tout comme au départ la Ville, montre que le bruit constitue une nuisance très importante pour les habitants du quartier de Pierrefleur.

En concertation, les différents acteurs se sont rencontrés à plusieurs reprises afin de mettre en place des mesures pour limiter ces nuisances. Cette volonté commune s'est concrétisée par la signature d'un protocole d'accord d'une durée de cinq ans engageant l'exploitant de l'aéroport et la Ville sur plusieurs points : favoriser les vols vers le nord et éviter ainsi le survol des quartiers sensibles ; initier des actions en vue de limiter les nuisances ; promouvoir le renouvellement de la flotte d'avions, notamment pour les écoles de pilotage ; et prévoir des rencontres entre l'exploitant et l'association des riverains.

L'exploitant s'est engagé de son côté en montrant une volonté de sensibiliser les pilotes, de mettre en place des incitations financières pour promouvoir les avions électriques, de surtaxer les avions les plus bruyants et polluants et de proposer de l'essence sans plomb. Apparemment, personne n'a osé proposer de limiter la vitesse des avions à 30 km/h. Toutefois, le groupe socialiste pense qu'il est possible d'aller plus loin et notre collègue Benoît Gaillard prendra la parole pour vous en parler. Comme l'aéroport dispose d'une



concession fédérale jusqu'en 2037 et qu'un droit communal de superficie distinct et permanent est valable jusqu'au printemps 2069, la Ville n'a pas une grande marge de manœuvre pour imposer des changements. Néanmoins, elle pourrait mener une action incitative en utilisant le montant de la redevance comme levier, ce qui rejoint le vœu émis par la commission. Le groupe socialiste soutient le rapport-préavis tel que présenté et vous encourage à accepter ces deux conclusions.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Après mesures de professionnels mandatés par la Ville, il apparaît que l'aéroport de la Blécherette respecte les normes fédérales en matière de bruit. Il n'y a donc rien à lui reprocher. Non contents du résultat, des collègues ont imaginé augmenter le prix du droit de superficie. Malheureusement pas de chance : il s'agit de terrains agricoles que la Gauche va devoir garder si elle veut continuer à bétonner des cages à lapin juste à côté. Les augmentations ne sont donc pas possibles. Or, cette situation est assez piquante, sachant que la Gauche dit se battre pour des loyers abordables, mais qu'elle modifie sa position en fonction de ses frustrations.

Pour rappel, la Ville a été la propriétaire de l'aéroport jusque dans les années 80-90. Il coûtait alors entre 60'000 et 700'000 francs. Désormais, il rapporte à la ville et la Gauche pense qu'il faut taxer ceux qui prennent des risques. Venir se servir dans la poche de ceux qui entreprennent, c'est un dogme. Ne dit-on pas d'ailleurs qu'un hiver est extrêmement froid quand un gauchiste a les mains dans ses propres poches ? Le vœu du rapport-préavis demande également que l'aéroport poursuive ses efforts en matière de réduction des nuisances. La Gauche sera contentée en partie, des avions électriques – 200 kg – étant désormais disponibles à la Blécherette, comme dans neuf autres places en Suisse. C'est un argument qui va en direction de la diminution des nuisances.

Lorsqu'un avion atterrit, les gaz sont diminués au minimum ; lorsqu'il décolle, partant à chaud et quand l'air est peu dense – moins de densité – il doit s'envoler avant la fin des 875 m de la piste et est par conséquent obligé de pousser un peu le moteur. Cela ne signifie pas qu'il est à fond et cela est même impossible. Un avion bruyant est surtaxé ou interdit par le droit fédéral. Au niveau communal, c'est pour votre pomme. Certains pensent voir débarquer des avions lourds, du trafic militaire ainsi que des vols commerciaux. Or, la piste est prévue pour 6,5 t, ce qui implique qu'il peut accueillir au maximum des PC-12 avec dix personnes et le personnel de vol compris – c'est-à-dire un pilote, un copilote et éventuellement quelqu'un pour s'occuper des passagers. Ce type d'avion pèse 4,7 t et, a priori, on ne verra pas de petits airbus, ni de jets militaires. En effet, la piste n'est pas assez longue, large et solide pour accueillir de tels avions. Imaginer que des avions commerciaux pourraient atterrir à la Blécherette est un fantasme de la Gauche.

Enfin, Lausanne accueille cinquante-huit fédérations sportives internationales, le Comité international olympique (CIO) ainsi que des multinationales. Tout ce beau monde participe à la prospérité que nous utilisons pour financer la politique sociale vaudoise. Par conséquent, étant *benchmarker* en tout temps, il vaudrait mieux être lucide et arrêter de remettre en question la localisation des fédérations sportives et des multinationales, certaines villes nous ayons déjà pris des congrès. Actuellement, il reste 5100 licenciés privés en Suisse, contre 8300 en 1990 – je vous l'avais déjà dit. Cette activité est fortement contraignante et exigeante et, ces dernières années, les conditions se sont encore durcies. Cela n'empêche pas de voler, car voler c'est encore rester libre.

**Mme Alix Aubert (EàG) :** – Avec une répartition des directions de vol, le préavis de la Municipalité constitue un pas dans la bonne direction. Cependant, les nuisances pour les riverains restent importantes. En outre, l'activité de l'aéroport et les nuisances sont de plus en plus contradictoires avec l'urgence climatique désormais proclamée par la Ville. Il est donc important de mettre en place des mesures plus importantes que ce qui est proposé. De notre point de vue, il serait important de dénoncer la convention liant la Ville et l'aéroport, afin d'en changer le droit distinct et permanent (DDP).

Bien que la Ville doive payer des pénalités financières, elle n'en resterait pas moins gagnante sur le plan financier. L'aéroport paie en effet une redevance à la Ville de 60'000 francs par an ; si le terrain qui nous appartient était valorisé avec du logement plutôt qu'un aéroport – comme aux Plaines-du-Loup – la Ville pourrait en retirer un bénéfice supérieur ainsi qu'améliorer de manière importante la qualité de vie des Lausannois. Le groupe Ensemble à Gauche s'abstiendra donc de voter et vous proposera un postulat demandant d'étudier la possibilité de dénoncer la convention avec l'aéroport et de réaménager l'espace.

**M. Jacques Pernet (PLR) :** – A l'époque, j'avais présidé la commission chargée du rapport-préavis 2016/38 qui répondait à la pétition de l'Association des riverains de la Blécherette. Ce rapport-préavis n'avait pas eu l'air de plaire à la nouvelle Municipalité, ni aux commissaires présents. C'est d'ailleurs ce rapport-préavis 2016/38 qui a déclenché le postulat Buclin. La commission avait dû alors se prononcer sur les deux objets, c'est-à-dire le rapport-préavis susmentionné et le postulat Buclin. La nouvelle Municipalité n'était pas à l'aise avec ce rapport-préavis préparé par ses prédécesseurs. Résultat : refus du rapport-préavis et acceptation du postulat. La Municipalité a alors décidé de retirer son rapport-préavis et d'en élaborer un nouveau, répondant ainsi à la pétition de l'Association des riverains de la Blécherette d'une part, et au postulat Buclin, d'autre part. Cette décision a donné naissance au présent rapport-préavis.

Pour avoir siégé dans les deux commissions, j'ai constaté qu'il n'y avait pas photo. En effet, ce rapport-préavis 2019/15 est nettement meilleur que son défunt prédécesseur. Il est très bien rédigé, étayé et mesuré. J'en félicite ses auteurs. Ce rapport-préavis va dans le bon sens et nous l'accepterons. Toutefois, il n'est nulle part fait mention des retombées économiques indirectes et induites par cette infrastructure. A ce titre, je rappelle que j'ai déposé un postulat demandant que, dans tous les rapports-préavis, soient analysées les retombées économiques directes et indirectes, car cela fait aussi partie de notre travail et de notre analyse. On ne connaît que le montant de la redevance, lequel est fort modeste par ailleurs. En revanche, on ignore quelles sont les retombées de cette infrastructure en termes d'emplois qui y sont liés de près ou de loin, ni des autres retombées économiques directes, indirectes et induites. Nous ne savons pas si cet aéroport a motivé des sociétés à choisir Lausanne plutôt qu'une autre ville pour s'installer.

On nous dira que cet emplacement pourrait accueillir d'autres activités. C'est peut-être le cas, mais ces autres activités peuvent s'établir ailleurs, dans la périphérie. En revanche, un aéroport constitue une activité unique et non échangeable. C'est comme pour Beaulieu : si vous supprimez ce palais, il sera supprimé à jamais, il ne reviendra pas. Des logements oui, mais pas ici ! Qui dit logement, dit citoyens. Or, il faut les occuper ces citoyens, et ce en créant des postes de travail et la Blécherette pourrait y répondre.

Je suis heureux de constater que la Municipalité a, dans sa sagesse pragmatique, trouvé un terrain d'entente et continue de dialoguer. Je suis également satisfait de constater que le bruit recensé à Pierrefleur 44 – il s'agit de l'endroit le plus exposé – correspond, en moyenne, à une heure de bruit fort sur une semaine. Bien entendu, cette heure de bruit hebdomadaire correspond à plusieurs passages et je peux entendre que ces derniers gênent. Mais qui était là avant ? Pierrefleur 44 ou la Blécherette ? Je rappelle d'ailleurs qu'il n'y a pas que les avions qui gênent ; il y a aussi les camions, les bus des TL et les motos.

Notons enfin que les aéronefs modernes font de moins en moins de bruit. On parle même d'avions électriques ou encore de voiture-avion électrique à décollage vertical. Bref, toute la mobilité est en mutation. La Blécherette est une infrastructure nécessaire à notre ville et qui répondra très certainement à la mobilité du futur. Vous l'aurez compris : le PLR accepte ce rapport-préavis et vous recommande d'en faire de même.

**M. Benoît Gaillard (Soc.) :** – En complément de ce qui a été dit par mon collègue Philippoz et comme l'a suggéré Valéry Beaud en entrée de ce débat, j'aimerais présenter quelques propositions et idées pour aller plus loin. A titre préliminaire, je souhaite

souligner le fait que la qualité du préavis et des travaux de la commission n'est pas remise en question. Toutefois, en opposition avec les propos de certains de mes prédécesseurs, je ne suis pas convaincu que les chiffres, les statistiques et la nature précise de l'activité de l'aéroport soient très clairs. Il s'agit d'une des sources d'incertitude dans ce dossier et elle ne facilite pas la réflexion politique. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai sollicité une visite sur place.

Cette visite a eu lieu il y a une dizaine de jours, avec quelques collègues, et elle a donné lieu à plusieurs réflexions, lesquelles nous ont permis d'obtenir des informations intéressantes et qui répondent aux interrogations formulées ce soir. Je vous donne un exemple : cher monsieur Pernet, vous qui êtes intéressé à l'emploi, il y a environ 120 postes sur le site. Il ne s'agit de loin pas tous d'employés de la société d'exploitation. Ce n'est toutefois pas négligeable. Quant à savoir quelles sont les retombées exactes en dehors de l'activité sur le site de l'aéroport, il faut être conscient que la balle est dans le camp de l'aéroport et que ce dernier y est sensibilisé. Il n'appartient pas à la Municipalité de se défendre unilatéralement sur ce point. Sans trahir de secret, en commission, nous nous sommes interrogés sur la proportion des vols d'affaire dont on nous parle régulièrement. Il incombe à la société d'exploitation de l'aéroport de produire des chiffres clairs sur ces questions – emplois ou vols d'affaire. On peut lui en faire le grief amical : elle n'a jusqu'à présent pas fourni de telles informations et je le déplore. Un chiffre nous a été donné oralement : 10 %. Nous aimerions toutefois obtenir les bases de calcul pour connaître l'origine de ce pourcentage.

En ayant visité l'aéroport, nous avons pu développer une autre vision que celle de Valéry Beaud quant aux intentions de la société d'exploitation. Sur la base de la bonne foi supposée de nos interlocuteurs, je peux vous indiquer que la problématique de la réduction des nuisances est bien arrivée jusqu'à la Blécherette et la société d'exploitation. Pour en avoir parlé directement avec des membres du conseil d'administration, ces derniers sont conscients que l'extension de la piste que vous avez évoquée monsieur Beaud, n'est probablement pas un projet réaliste pour les années à venir et qu'il faut au contraire explorer d'autres pistes, s'agissant de la réduction des nuisances et qui vont au-delà de ce qui est mentionné dans le préavis et le protocole d'accord servant d'annexe. De ce point de vue, l'aéroport a démontré une bonne volonté ainsi qu'une prise de conscience de l'importance de l'impact sur la qualité de vie des riverains. Cet aspect n'est désormais plus considéré comme une question annexe – il s'agissait de l'esprit de l'ancien préavis qui a été retiré.

Pour aller plus loin et au nom du groupe socialiste, nous vous proposons d'adjoindre aux engagements pris par l'entremise du protocole d'accord un mécanisme contraignant qui pourrait se fonder sur des contributions financières de plusieurs natures. Je vais vous l'expliquer brièvement et je tiens un document de synthèse que nous avons rédigé à disposition de celles et ceux que cela intéresse.

Pour commencer, il faut commenter la question de la redevance. Comme cela a été indiqué, 58'500 francs annuellement pour être précis et le terrain mesure 192'000 m<sup>2</sup>. A ce titre, je me dois de contredire frontalement Mme Messere : renseignement pris, l'affectation du sol est en zone aéroport. C'est une affectation liée au droit fédéral – il s'agit du Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne. Après avoir consulté le service cantonal, nous avons appris qu'en cas de déclassement – donc si le plan fédéral sectoriel était modifié – cela serait considéré comme de la zone à bâtir et la Ville pourrait donc prendre la décision de transformer cette zone en logements ou encore en zone artisanale et cela sans aucune compensation. De ce point de vue, la valeur actuelle et virtuelle du terrain va bien au-delà des 30 francs par m<sup>2</sup> et si on suppose une valorisation à 1 % – ce qui n'est pas énorme – que signifie la redevance de 58'500 francs pour 192'000 m<sup>2</sup>? Il est donc légitime de se demander si cette forme de subvention, voire de soutien indirect, que nous concédons par le biais d'un droit de superficie à tarif modéré se justifie toujours et s'il est possible d'agir pour accompagner l'aéroport dans sa démarche de réduction des nuisances.

Une deuxième remarque préliminaire : nous sommes convaincus de la bonne volonté de l'aéroport. L'évolution a peut-être été rapide, mais elle a eu lieu. Je n'avais pas rencontré les administrateurs de l'aéroport auparavant donc je ne peux pas dire s'il s'agit d'une conversion ou d'une conviction de longue date. Ils sont toutefois parfaitement conscients des enjeux. Nous ne souhaitons pas nous poser contre l'aéroport, mais plutôt créer un mécanisme auquel celui-ci devrait adhérer volontairement ou sous la pression politique et citoyenne. L'objectif serait d'ajouter au protocole d'accord signé quelques mécanismes plus contraignants.

Le premier mécanisme pourrait prendre la forme d'une redevance adaptée à la hausse, en fonction de l'atteinte ou non de certains des objectifs du protocole d'accord. Cette clause ne tomberait pas du ciel : le droit de superficie prévoit déjà une adaptation possible de la redevance en fonction « des capacités financières de la société ». En réalité, cette redevance est relativement stable depuis bientôt une décennie. Une base pour une adaptation à la hausse existe donc dans le droit en vigueur. Il nous semblerait juste de chiffrer les objectifs du protocole d'accord pour ceux qui ne le sont pas et d'indiquer, pour une période de trois ou cinq ans, des chiffres à atteindre en termes de réduction des nuisances. Si ces chiffres n'étaient pas atteints, une échelle pourrait s'appliquer avec une augmentation de la redevance. Cette logique pourrait intéresser à la fois l'aéroport et la Municipalité.

Fonctionnant également par le biais de la redevance ou indépendamment de celle-ci, un deuxième mécanisme inciterait l'aéroport à participer à des campagnes de relevés telles que celles menées par la Municipalité – je salue ces campagnes – et ce tous les trois à cinq ans. Il s'agirait d'un geste sérieux envers les citoyens et les riverains et qui montrerait la volonté de l'aéroport de prendre en compte la nécessité d'aller plus loin que le simple respect des normes fédérales. Il faut des études concrètes de bruit tous les trois à cinq ans pour mesurer la réalité vécue par les habitants. Si l'aéroport y participe financièrement, ce serait un geste très bien perçu et qui donnerait encore une fois du corps à cette bonne volonté que nous avons cru percevoir.

Enfin, dans le cadre du plan de communication qui est explicitement prévu par le protocole d'accord, nous souhaitons que l'aéroport soit encouragé à donner, à échéances régulières, des chiffres concrets et surtout compréhensibles – j'insiste sur l'aspect compréhensible – pour le grand public quant à son activité. Si vous avez lu le préavis, vous avez tous pu constater que les catégories de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ne servent à rien politiquement. En effet, il est incompréhensible d'apprendre que les vols commerciaux ne représentent que 0,1% des vols de la Blécherette, car cela signifie soit que cette catégorie n'est pas pertinente, soit qu'il n'y a pas de vols d'affaire dans cet aérodrome. Or, comme nous savons que ce dernier cas de figure est erroné, il faudrait simplement qu'on nous mentionne l'évolution de ces vols, que ce soit à la baisse ou à la hausse et si ces fameux vols de fret ont lieu. De ce point de vue, nous demandons une communication claire.

Un postulat concrétisera ces différents points et j'espère que, dans une certaine mesure et avec les différents groupes ayant déjà annoncé la volonté d'amener de nouvelles idées pour la réduction des nuisances, nous pourrions trouver un chemin commun. Je terminerai par un point qui n'a pas suscité d'intervention jusqu'à présent : l'aéroport est convaincu que des moyens technologiques permettront de réduire les nuisances sans réduire le nombre de vols et ils évoquent notamment des projets d'avions électriques. Là encore, un mécanisme contraignant permettrait de les prendre au mot et de considérer que l'utilisation de ce type de véhicule est une sorte de martingale pour une cohabitation réussie entre habitation et ce qui est nécessaire dans l'activité de l'aviation. En revanche, si l'aéroport ne devait pas se diriger dans cette voie, cela ne signifierait pas qu'il soit exonéré de tout effort, notamment financier, en matière de nuisances occasionnées.

**M. Axel Marion (CPV) :** – J'annonce mes intérêts : je suis titulaire d'un brevet de pilote privé, mais je ne suis pas basé à la Blécherette. J'ai toutefois utilisé la piste de cet

aérodrome en diverses occasions, ce qui me permet d'apprécier un certain nombre d'éléments du rapport-préavis. Comme cela a déjà été fait, je rappelle que la question du sens du décollage n'est pas une décision prise de manière administrative, mais qui est prise en fonction du sens du vent – un avion décolle toujours face au vent. Il s'agit d'éléments dont il faut prendre en compte.

La différence de chiffres sur les périodes peut interpeller : il y a des périodes où il n'y a pas de vent et un sens d'envol peut être décidé librement par le contrôle de vol. De nouveau, en la matière, nous n'avons pas de prise administrative directe. Pas plus tard que ce printemps, j'ai participé à une action qui consistait à faire des vols bénévoles – il s'agit des vols bénévoles – pour des enfants défavorisés ou handicapés, afin de les amener au-dessus du canton de Vaud ou du Lac Léman. Nous avons volé au-dessus de la parade de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) qui était au large de Gland. Ce sont des moments forts pour les enfants concernés et il faut aussi se souvenir que l'aéroport joue un rôle dans ce cadre. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas d'efforts à faire. Toutefois, il faut aussi rappeler cet élément, de même que l'on peut rappeler l'activité de formation des pilotes. M. Beaud a mentionné que les vols de la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA) n'étaient pas remis en cause dans le cadre des réductions des plans de vol. Or, les pilotes de la REGA doivent être formés et commencent dans un aéroclub, comme c'est le cas des pilotes militaires qui entrent d'abord dans un club avant d'entamer leur formation militaire. Ce sont des éléments à prendre en compte.

Je suis le premier à reconnaître que l'aviation crée des nuisances. Je suis conscient que, dans les quartiers concernés, du bruit est généré et j'estime qu'il en va de la responsabilité de tout un chacun – les aviateurs, les gestionnaires de l'aéroport – de prendre cet élément en compte. En ce sens, le rapport-préavis présenté montre une bonne volonté des deux côtés et j'ai apprécié l'intervention de plusieurs de nos collègues, dont notamment celle de M. Gaillard qui, tout en exprimant un certain nombre d'exigences, reconnaît les efforts. Le contact que ce dernier a pu tisser avec les responsables de l'aéroport prouve que nous ne sommes pas face à d'affreux pollueurs qui ont pour plaisir de faire tourner les moteurs la nuit juste pour émettre plus de CO<sub>2</sub>, mais bien des personnes qui gèrent des activités importantes, qui créent des emplois à Lausanne et plus largement des plus-value pour notre économie, lesquelles méritent d'être respectées.

La ville de Lausanne est la seule ville de ce pays qui n'abrite pas un aéroport de classe internationale. Genève, Zurich, Bâle – il est plutôt du côté de Mulhouse – en possèdent et Berne a un aéroport dont la taille est très différente de celui de Lausanne. Mon propos ne vise pas à souligner qu'il s'agit d'un manque à combler – l'affaire est pliée depuis longtemps et un éventuel projet d'agrandissement de la piste est peu réaliste –, mais il est toutefois nécessaire de se souvenir que, pour la ville de Lausanne, nous ne sommes pas dans un cadre excessif. Il serait intéressant de dresser l'historique de l'aéroport de la Blécherette. Dans les années 30 et plus tard avec le projet d'Etagnières, il était prévu que Lausanne soit la plus grande plateforme aéroportuaire de Suisse romande. Or, suite au développement des activités internationales liées à la Société des Nations et à l'Organisation des Nations unies en 1945, c'est Cointrin qui a remporté la mise. Cette décision a eu tant des effets positifs que négatifs, puisque Genève se débat actuellement avec des questions légitimes. Bien que cela ne soit pas de ma compétence, j'invite les Genevois à être prudents à la manière dont ils gèrent le développement de leur aéroport. Il s'agit en effet d'une infrastructure critique pour l'économie, quelle que soit notre opinion de l'aviation. Par ailleurs, la part de CO<sub>2</sub> générée par le trafic aérien à Lausanne reste minime par rapport au trafic tout court. Il ne faut donc pas en exagérer l'importance.

Quant à la question du bruit, il existe une organisation basée à la Blécherette – l'Association pour le maintien du patrimoine aéronautique – qui fait voler de vieux avions. Certains de ces avions sont bruyants – c'est comme pour les vieilles voitures telles que les Triumph qui font plus de bruit que les voitures hybrides. Ces activités sont importantes car, comme l'a indiqué M. Philippoz, elles font rêver le public durant les fêtes aériennes. Il faut



donc avoir de la tolérance sur le fait que ces avions puissent voler. Ils ne volent pas beaucoup, mais, quand c'est le cas, c'est toujours un émerveillement et nous sommes sûrement beaucoup à partager cette impression.

En résumé, le groupe soutiendra le rapport-préavis ainsi que le vœu soumis par M. Beaud qui va dans le sens des intentions des gestionnaires de la Blécherette. Quant aux propositions de M. Gaillard, j'ai craint qu'il ne vienne avec des conclusions supplémentaires à ce préavis ; mais, s'il revient avec un postulat, nous le traiterons le temps venu. Les pistes soumises sont intéressantes à débattre et je ne m'avancerai pas plus en avant, faute d'avoir analysé plus en détail sa synthèse. Nous en discuterons donc le moment venu et allons désormais de l'avant en validant ce rapport-préavis qui est important tant pour la ville que pour les riverains et les gestionnaires de l'aéroport. Nous arriverons grâce aux actes politiques de synthèse et de concordance ainsi qu'aux efforts consentis. Je remercie la Municipalité d'avoir facilité une telle démarche et longue vie à une aviation plus durable et qui fait des efforts, comme tout un chacun.

**M. Claude Calame (EàG) :** – Le PLR s'inquiète de la disparition d'un certain nombre de postes de travail en cas de diminution, voire de suppression des activités liées à la Blécherette. Or, ces postes pourraient être récupérés dans la réalisation d'un plan sérieux de transition écologique. En ce qui concerne ce domaine, j'aimerais émettre une remarque dont la portée est plus restreinte. Suivant la pétition, nous avons beaucoup parlé de pollution sonore, mais le trafic aérien génère bien évidemment également de la pollution de l'air. A ce titre, aussi bien l'OPB que l'Ordonnance pour la protection de l'air (OPair) présentent des valeurs limites. On pourrait dès lors très bien imaginer que des mesures soient effectuées aussi bien pour le bruit que pour la protection de l'air. Il a déjà été procédé à de telles mesures dans les endroits convertis en zone à 30 km/h la nuit. Au vu de ces mesures, on pourrait peut-être obtenir de l'aéroport une certaine limitation de ses activités, ceci en attendant – ce sera ma conclusion – que l'aéroport soit enfin remplacé par un nouvel écoquartier.

**Mme Françoise Piron (PLR) :** – Je suis interpellée par les propos de certains de mes collègues. Autant je peux comprendre que l'on cherche à réduire les nuisances, autant je ne comprends pas ceux qui veulent purement et simplement supprimer l'aéroport de la Blécherette à plus ou moins long terme – c'est ce nous venons d'entendre très ouvertement précédemment. Je souhaite revenir sur les propos de M. Marion : l'aérodrome est aussi un lieu de formation qui abrite des écoles de pilotage. Parmi toutes celles et ceux qui font des écoles et qui rêvent de voler, il y en a certains qui souhaitent aussi en faire leur métier et pas simplement un loisir, comme c'est le cas pour le golf. Nous oublions les personnes qui vont devenir des pilotes professionnels ou des pilotes de la REGA. Ces personnes sauvent des vies et c'est important de le rappeler, car un aérodrome et des pilotes c'est aussi cela.

En outre, lors des manifestations à la Blécherette, il y a beaucoup de famille et d'enfants. Ces enfants regardent les avions et admirent des modèles anciens qui volent encore, comme nous avons pu l'entendre. Cela fait rêver les enfants et c'est un aspect important. Il s'agit de visites de familles qui n'ont rien d'anecdotiques ou de ridicule, comme certains le prétendent. Certains de ces enfants deviendront des pilotes. La Blécherette est un lieu qui fait naître des vocations.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Une fois les premières passes d'armes abondamment émaillées de caricatures passées, voici le moment de prendre de la hauteur. Nous pouvons nous féliciter du chemin parcouru par les parties en présence en vue de la satisfaction des attentes – pas forcément des intérêts – des uns et des autres. Tout le monde a dû lâcher du lest afin de trouver un accord acceptable. S'agissant de la détermination de la valeur du bien-fonds à 30 francs le m<sup>2</sup>, il faut connaître quel est l'objet de la comparaison. Il ne s'agit certes pas d'agriculture, quand bien même toutes les surfaces de dégagement sont en nature d'herbe. Toutefois, ce n'est pas pour autant de l'artisanat ou encore de l'habitation. Par conséquent, s'il devait y avoir une renégociation sur le montant de la redevance, celle-ci



devrait se baser sur un calcul objectif et ne devrait pas constituer un moyen de pression avec le secret espoir ou avoué de faire déguerpir l'aérodrome par lassitude. La commission ne s'est d'ailleurs pas trompée, puisqu'elle a accepté les deux conclusions à l'unanimité. Nous nous en félicitons et il est évident que le groupe PLR suivra la commission.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Je souhaite apporter quelques précisions. J'ai eu M. Mayor au téléphone cet après-midi et il m'a bien précisé qu'il s'agissait d'une zone agricole et qu'il n'y aurait pas de déclassement. La parcelle sera donc conservée en zone agricole, la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) la considérant comme un terrain de compensation. Il ne s'agit donc pas de parler de la destruction de l'aéroport, mais éventuellement d'en réévaluer son prix par rapport au droit de superficie. En l'occurrence, comme il s'agit de terrains agricoles, cela n'est pas possible. Je vous rapporte les propos de M. Mayor qui, en tant que directeur de l'aéroport, doit savoir de quoi il parle.

Quant au chiffre de 0,1 % de vols commerciaux qui ne comprendrait pas les vols d'affaires, il faut préciser que les personnes voyageant pour affaires empruntent soit des avions loués, soit en sont propriétaires. Par ailleurs, la Blécherette n'a pas l'obligation de vous dévoiler le pourcentage de son business, car il s'agit d'une entreprise privée, comme le sont les parkings qui n'ont également pas à vous révéler s'ils sont complets ou pas. Il n'existe d'ailleurs pas de limitation souhaitable pour la Ville par rapport à cet aspect. En outre, le droit fédéral établit des règles pour l'aviation. Lausanne n'intervient pas sur le droit militaire, ce qui me laisse penser que notre commune ne pourrait pas établir des règles fixées non plus par l'OFAC mais par un organe supérieur.

Vous tenez encore un discours pour plaire à votre électorat qui vous prend pour un sauveur, comme s'il devait être sauvé de quelque chose alors que vous connaissez les mythes. J'appelle cela de la propagande. Pourquoi cette propagande ? Parce que vous voulez construire des logements à côté de la piste, à côté de la REGA, à 45 minutes du centre à pied et avec une vue sur l'immeuble d'en face, la mixité sociale, un parking dérisoire. La vie de bobo va être difficile à vendre avec des pamirs.

**M. Valéry Beaud (Les Verts) :** – J'aurais beaucoup de choses à dire, mais je me limiterais à trois points. Je souhaite réagir aux propos de M. Benoît Gaillard concernant la bonne volonté de l'aéroport. J'ai pu constater cette bonne volonté à une reprise : il y a deux ans, je participais à une séance avec les représentants de l'aéroport et, dans leurs propos, ils montraient une certaine bonne volonté. Personnellement, je me base sur des faits, ce qui me permet parfois de douter de ces propos. En effet, alors que le protocole d'accord parle de rediriger une partie des vols en direction du nord, il suffit de consulter la page d'accueil du site internet de l'aéroport pour constater que ce dernier continue à promouvoir des décollages en direction du sud et indique : « quelques secondes après le décollage, en direction du lac, vous bénéficiez d'une vue imprenable sur les célèbres vignobles du Lavaux ». De même, quand on parle des questions sur le développement d'autres vols, on peut lire sur leur site que « le besoin d'avoir des liaisons directes vers des destinations européennes sera une nécessité ». Je ne l'invente pas, vous pouvez consulter ces informations sur le site internet de l'aéroport. Ces éléments me permettent donc de nuancer quelques propos même si j'espère que l'aéroport a une bonne volonté et que l'on puisse travailler ensemble.

Par ailleurs, je partage la proposition de M. Pernet d'évaluer les retombées économiques directes, indirectes et induites. J'irais même plus loin : il faut une évaluation économique élargie qui mesure non seulement ces retombées directes, indirectes et induites, mais aussi une évaluation de tous les coûts directs et indirects – les externalités, les pertes économiques en termes fonciers, les coûts de santé et environnementaux, etc. Nous aurons ainsi des chiffres nous permettant de poursuivre le débat sur l'avenir de cet aéroport.

Enfin, concernant les propositions de valoriser ces terrains en logement, en écoquartier ou encore en valeur de terrains virtuels, je peux vous donner quelques chiffres à moitié virtuels. Si on prend la surface du droit de superficie actuelle de l'aéroport, que l'on

considère que l'objectif est d'en développer une petite partie le long de l'avenue du Grey en face du développement de l'écoquartier sur le site du Service des automobiles et de la navigation – pour achever le développement de la ville en direction du nord de façon cohérente avec le site de la Tuilière – et que l'on redonne deux tiers de la surface de l'aéroport à la nature et à l'agriculture ainsi qu'un tiers à la densification, en lien avec les réflexions du parc d'agglomération de la campagne de la Blécherette et de sa ferme, on obtient un projet cohérent et équilibré. En prenant les mêmes hypothèses de droit de superficie que celles que l'on vient de recevoir de la part de la Municipalité pour la pièce urbaine E de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, on arrive à une redevance de 6,8 millions par année. En développant un tiers de la surface du droit de superficie, la redevance pour la ville de Lausanne se monte à 6,8 millions par année et actuellement on parle d'un montant de 60'000 francs par année. Ce chiffre est important si on veut connaître les perspectives futures ainsi que la valeur économique de ce terrain.

Nous devons réfléchir, car les planifications urbanistiques prennent du temps. Il faut commencer à songer à l'après 2036. Pour ce terme, nous devons avoir pour objectif, d'une part, de fermer cet aéroport et, d'autre part, de poursuivre la requalification de ce site avec le développement à l'extrémité sud et en redonnant au parc de la Blécherette le restant de sa surface.

**M. Benoît Gaillard (Soc.) :** – J'aimerais revenir sur un élément attesté par un Plan partiel d'affectation (PPA) du 5 mai 1992 que j'ai sous les yeux. La partie de la parcelle sur laquelle sont construits les équipements aéroportuaires est affectée, selon le PPA, en zone d'aéroport. Il ne s'agit dès lors pas de zone agricole et j'aimerais pointer la contradiction qui résiderait dans le fait qu'une piste bétonnée et des hangars aient été construits en zone agricole. Renseignement pris auprès du service cantonal compétent, s'il devait y avoir extinction du droit conféré par le plan sectoriel de l'infrastructure aérienne fédérale, on pourrait réaffecter cette zone aéroport en zone d'activité, de construction de logements ou d'utilité publique, et ce sans devoir compenser. La situation est donc relativement claire. Il serait illogique qu'en cas de déclassement d'une zone sur laquelle il y a du béton et des hangars, le terrain redevienne de la zone agricole nécessitant une compensation pour la construction de logements. Je me base sur des faits, ayant le PDF du PPA sous les yeux – Mme Messere va le recevoir par mail dans les minutes qui suivent.

En outre, madame Messere, le droit de superficie datant de 1999 prévoit en son point 11 que la redevance « sera révisée à la hausse tous les cinq ans en tenant compte, d'une part, de la valeur réelle du terrain objet du présent droit et, d'autre part, des possibilités financières de la société superficière [cette information vous concerne particulièrement] qui communiquera régulièrement ses comptes à la superficière ». La société d'exploitation a visiblement renoncé à un certain nombre des droits dont vous faites mention, dont notamment celui de garder ses comptes secrets. Le DDP prévoit donc que la société exploitante communique ses comptes, sur demande, à la superficière, c'est-à-dire à vous et à moi-même. Bien que nous n'ayons probablement pas le droit d'accéder aux détails des comptes, la Municipalité pourrait y accéder. Il n'y a donc pas de secret absolu des affaires en la matière. Nous préparons nos dossiers et, en principe, nous ne nous avançons pas sans vérifier les faits.

Enfin, il ne s'agit pas de créer un règlement communal lausannois sur les émissions des avions. Je vous remercie, madame Messere, mais nous avons compris que le droit fédéral s'appliquait en la matière. En revanche, sur le plan du droit privé, c'est-à-dire d'une convention entre l'aéroport et la Ville de Lausanne et comme le sont le DDP et le protocole d'accord – avec des statuts différents pour ce dernier – on pourrait imaginer une autre convention par laquelle l'aéroport s'engage sur des objectifs chiffrés, fixés d'entente avec la Ville et avec, cas échéant, des pénalités si ceux-ci ne sont pas atteints. Cette solution est parfaitement possible, elle ne pose aucun problème juridique et elle ne conteste en rien le fait que la loi fédérale est la seule faisant foi en la matière.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Je renonce à mon droit de réponse en faveur de M. Chollet.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Chollet, ce n'est pas l'évangile... (*Rires*). Je reviens sur les propos de Benoît Gaillard. Si on commence à opposer la zone agricole, voire l'intérieur de cette dernière et les surfaces d'assolement (SDA) à des zones d'affectation spéciale comme la zone aéroportuaire, on mène un faux débat. Personne ne construira une nouvelle exploitation agricole sur ce terrain. Ce n'est pas pour rien si la famille Perroud a quitté la Blécherette il y a quinze ans pour s'établir à Villers, sur un domaine de la Ville. On peut tracer des plans ou encore sculpter des nuages, mais il faut redescendre sur terre, même quand on vole en avion...

Monsieur Gaillard, le PPA de la Blécherette avait colloqué dix-neuf hectares en zone agricole. Cette zone existe bel et bien. Avec la révision de la LAT, ces dix-neuf hectares – à vue humaine – resteront. Sauf erreur, mais vous le savez certainement mieux que moi, les 6,7 hectares de zone aéroportuaire ne deviendront jamais de la zone agricole.

Monsieur Valéry Beaud, vous avez introduit une notion amenant à la réflexion, et ce en demandant de chiffrer les coûts réels et les bénéfices induits par un aéroport notamment dans les choix poussant une entreprise à venir s'établir à Lausanne plutôt que dans une autre ville. Il est instructif et intéressant de constater que ce ne sont pas forcément des arguments liés à la fiscalisation. En effet, leur choix peut dépendre de la présence d'un golf, d'un centre équestre, d'un bord de lac, voire du M2. Nous sommes très étonnés, mais celles et ceux choisissant ou pas de s'installer à Lausanne obéissent à des critères qui ne sont pas forcément ceux auxquels on peut s'attendre en termes de primauté – donc financiers. Il nous faut donc en rester là et passer au vote, mais je suis peut-être un peu présomptueux, je le confesse.

**M. Pierre Oberson (PLC) :** – Est-ce de la jalousie ? Je suis persuadé que ce n'est pas le manque de moyens qui vous anime contre la Blécherette. Partir avec un ami pilote d'hélicoptère n'est pas banal. Se poser aux abords d'un restaurant non plus et je ne vois pas pourquoi ce petit plaisir serait juste réservé à Christian Constantin ou quelques émirs du Golfe. Grâce aux Verts, réjouissons-nous car, bientôt, tout sera interdit – la viande et les loisirs qui ne nous intéressent pas. Mais comment les Verts vont-ils s'y prendre pour nous greffer trois estomacs supplémentaires afin que nous devenions des ruminants ? Plus sérieusement, pour devenir pilote d'hélicoptères ou d'avions médicaux et de secours, il faut passer par un écolage et maintenir son brevet annuellement. Les pilotes de notre région et de notre ville ont besoin de cette infrastructure.

**Mme Natacha Litzistorf, municipale, Logement, environnement et architecture :** – Je vous remercie pour l'accueil général que vous faites à ce rapport-préavis. Comme nous l'avons entendu à plusieurs reprises et c'est également la position de la Municipalité, nous allons dans le bon sens, même si pour certains, ce n'est peut-être pas assez vite. Bien que la longueur des pas soit différente selon chacun, nous avançons et c'est la voie qu'a choisie la Municipalité de manière itérative et par rapport à la situation actuelle. Comme M. Gaillard l'a rappelé et pour les mesures qui suivront ce préavis, nous avons d'un côté du droit public et de l'autre du droit privé. Cette situation nous permet d'entreprendre quelques actions au niveau du droit privé, mais nous sommes dans l'obligation de respecter le droit public.

Ceci étant dit, la Municipalité a également pour principal objectif la sécurité du droit ; c'est dans cette perspective qu'elle a commencé à travailler et qu'elle a remis l'ouvrage sur le métier pour élaborer ce rapport-préavis. Elle a pris le parti, d'une part, de garantir la sécurité du droit et, d'autre part, d'établir une nouvelle manière de travailler, en créant une plateforme de dialogue entre l'aéroport, l'Association des riverains – dont on salue le président –, mais également avec le Canton et l'OFAC. Comme l'ont indiqué toutes vos interventions, la ligne de fond s'est basée sur une société qui change à différents égards – on peut notamment citer la problématique environnementale. Sur la base de ces éléments, nous avons discuté et négocié avec les acteurs précités. Nous avons souhaité opter pour des

modalités n'étant pas directement coercitives – nous n'en avons pas les moyens – et nous avons préféré éviter la stigmatisation des comportements, car cela ne permet pas d'inspirer de la confiance ainsi qu'une plateforme de dialogue favorisant les rencontres fréquentes, dans une ambiance sereine. Voilà la manière dont nous avons souhaité travailler et, même si nous ne sommes pas toujours d'accord sur tout, cela représente plus d'une année et demie de travail et de discussion. Ce soir, on peut dire cette méthode de travail qui n'a pas forcé, ni contraint par la force a porté ses fruits. En plus de ces résultats, il y a eu des effets sur les mesures que nous avons discutées et validées ensemble avec tous les acteurs.

Je me permets d'effectuer une synthèse des avancées et des résultats obtenus avec cette méthode. Cela peut paraître trivial, mais le fait d'avoir, même si ce n'est pas satisfaisant, des statistiques est une grande avancée qui va nous permettre d'avoir une compréhension plus fine et sensible de la problématique avec de bonnes intentions – M. Gaillard l'a rappelé – et une envie de collaborer de l'aéroport. Il existe des statistiques ainsi que des classifications élaborées par l'OFAC, lesquelles ne nous parlent guère. C'est dans ce domaine qu'il y a des efforts à faire. Autre résultat également évoqué par Valéry Beaud – il s'agissait d'un des enjeux principaux en lien avec les interventions de ce Conseil communal et la pétition – le rétablissement des équilibres des décollages entre le nord et le sud. Je demanderais à M. Tétaz de nous montrer l'évolution et les effets déjà produits avec un protocole d'accord tel que celui que nous vous avons présenté dans le rapport-préavis. Au fil des ans et notamment depuis que l'on a signé et travaillé en vue de ce protocole d'accord entre les parties, on peut constater un rétablissement de l'équilibre qui était déjà à l'œuvre dans les années 2007-2008. C'est un objectif atteint, que nous suivons, semestre après semestre et mois après mois, et pour lequel nous avons la garantie que la mesure envisagée déploie les effets escomptés.

Vous êtes passés rapidement sur un élément : la taxe sur le bruit. Il s'agit également d'un résultat atteint. En effet, la taxe est implémentée et mise en œuvre, ce qui n'était pas le cas auparavant. Les effets déployés par cette taxe visant à changer les comportements ou, en l'occurrence, certains types de matériel sont visibles, un des avions les plus bruyants ne faisant désormais plus ses tours de piste à la Blécherette. La taxe a donc eu un effet dissuasif sur cet avion. Un autre effet de cette taxe a été d'inciter les écoles à remplacer petit à petit leurs avions par des modèles moins bruyants. Il s'agit encore d'un résultat d'une mesure que nous avons implémentée et mise en œuvre par rapport à ce protocole d'accord. Vous avez parlé des avions électriques. Or, pas plus tard que cet après-midi et en compagnie de M. Fauchère ici présent, nous avons rendez-vous avec l'aéroport et ce dernier nous a donné quelques éléments supplémentaires que nous nous permettons de vous livrer aujourd'hui. Ils ont effectué un test avec un avion électrique et ils doivent encore examiner la durée de vol envisageable pour ce type de véhicule. Il y a donc un véritable intérêt à se profiler comme un aéroport plus à la pointe en termes d'exigences environnementales. Des collaborations intéressantes vont également voir le jour. En outre, en lien avec un élément évoqué à différentes reprises ici et dans la commission – sans trahir les secrets de la commission – il a été question des hélicoptères. On constate qu'il s'agit d'une source de nuisances et celle-ci est comprise dans ce qui a été mentionné et travaillé dans le cadre du protocole accord. Dans ce cadre, nous avons appris que l'aéroport travaillait à élaborer un nouveau tracé réduisant les nuisances sur les riverains, le tracé passant par les voies routières. Cette solution permettrait d'éviter les voies actuelles des avions, lesquelles sont plus proches des habitations. Grâce à ce protocole, des avancées et des résultats ont déjà eu lieu et ils continuent à déployer des effets escomptés de jour en jour.

J'aimerais revenir sur un des éléments abordés par M. Beaud : la question du fret. Tout comme vous, nous avons découvert dans les médias que l'aéroport de la Blécherette allait développer une ligne de fret. Nous nous sommes renseignés auprès de l'OFAC qui nous a répondu que la partie importation/exportation des marchandises commerciales doit s'effectuer sur des aéroports de catégorie A – jusque-là, ça ne veut pas dire grand-chose –

et non de catégorie C, comme celui de la Blécherette. Je vous lis la fin du message que nous avons reçu : « Pour les raisons mentionnées ci-dessus, nous sommes, à l'heure actuelle, opposés à l'extension des importations et des exportations de marchandises de commerce, via Lausanne Blécherette, avec le nouveau programme de transformation globale à stratégie dans le trafic aérien, pour échanger dans un avenir proche ». Si vous me passez l'expression, ce n'est pas demain la veille que l'on va pouvoir développer du fret sur l'aéroport de la Blécherette.

Les retombées économiques, thème très cher à M. Pernet, ont également été abondamment évoquées tant en commission que durant ce débat. Nous avons regardé du côté de l'OFAC pour savoir s'il avait mené, au niveau suisse, des études pouvant nourrir les réflexions sur ces retombées économiques directes et indirectes. Dans ce cadre, nous avons trouvé une étude réalisée en 2006 – actualisée en 2011 – et qui portait sur l'importance de l'aviation pour l'économie suisse. A l'intérieur de cette étude, il y a des chiffres pertinents et valables pour les six aéroports régionaux sans avion de ligne et qui sont Birrfeld, Ecuwillens, la Chaux-de-Fonds, Granges, Lausanne et Samedan. Comptabilisés ensemble, ces aéroports ont une valeur économique représentant 42 millions de francs et des retombées directes et indirectes de 80 millions. Il s'agit des premiers éléments dont on dispose sur les retombées économiques directes et indirectes. Monsieur Pernet, on se dirige actuellement vers un nouveau type de gouvernance qui va plutôt dans le sens évoqué par M. Beaud et qui implique de telles analyses sur l'ensemble des coûts. M. Beaud a parlé de l'internalisation des externalités, mais également des coûts d'opportunité ou de renonciation liées à ce type de projet. C'est une tendance vers laquelle nous nous dirigeons et que nous appelons de nos vœux, car elle nous permet d'avoir une vision globale de cette partie économique.

J'aimerais terminer cette longue intervention – le débat a été nourri et il a donc été important de revenir sur quelques points – sur les éléments mentionnés par M. Gaillard. Par rapport aux propositions qui vont, – si je l'ai bien compris – faire l'objet d'un postulat et non d'une nouvelle conclusion, il y a la partie sur la redevance. M. Gaillard a raison : la redevance est liée à un droit privé, lequel est en rapport avec le droit de superficie. Ce droit nous permet une grande créativité dans sa fixation et ses modalités. Toutefois, comme l'a indiqué M. Gaillard, il faut que les deux parties soient d'accord. C'est la base du DDP tel qu'il est désormais ficelé et, comme indiqué en préambule, nous sommes là pour assurer la sécurité du droit. Nous ne pouvons pas, de manière unilatérale, « corriger » ce DDP. Je n'ai peut-être pas compris tous vos propos – des réponses seront peut-être apportées par le postulat –, mais vous évoquiez l'idée de prendre une partie de la redevance – ou de la taxe, je n'ai pas compris – pour financer une étude sur le bruit. Avant l'élaboration du postulat, on met un peu la charrue avec les bœufs, mais je souhaite émettre ma position devant la tribune : ne serait-il pas plus judicieux de se diriger vers une affectation de la redevance ou de la taxe – ce n'est pas du tout la même chose – en faveur de mesures plus concrètes plutôt que de réaliser une étude ? A notre avis, ce serait plus intéressant de favoriser des mesures. Pour faire le lien avec ce que nous avons entendu aujourd'hui, l'aéroport n'attend pas sur nous pour commander des études complémentaires, comme il vient de le faire, sur les parties concernant les hélicoptères. Le cas échéant, des réflexions pourront être menées suite au postulat.

M. Gaillard a évoqué un dernier élément et non des moindres : la communication. Vous l'avez vu dans le cadre de notre protocole d'accord, c'est aussi une partie importante. On le sent bien actuellement, que ce soit au niveau de la société ou encore ce soir dans les prises de parole. On a envie de transparence, laquelle est garante d'une confiance de dialogue que nous appelons de nos vœux. C'est dans cette acceptation que nous allons travailler et que nous travaillons déjà avec les parties prenantes, à savoir l'association et l'aéroport, pour communiquer sur les éléments suivis de manière fréquente. Enfin, pour continuer dans la voie de M. Chollet, je vais profiter de ce moment pour placer une métaphore. Je me réjouis de lire le postulat de M. Gaillard qui va voler au secours de notre protocole d'accord – M. Gaillard a compris. Plus sérieusement, nous sommes dans une démarche itérative, nous



avançons petits pas après petits pas ou grands pas après grands pas suivant les avis, mais c'est un premier socle posé par le protocole d'accord. Dans notre esprit et dans ceux de l'association et de l'aéroport – je ne veux toutefois pas parler à leur place – nous allons de l'avant sur d'autres types de mesure qui viennent s'ajouter à celles figurant déjà dans le protocole d'accord.

La discussion est close.

**M. Jean-Daniel Henchoz (PLR), rapporteur :** – Je vous prie de m'excuser de m'exprimer après la municipale. J'aimerais toutefois la remercier pour ces informations extrêmement intéressantes et bien étayées ainsi que pour tout le travail effectué en amont. Je rebondis juste sur un point qui me tient à cœur en tant qu'entrepreneur et qui est très important pour le PLR : les emplois directs. Il est vrai que l'on peut opposer les retombées économiques d'un aéroport avec celles d'autres activités. Je ne suis par contre pas sûr que ce soit le bon raisonnement. En effet, l'une est unique et l'autre est échangeable. Un aéroport, une fois qu'il n'existe plus, n'est plus réalisable, c'est-à-dire qu'il a disparu alors que les autres activités économiques peuvent être déplacées, ce qui fait bien que l'un est unique et l'autre échangeable. Il est donc important d'en tenir compte dans les raisonnements évoqués.

Vœu : La commission souhaite que la Municipalité poursuive ses efforts pour réduire les nuisances de l'aéroport et fasse son possible pour adapter la redevance versée par celui-ci.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La conclusion N° 1 est approuvée par 75 voix et 9 abstentions.**

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La conclusion N° 2 est approuvée par 77 voix et 10 abstentions.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le rapport-préavis N° 2019/15 de la Municipalité, du 11 avril 2019 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'approuver la réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette « Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette » ;
2. d'approuver la réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts « Pour une réduction conséquente des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic en zone urbaine ».

---

**Centre omnisports de Grand-Vennes et Zone sportive de Vidy – remplacement de deux terrains de football en matière synthétique – demande de crédit d'ouvrage**

Préavis N° 2019/19 du 2 mai 2019

*Voir volume II : Préavis, rapports-préavis et rapports de commission les concernant.*

Discussion

**M. Giuseppe Fonte (Soc.), rapporteur :** – Je n'ai pas d'éléments à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Quand Lausanne décide de l'entretien de ses propriétés, l'UDC clame : *Mazal Tov* ! Mon groupe soutiendra donc le rapport de commission ainsi que la demande de crédit.



**M. Johan Pain (EàG) :** – Le groupe Ensemble à Gauche soutiendra ce rapport-préavis. J'ai participé à cette commission et j'ai appris certains éléments très intéressants. Pour remplir un terrain de football synthétique, il faut 21 t de liège non coupé. C'est une information à partager. Il serait également intéressant de savoir si la Ville ne peut pas récupérer les bouchons de liège de la région, et ce afin de diminuer les transports qui vont du Portugal à Lausanne.

**M. Louis Dana (Soc.) :** – Après une discussion qui sera sans doute moins longue que la précédente, le Parti socialiste accordera son aval à ce crédit. Il suffisait d'ailleurs de traverser le terrain pour constater sa vétusté, ce qui a été intelligemment fait lors des débats en commission. Vous l'aurez compris : le Parti socialiste soutient ce crédit.

**Mme Karine Roch (Les Verts) :** – Nous avons pu constater qu'étant très utilisé, le terrain était usé jusqu'à sa trame. Dans le contexte urbain d'exiguïté des espaces et d'intensité des utilisations, le développement raisonné et approprié des terrains synthétiques répond à la demande sociale, tout en conservant, voire en libérant, des terrains en herbe qui participent notamment à une meilleure climatisation de la ville. Un terrain synthétique est utilisable trente heures par semaine, voire même quarante dans le cas présent, contre six heures pour un terrain naturel, si l'on veut une qualité sportive équivalente. Il faudrait donc mobiliser cinq terrains en herbe pour assurer une offre équivalente à un terrain synthétique. L'évolution des techniques de fabrication des revêtements synthétiques est aussi favorable. Nous apprécions que la couche de remplissage soit constituée de liège cultivé de manière durable – ce n'est pas le même que celui des bouchons, nous voilà rassurés – qui remplace les billes de caoutchouc issues de pneus usagés et qui peuvent se répandre dans l'environnement. Il faut effectivement 21 t de liège pour compléter la couche de remplissage d'un terrain de foot. Au vu de ce qui précède, les Verts se joignent à l'unanimité de la commission et approuvent ce préavis.

**M. Guy Gaudard (PLR) :** – Le PLR salue ce préavis qui concrétise le remplacement des deux surfaces de gazon artificiel de Grand-Vennes et Vidy. Toutefois, partant du principe qu'un terrain de foot a une surface d'environ 6800 m<sup>2</sup>, nous avons quelques remarques et questions. L'investissement nous paraît un peu court, le m<sup>2</sup> de terrain synthétique coûtant environ 80 francs. Allouer 1'140'000 francs semble donc léger, d'autant plus qu'une couche de souplesse devra être insérée sous la couche synthétique. Une nouvelle couche sera donc mise en place et nécessitera la correction de la géométrie actuelle, et ce par la pose de 6800 m<sup>2</sup> de fibres synthétiques lestées avec du sable de quartz. Nous nous interrogeons donc sur les critères retenus pour chiffrer ces investissements et nous nous demandons si un appel d'offres public a été lancé.

**M. Oscar Tosato, municipal, Sport et cohésion sociale :** – Je vous remercie pour les propos tenus sur ce préavis. Monsieur Gaudard, les devis sont établis sur la base des huit terrains synthétiques que nous avons construits à la Tuilière.

La discussion est close.

**M. Giuseppe Fonte (Soc.), rapporteur :** – Les conclusions ont été votées en bloc : dix oui, zéro non et zéro abstention.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**Les conclusions sont approuvées par 80 voix, sans avis contraire ni abstention.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le Préavis N° 2019/19 de la Municipalité, du 2 mai 2019 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 600'000.- pour le remplacement d'un terrain de football en matière synthétique sur le site du Centre omnisports de Grand-Vennes ;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 600'000.- pour le remplacement d'un terrain de football en matière synthétique sur le site de la Zone sportive de Vidy ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser les charges d'amortissement sur la rubrique 331 du Service des sports ;
4. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 du Service des sports ;
5. de porter en amortissement des crédits mentionnés sous chiffres 1 et 2 les subventions qui pourraient être accordées.

---

**Pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts (3001 signatures) : « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier »**

Rapport

Lausanne, le 30 septembre 2019

Présidence                      Graziella Schaller

Membres présents            Anne Berguerand ; Quentin Beausire ; Xavier de Haller ;  
Gianfranco Gazzola ; Anita Messere ; Paola Richard-De Paolis ;  
Sara Soto.

Membres excusés            Laura Manzoni ; Pierre Oberson.

Secrétaire                      Frédéric Tétaz

La séance a lieu dans la salle des commissions. Début et fin de la séance : 16 h30-17 h40

Une commissaire annonce que le postulat Donzé relatif à cette pétition a déjà passé en commission avec la présence de Madame Noz. La Municipalité n'a pas encore répondu. La commissaire ajoute que le postulant habitait à Marterey. Un commissaire note que le postulat a été renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport. Il estime que la pétition pourrait aussi être envoyée à la Municipalité pour étude et rapport, avis partagé par un autre commissaire.

Une commissaire mentionne que la pétition demandait l'annulation du postulat. Une autre commissaire se rappelle que la pétition invoque une démarche participative. La présidente annonce que la pétition demande l'abandon du postulat. Un autre commissaire indique que la pétition ne demande rien, que les signataires n'ont pas signé de demande précise. Un dernier commissaire dit que l'idée de la pétition est que la rue ne soit pas piétonne et préconise de demander des précisions aux pétitionnaires.

Une commissaire précise qu'une rumeur circule à propos des personnes qui ont signé : elles l'auraient parfois fait dans une ambiance de « forcing ». Une commissaire demande ce que veut dire « faire du forcing » afin de savoir comment récolter les signatures de manière plus efficace. La commissaire répond que la pétition est rédigée sans que l'objectif soit explicite, ce qui n'est pas du « forcing », mais n'est pas très honnête.

## **Pétition au CC de Noz Anne Lise et crts - Marterey pour tous**

Municipale concernée : Mme Florence Germond, directrice de Finances et Mobilité (FIM) ;

Accompagnatrice : Madame Christelle Benaglia, adjointe du chef de service Routes et Mobilité ;

Pétitionnaire : Mme Anne Lise Noz ; Mme Emmanuelle Germond.

Rapportrice : Mme Anita Messere

Il est procédé à l'audition des pétitionnaires, en présence de Madame la Municipale.

La présidente explique le déroulement de la séance aux pétitionnaires.

Madame Noz se présente comme femme d'artisan de la confiserie dans la partie basse de la rue Marterey mais habite le haut de la rue. 40 personnes ont élaboré l'argumentaire de la pétition. 70 commerçants de la rue ont soutenu la pétition. Ils ont récolté des signatures dans la rue Marterey uniquement.

Elle explique que la rue Marterey bénéficie d'une situation exceptionnelle car il n'y a aucune surface commerciale vide. Ce sont essentiellement des commerçants locaux et cela génère environ 250 postes de travail et de postes d'apprentis. Dans une étude de la Ville sortie en 2017, elle a lu qu'un commerce sur deux à Lausanne a moins de deux employés. C'est le cas à Marterey.

Les commerçants redoutent une piétonisation car ils craignent une baisse de leurs chiffres d'affaire. Cette baisse serait d'abord imputable aux travaux nécessaires pour rendre la rue piétonne. Cela a parfois pris plusieurs années dans d'autres quartiers. Cette baisse serait imputable ensuite au comportement des clients. Interrogés, ceux-ci ont indiqué qu'ils ne viendraient plus s'ils ne pouvaient pas stationner dans la rue. La conséquence est la rotation des commerces.

Les commerçants ont regardé ce qui se passait dans les autres quartiers devenus piétons et constatent que ce sont les franchises qui prennent place.

Elle indique aussi que le quartier est aussi habité par des personnes âgées ou à mobilité réduite. Les commerçants ont un rôle social vis-à-vis de ces personnes. Les habitants de Marterey se soutiennent mutuellement. Habitante du haut de la rue en zone piétonne, elle a pu observer ce qu'a produit l'arrivée du métro : ce qui a été perdu en termes de nuisance de trafic a été compensé par le bruit et nuisances nocturnes des terrasses des bars. La qualité de vie n'a donc pas fondamentalement changé.

Elle a observé que le matin, comme il n'y a plus de petits commerçants, le haut de la rue est mort. Elle cite le cas du café Bravissimo : il était ouvert le matin dès 08h00 avant la fermeture de la rue à la circulation. Il est fermé depuis la piétonisation car ils ne vendent que 20.- de cafés/matin, ce qui n'est pas rentable. Elle estime que le centre piéton ne peut s'élargir indéfiniment.

Le quartier Marterey ne jouit pas de la même attraction que l'hyper-centre. Lors des nocturnes de Noël, elle constate que les personnes descendent faire leurs achats dans l'hyper-centre, et ne s'arrêtent pas en remontant. Elle souligne une nouvelle fois la bonne qualité du vivre ensemble, et que celui-ci est un équilibre fragile.

Questions aux pétitionnaires :

Une commissaire demande quelle est la proportion des signatures de personnes qui viennent du quartier. Madame Noz répond que sur les 3000 signatures, 40% des signatures viennent du quartier et 60% viennent d'autres quartiers. Les clients disent qu'ils ne reviendront pas si la rue est piétonne.

La même commissaire demande si les commerçants du haut se plaignent de ne pas avoir de places de parc devant leur commerce. La pétitionnaire dit qu'il n'y a presque plus de commerçants dans le haut de la rue et que les places de parcs du bas de la rue bénéficient aussi aux commerces du haut.

Une autre commissaire demande s'il est possible de consulter la liste des signataires.

La présidente demande aux pétitionnaires de préciser leur souhait, car cela n'apparaît pas clairement dans la pétition, tout en précisant que les membres de la commission ont compris que c'était en rapport avec la demande de piétonisation du postulat Donzé. Madame Noz lit la deuxième phrase de la pétition précisant clairement que les signataires s'opposent à la piétonisation comme demandé par le postulat. Les pétitionnaires voulaient conserver la rue telle qu'elle est, ce qui constituait l'argumentaire

Une commissaire demande sur quelle étude les pétitionnaires se basent pour dire que la piétonisation implique une baisse de fréquentation des commerces. Madame Noz dit qu'une étude de la Ville de 2017 montre qu'on ne peut pas comparer Lausanne à Berne parce que la première a une topographie tourmentée et qu'à Berne, le centre historique, le centre commercial et la gare sont localisés dans le même secteur, ce qui n'est pas le cas de Lausanne. Elle indique aussi que si l'étude montre que Lausanne s'en tire mieux que Vevey et Yverdon alors que ces deux villes ont leur centre historique et commercial au même endroit, c'est parce que Lausanne bénéficie de son statut de ville-centre, alors que Vevey et Yverdon sont des villes à rayonnement local.

La présidente prend congé des pétitionnaires.

#### Audition de la Municipale sans la présence des pétitionnaires

Madame la Municipale en charge de Finances et Mobilité explique que la Ville procède à une analyse de ses espaces publics par des mandatés européens. Sur la base de ce rapport qui devrait être rendu public au début 2020, il y aura une réponse à toute une série d'interventions sur les enjeux de l'espace public de l'hyper-centre. Il y aura une vision globale de l'hyper-centre commercial et touristique. Au printemps, l'analyse globale devrait pouvoir être donnée.

La présidente demande s'il est possible de mesurer quelles sont les personnes qui se parquent dans la rue et qui vont dans les commerces ou qui vont ailleurs.

L'adjointe au chef de service dit qu'ils procèdent par comptages pour des jours représentatifs. Ils comptent les gens, les interrogent, complètent avec les données des données d'horodateurs. Ces mesures n'ont pas encore été faites à Marterey.

La présidente demande, si la réponse à la pétition devait être renvoyée pour étude et communication, elle pourrait être faite dans le même rapport-préavis que celui répondant au postulat Donzé. Il lui est répondu que cela dépend de la rapidité de traitement par le Conseil communal.

La présidente demande s'il y a des mesures qui permettent de voir l'effet du remplacement des nuisances du bruit des voitures par les nuisances des restaurants. Madame la Municipale en charge de Finances et Mobilité dit que cela dépend de la brigade anti-bruit.

Une commissaire annonce qu'elle ne veut pas d'une « réponse globale » car il s'agit d'une pétition importante qui compte plus de 3000 signatures à considérer. Elle cite comme exemple, que le projet du tram a induit la suppression d'une énorme partie de la forêt du Flon comme conséquence et que cela a été lié à la décision globale. Madame la Municipale en charge de Finances et Mobilité dit que la réflexion doit être globale, mais que la réponse sera propre à la rue Marterey.

La présidente dit que le postulat Donzé voulait dynamiser les commerces et améliorer la qualité de vie. Elle constate que ce n'est pas la vision des commerçants.

La présidente prend congé de la Municipale en la remerciant.

### Délibération de la COPET

Une commissaire dit qu'elle a discuté avec un pétitionnaire et précise qu'il a signé par solidarité mais ne craint pas la baisse de clientèle le concernant.

Un commissaire dit qu'il y a une unité de matière avec le postulat Donzé. Par conséquent, il propose de renvoyer la pétition pour étude et rapport-préavis ainsi que de charger le Bureau de veiller à traiter la pétition rapidement dès réception du rapport pour que la Municipalité puisse y répondre dans le même rapport-préavis. Une commissaire soutient le renvoi pour étude et rapport-préavis car elle souhaite vivement que la Municipalité rédige une réponse particulière à la rue Marterey et réponde dans ce même rapport-préavis au postulat Donzé et à la pétition Noz sans « globalité ».

Le secrétaire rappelle que la Commission des pétitions, puis le Conseil n'a pour seule prérogative de décider d'un renvoi pour étude et communication ou pour étude et rapport-préavis. La Municipalité décide seule de la manière dont elle souhaite répondre. Il y a trois possibilités :

- Des rapports-préavis distincts pour chaque objet
- Un seul rapport-préavis pour la pétition Noz et le postulat Donzé et d'autres rapports-préavis pour les autres initiatives de la même thématique
- Un seul rapport-préavis regroupant pétitions et initiatives de la même thématique.

La Commission des pétitions peut souligner dans son rapport qu'elle préférerait l'option numéro deux, mais pas décider de la procédure de la Municipalité.

Un commissaire rappelle qu'il est secrétaire général de l'ACS Vaud. Il propose que la présidente écrive au Bureau pour lui demander de traiter la pétition Noz au plus vite à compter de la réception du rapport pour permettre le renvoi pour étude et rapport-préavis dans les délais pour que la Municipalité puisse répondre au postulat Donzé et à la pétition Noz dans le même rapport-préavis. Si la Municipalité devait répondre par deux rapports différents, le Bureau serait invité à faire en sorte de traiter les deux objets lors d'un même débat.

La parole n'étant plus demandée, la présidente passe au vote.

*Vote : A l'unanimité pour un renvoi pour étude et 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.*

Discussion

**Mme Anita Messere (UDC), rapportrice** : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

**Mme Anne Berguerand (Les Verts)** : – Je suis surprise par la différence entre le texte soumis aux signataires expliquant pourquoi les commerçants s'opposent à une piétonisation et le texte d'introduction demandant à la Municipalité l'annulation pure et simple du postulat de notre ancien collègue Donzé. En outre, étant donné qu'aucun rapport n'a répondu au postulat Donzé, cette pétition nous paraît prématurée. Ce postulat demandait d'étudier la possibilité d'une piétonisation de Marterey, tout en appelant explicitement à une consultation incluant les habitants et les commerçants de ce quartier. Des pétitionnaires ont déjà pu être entendus lors de la séance de commission traitant de ce postulat et ils ont fait part de leurs revendications. Le texte des pétitionnaires relève également quelques incohérences. En effet, les pétitionnaires indiquent que la piétonisation va tuer leurs commerces, par manque de clients motorisés. Ils ajoutent que les commerces seraient atteints par des augmentations de loyer. Or, les loyers ont tendance à augmenter lorsque les commerces s'épanouissent soudainement.

Plusieurs études montrent que les commerçants ont tendance à surévaluer la part de leur clientèle motorisée. Ils pensent en effet que plus de 60% de leurs clients prennent l'automobile pour faire leurs courses. Or, en réalité, cette proportion n'est que de 20%. Ils sous-estiment aussi les clients qui se déplacent en transports publics. Leur perception est donc biaisée et, statistiquement, les rues commerciales piétonnes et cyclistes permettent une augmentation de vente d'environ 30%, sans compter les avantages pour la convivialité, le vivre ensemble et le lien social. Une analyse globale de l'hypercentre commercial et historique faite par la Municipalité est actuellement en cours, analyse qui inclura la rue de Marterey et qui sera rendue publique au printemps 2020. Au vu des consultations prévues dans le cadre du postulat Donzé ainsi que dans le cadre de l'analyse globale en cours des espaces publics, le groupe des Verts, dans sa grande majorité, estime que cette pétition doit être renvoyée pour étude et communication.

**M. Pierre Oberson (PLC) :** – La Ville de Lausanne prône la participation active des Lausannoises et Lausannois à la vie de leur quartier. Les habitants de Marterey l'ont prise au mot et ont manifesté par cette pétition leur attachement au dynamisme de leur quartier. Nous ne pouvons qu'inviter ce Conseil à être à l'écoute de la population et à soutenir cette pétition qui s'oppose clairement à la piétonisation de la rue. En renvoyant cette pétition pour étude et rapport-préavis, le PLC vous invite à appuyer la sagesse de la commission.

**Mme Anita Messere (UDC), rapportrice :** – J'ai oublié que j'étais rapportrice pour cette pétition, j'enlève donc ma casquette. Pour une fois, un quartier s'est pris en main grâce à Mme Noz, ses commerçants et ses habitants, pour récolter 3001 – ce n'est pas rien – signatures, dont aucune n'a été récoltée sur le Net. Cette pétition se bat contre la mauvaise idée de supprimer des places de parc et que ni les commerçants, ni les habitants n'ont demandée. C'est suite au postulat d'un ancien locataire de la rue – il n'y habite évidemment plus, donc il est moyennement touché – que Mme Noz, les commerçants et les habitants se sont fait entendre par voie de pétition. Ils ont pris des mesures le plus rapidement possible. Cette pétition démontre d'abord l'énergie qu'il faut déployer contre une proposition d'idées à la mode, pour éviter de se faire menotter par la politique de bon aloi, dans cette ville où l'accessibilité est inversement proportionnelle au nombre de surfaces commerciales vides.

Pour rappel, une même franchise basée tant à Lausanne qu'à Crissier réalise un chiffre d'affaires double en périphérie. Toutefois, au fond, les rappels, la Gauche n'en a cure... Elle supprime des places qui ne servent pas qu'aux commerces, mais aussi aux personnes habitant à Lausanne. Dans le cadre de Marterey, les cafés de la rue piétonne sont fermés le matin – c'est ce que l'on appelle une réussite sociale ou commerciale ? L'UDC soutient bien évidemment cette pétition, félicite toute la rue Marterey et encourage toutes les personnes lésées par ces suppressions de parcage à utiliser les mêmes méthodes.

**M. Quentin Beausire (Soc.) :** – On l'a entendu, cette pétition s'oppose au postulat Donzé. Ce dernier a été renvoyé à la Municipalité pour rapport-préavis et notre Conseil est dans l'attente de ce rapport. Pour ce motif, nous souhaitons que cette pétition soit également renvoyée à la Municipalité pour rapport-préavis afin que, cas échéant, ces deux propositions contradictoires puissent être étudiées ensemble lors d'un seul et même débat. Si pour le groupe socialiste piétonisation ne rime pas nécessairement avec baisse du chiffre d'affaires des commerçants, il est important, si ce n'est primordial, qu'une telle mesure, si elle devait être prise, ne le soit qu'après étude approfondie de la situation. Cette étude devra en outre inclure l'avis des riverains ainsi que ceux des commerçants et de leurs clients. Ayant été signée par près de 3000 personnes et demandant une réponse approfondie et circonstanciée de la Municipalité, cette pétition doit donc lui être renvoyée pour rapport-préavis. Cela permettra soit de rassurer les commerçants et leurs clients, soit de confirmer leurs inquiétudes. Ce n'est que sur la base d'une telle étude que nous pourrions nous déterminer en toute connaissance de cause.

Par ailleurs et quand bien même l'analyse de la situation de la rue Marterey doit s'inscrire dans une vision globale de la mobilité au centre-ville, la réponse de la Municipalité devrait



également prendre en considération la situation particulière de cette rue qui n'est, comme le mentionnent les pétitionnaires, pas directement située dans l'hypercentre. Sans vouloir faire le débat avant l'heure, permettez-moi toutefois d'exprimer – en mon nom personnel et en celui d'une grande partie de mon groupe, j'imagine – quelques doutes quant au fait que la présence de commerces de qualité – manifestement rentables – dans cette rue soit due à une petite dizaine ou quinzaine de places de parc qui la jouxtent. En effet, je doute que les clients ne se rendent dans les commerces de cette rue que pour ce motif. Ces places sont très souvent occupées et je ne pense pas que les clients soient disposés à tourner entre la rue Caroline et Marterey, jusqu'à trouver une place juste en face de leur commerce préféré. Pour rappel, à deux pas de la rue Marterey, se trouvent le parking de Mon Repos ainsi que celui de la Coop Caroline, bien moins encombrés et plus facile d'accès.

En s'opposant à la piétonisation des rues commerçantes, les commerçants se trompent donc de bataille. Je suis convaincu que ce n'est pas la piétonisation qui tue le petit commerce, mais bien les achats sur internet. Sur ce point, notre Conseil ne pourra malheureusement pas faire grand-chose. Cause moins connue, le manque de temps du client consommateur, parfois évoqué par les experts pour justifier un élargissement des horaires d'ouverture des magasins. Plutôt que le manque de temps, je parlerai de manque d'envie. Pas le temps, mais surtout pas l'envie de tourner en rond pour chercher une place où me garer ; pas le temps ni l'envie de subir feux rouges et embouteillages ; pas la motivation d'y aller à pied ou encore en transports publics, puisque l'envie de m'attarder dans une rue encombrée de voitures me fait défaut, rue dans laquelle d'ailleurs l'espace public est souvent privatisé temporairement par un automobiliste plutôt que d'être accueillant, invitant à la flânerie et à l'achat.

C'est sur ces points que nous pouvons agir : rendre aux habitants l'envie de consommer dans les commerces locaux plutôt que sur internet et les grands centres commerciaux. Ce n'est pas en conservant quelques places de parc et la circulation dans une rue commerçante que nous y parviendrons. Le règne de la voiture est terminé et ce n'est pas une *bent*, madame Messere. Pour les commerçants, s'adapter à ce changement, c'est survivre et c'est notre rôle que de leur donner les moyens de s'adapter en rendant les rues commerçantes plus accueillantes pour les clients qui n'ont plus l'envie de s'y rendre. Donnons-nous les moyens de le faire en analysant les conséquences des mesures qui permettront globalement puis quartier par quartier de rendre ces rues commerçantes attirantes pour le client et l'habitant. Il ne s'agit toutefois que de mon avis et je n'ai pas la prétention d'être expert en la matière. Pour ce motif également et au nom du groupe socialiste, je vous invite à renvoyer cette pétition à la Municipalité pour rapport-préavis.

**M. Claude Calame (EàG) :** – Vous l'avez peut-être lu dans la presse tout récemment, il y a près de trente ans, le municipal des travaux publics de la Ville de Neuchâtel, Claude Frey du PLR, est parvenu à imposer un centre-ville sans voiture et cela contre les commerçants, et l'opposition farouche manifestée par les milieux immobiliers. Comme vous pouvez l'imaginer, cette mesure n'est désormais plus contestée. En ce qui concerne Marterey et les inquiétudes des commerçants, si ces derniers éprouvent des difficultés – cela a d'ailleurs été mentionné souvent durant nos débats – c'est en raison, d'une part, de loyers beaucoup trop élevés et, d'autre part, de la concurrence du commerce électronique. Quant aux inquiétudes des habitants, il faut rappeler la proximité du parking de Mon-Repos, en cas de besoin réel de voiture. J'aimerais surtout relever le fait que la rue de Marterey est le seul maillon manquant dans l'itinéraire piétonnier conduisant désormais de la place de l'Ours jusqu'à St-François ; de St-François jusqu'à la gare ; et de la gare, en suivant la ligne du M2, jusqu'à Ouchy. Il s'agit désormais d'en achever la logique au bénéfice des commerçants ainsi que des habitants. Nous proposons donc que la réponse à la pétition soit intégrée au rapport-préavis concernant le postulat Donzé.

**M. Henri Klunge (PLR) :** – Je vous rassure, je ne vais pas faire tout un laïus sur la place de la voiture dans la rue Marterey – nous en reparlerons de toute façon dans le rapport-préavis sur le postulat Donzé. Vu l'unanimité de la commission, je constate que la sagesse

des représentants des Verts a été perdue, étant donné que ces derniers proposaient également de renvoyer cette pétition pour rapport-préavis. Si on veut une étude complète sur le sujet, le mieux est de renvoyer cette pétition à la Municipalité. On aura de toute façon un rapport-préavis sur le sujet. Le PLR vous encourage donc à renvoyer cette pétition pour rapport-préavis.

**M. Fabrice Moscheni (UDC) :** – Je souhaite mettre en avant l'aspect participatif de cette démarche : 3000 personnes se mobilisant par rapport à leur lieu de vie, des commerçants ou des personnes vivant dans cette rue. Je suis étonné d'entendre certains représentants de la gauche nous faire de grandes théories sur le commerce, le fait de vivre dans cette rue et qui terminent leur longue diatribe en indiquant qu'ils ne sont pas des spécialistes. On se rend compte que l'approche participative vit et existe à travers cette initiative. Ce plénum doit écouter les personnes vivant dans cette rue et leurs besoins doivent être reconnus. Si ces dernières pensent que la voiture est un élément important de leur activité et leur permet d'améliorer leurs affaires, les gens qui ne sont pas des spécialistes et qui n'ont pas besoin d'avoir ce type d'approche devraient rester humbles et accepter que cette rue reste ouverte au trafic.

**Mme Graziella Schaller (CPV) :** – Lors de la tenue de la séance de la Commission des pétitions, nous avons pris la décision de renvoyer cet objet en particulier, la Municipalité devant répondre au postulat de Manuel Donzé. Notre but était d'éviter qu'il y ait deux débats différents, un concernant la pétition et l'autre sur le postulat. Il serait regrettable que nous passions encore des heures à discuter de ce sujet, étant donné que le but était de gagner en efficacité et de traiter ces deux objets en même temps, lors de la réponse de la Municipalité. Je vous propose de clôturer cette discussion et de passer au vote de la conclusion, à savoir de renvoyer cette pétition pour rapport-préavis, de façon qu'elle soit traitée en même temps que le postulat de Manuel Donzé. Je vous propose une motion d'ordre et le passage au vote.

La discussion est close.

**La motion d'ordre étant appuyée par le nombre suffisant de voix, la présidente la met en discussion.**

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

**La motion d'ordre est acceptée avec quelques avis contraires et quelques abstentions.**

**Mme Anita Messere (UDC), rapportrice :** – A l'unanimité, la commission a décidé de renvoyer cette pétition pour étude et rapport-préavis à la Municipalité.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La pétition est renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport par 71 voix contre 17 et 1 abstention.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts (3'001 sign) : « *Marterey pour tous* » ;
- 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 rapport, en vertu de l'article 73 *litt. a)* du Règlement du Conseil communal.

La séance est levée à 20 h 10.

## Deuxième partie

Membres absents excusés : Mmes et MM. Pierre Conscience, Romain Felli, Claude Nicole Grin, Françoise Longchamp, André Mach, José Martinho, Lara Martelli, Jean-Luc Masson, David Raedler, Thanh-My Tran-Nhu.

Membres absents non excusés : MM. Vincent Rossi, Roger Vagnières.

Membres présents	88
Membres absents excusés	10
Membres absents non excusés	2
<b>Effectif actuel</b>	<b>100</b>

A 20 h 40, à l'Hôtel de Ville.

## Questions orales

### Question

**M. Bertrand Picard (PLR) :** – Ma question porte sur la durée de conservation des données liées aux emprunts dans les bibliothèques municipales. A la suite d'une discussion avec des tiers lors d'une soirée, je me suis demandé ce qui était fait des données récoltées sur les lecteurs lors de l'emprunt d'un livre ou autre document dans les bibliothèques. Je m'interroge particulièrement sur la durée de conservation de ces données. Je remercie la Municipalité pour sa réponse.

### Réponse de la Municipalité

**Mme Natacha Litzistorf, municipale, Logement, environnement et architecture :** – Je réponds pour M. le Syndic. Il convient de distinguer l'historique des prêts de livres de celui des transactions. Concernant le premier, l'abonné peut activer ou désactiver pendant toute la période couverte par son abonnement, un choix qui lui permet ou l'empêche de disposer, lui-même, de certains éléments. C'est le choix de l'abonné et il n'y a pas de limite de conservation pour cet historique. Par contre, l'historique des transactions sert à renseigner l'abonné en cas de retard du retour de documents et en cas de frais. Le régime n'est pas le même que pour les prêts de documents.

**M. Bertrand Picard (PLR) :** – Je vous remercie pour cette réponse, incomplète toutefois ou alors je n'en ai pas saisi toutes les nuances. En effet, je souhaitais savoir quelle était la durée de conservation des données, de manière générale.

**Mme Natacha Litzistorf, municipale, Logement, environnement et architecture :** – Il faut distinguer les données liées à l'historique des prêts de livres et celles liées à l'historique des transactions. Pour le premier historique, il n'y a pas de limite de conservation des données, qui peuvent toutefois être désactivées ou activées en tout temps par l'abonné.

### Question

**M. Anselme Bender (Les Verts) :** – Ma question s'adresse à M. le municipal Hildbrand: la rue Neuve, une partie de la rue de l'Ale, ainsi que la rue Mauborget sont autorisées uniquement à la circulation des véhicules de service – pompiers, police, bus et ambulances. Cette voie de circulation reliant la Riponne à la place Bel-Air coupe à plusieurs reprises des rues piétonnes dans l'un des quartiers les plus denses de la ville. Bien que des feux équipent les intersections de ces rues, la plupart des passants ont le sentiment que cette voie de circulation automobile constitue le prolongement naturel de la zone piétonne. Dans cette proximité urbaine et piétonnière, les véhicules de service empruntent la voie à toute

vitesse, certains toutes sirènes hurlantes, voire en dérapage, alors que d'autres, profitant de leur masse en accélération, provoquent de formidables grondements.

Ce tronçon de 250 m pouvant se parcourir en 30 secondes à 30 km/h, en 20 secondes à 50 km/h et en 12 secondes à 80 km/h, n'y aurait-il pas matière à ce que la Municipalité envisage une limitation de la vitesse sur ce tronçon ? Cela aurait un double avantage: diminuer le danger d'une conduite autorisée à la Starsky et Hutch et réduire furieusement le bruit ambiant.

Réponse de la Municipalité

**M. Pierre-Antoine Hildbrand, municipal, Sécurité et économie :** – Je n'ai pas les mêmes références que vous s'agissant de séries télévisées policières ! Néanmoins, vous posez une question intéressante concernant les limitations de vitesse dans les rues lausannoises. Nous aurons l'occasion de discuter longuement de ces éléments ensuite du rapport présenté par la Municipalité lié à l'abaissement de la vitesse nocturne sur certains tronçons. De mémoire, ce tronçon est concerné.

Je ne partage pas vos constats s'agissant d'un abus de vitesse ou de sirènes des véhicules d'urgence. Ils ont toujours de très bonnes raisons d'utiliser ces moyens de communication pour éviter ce qui est lié à la nécessité d'intervenir dans des délais extrêmement courts. Que l'on pense aux personnes en danger qui appellent au secours et à l'activité des ambulanciers, pompiers, policiers. La limitation de vitesse s'applique également aux transports publics qui passent sur cette rue. Je ne partage donc pas votre appréciation s'agissant des conséquences ni vos appréciations s'agissant des véhicules. Pour le reste, évidemment, votre question contribuera aux nombreuses réflexions de la Municipalité sur les vitesses autorisées.

Question

**M. Robert Joosten (Soc.) :** – Ma question s'adresse à la municipale en charge de la mobilité, Mme Florence Germond. Depuis quatre ans environ, l'escalier reliant le Pont Chauderon à la rue de Genève, à côté du bâtiment des services industriels, est fermé. A l'époque, un panneau annonçait une fermeture provisoire, le temps d'un hiver. Plusieurs hivers ont passé et cet escalier, qui était fort pratique, est toujours inaccessible. Pour quelle raison cet escalier a-t-il été fermé au public ? Une réouverture prochaine est-elle à l'ordre du jour ? Je remercie d'avance Mme la municipale de sa réponse.

Réponse de la Municipalité

**Mme Florence Germond, municipale, Finances et mobilité :** – Cet escalier a dû être fermé pour des raisons de sécurité pour les usagers. Au départ, une rénovation simple était prévue, mais à la réflexion, nous avons jugé plus adéquat d'ajouter une liaison verticale – comme disent les spécialistes – ou un ascenseur, afin d'obtenir un véritable axe de liaison entre la rue de Genève et le Pont Chauderon. Ajouter un ascenseur sur un tel ouvrage est relativement complexe et des questions patrimoniales sensibles se posent. Dans ce cadre, nous avons intégré ce projet dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2016 en cours. Le projet est plus ambitieux et prend plus de temps que prévu. Nous devons encore obtenir les crédits et réaliser le projet. L'escalier restera fermé au moins jusqu'en 2021, jusqu'au moment où nous pourrons élaborer le projet qui comprendra l'ascenseur, qui amènera une plus-value à la liaison.

Question

**Mme Graziella Schaller (CPV) :** – Récemment, j'ai assisté à un match à la Vaudoise Aréna. J'ai été fort surprise par le type de nourriture proposé aux différentes buvettes: frites, chips, chocolats, bonbons, quelques hamburgers ou des pâtes; bref, rien de très sain. J'ai réalisé quelques photographies. Les buvettes sont gérées par l'Aréna et le LHC, mais dans un espace dédié au sport, il devrait être possible de manger autre chose que ce genre de nourriture, même si on a peu de temps. D'autant que l'on n'a pas le droit d'y apporter de la nourriture. Est-il possible de suggérer aux restaurations de l'Aréna de proposer autre

chose que de la *junk food*, à savoir des fruits, des sandwichs, des gâteaux, afin de ne pas condamner les spectateurs des matches à manger uniquement des frites et du ketchup ?

Réponse de la Municipalité

**M. Oscar Tosato, municipal, Sports et cohésion sociale :** – Une annonce préalable : le LHC gagne après le premier tiers-temps, ce soir, 3 à 2 en Coupe d'Europe!

Madame Schaller, à la Vaudoise Arena, personne n'est condamné à manger quoi que ce soit de mauvais. La nourriture proposée actuellement est l'une des cartes de visite pour attirer du monde, qui y répond d'ailleurs.

D'abord, il existe le Spot café, où vous pouvez vous rendre une heure avant les matches et manger une délicieuse fondue préparée avec du fromage local. Si vraiment la planchette de viande séchée ou la fondue ne vous conviennent pas, il y a le buffet de salades de production locale à payer au poids. Ensuite, vous pouvez vous rendre à l'Espace Capitale Olympique qui propose une restauration selon votre demande. J'ai eu l'occasion de m'y rendre avec la Commission de coordination du CIO pour l'organisation des Jeux olympiques de la jeunesse. Nous avons bénéficié d'un repas végétarien de haute gamme. Il s'agit de commander ce que vous désirez.

Pendant les matches, la pause dure un quart d'heure. Il y a huit buvettes et en effet, les pommes frites fonctionnent bien. Certains jeunes ont besoin de manger quelque chose de plus puissant. Alors, des pâtes sont proposées dans certaines buvettes. De plus, à l'Epis Taff, on peut manger des tartares maison avec de la viande de proximité. Un ancien hockeyeur mène cette action. Il y a aussi des hamburgers. Lors du match auquel vous avez assisté, les juniors du L4C ont récolté de l'argent pour leur club. Ils ont proposé des chocolats jurassiens qu'ils ont vendus 5 francs la plaque. J'en ai acheté une que j'ai mangée en entier ! Il y a vraiment de tout à la Vaudoise Arena, madame Schaller. Je vous invite à en faire le tour avec moi et nous essayerons d'apporter des adaptations, s'il manque vraiment quelque chose.

Question

**Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) :** – Ma question s'adresse à la responsable des routes et de la mobilité et concerne le repavage des rues lausannoises. J'ai constaté au bas de la rue de la Grotte, après les travaux de canalisation, que l'on rebouchait la route avec du goudronnage. Je me demande quelle est la politique de la Ville pour les rues pavées, si on repave les rues ou si on laisse le goudron. En effet, du point de vue esthétique, ce n'est pas particulièrement réussi.

Réponse de la Municipalité

**Mme Florence Germond, municipale, Finances et mobilité :** – Nous avons abordé la thématique du repavage ou non des rues piétonnes après travaux, lors du repas entre collègues de la Municipalité, tout à l'heure. Il importe de ménager une phase de stabilisation pendant laquelle il n'est pas possible de poser les pavés pour des raisons de stabilité et de pérennité. M. Hildbrand, également spécialiste de la question, pourra vous répondre.

Question

**M. Vincent Vouillamoz (CPV) :** – Ma question s'adresse également à Mme Germond. Le Service de la propreté urbaine dispose désormais d'agents assermentés, autorisés à verbaliser les personnes qui commettent des incivilités sur le domaine public. La Municipalité peut-elle nous confirmer que ces agents ne peuvent pas intervenir lorsque le *littering* se répand sur des emplacements ayant le statut de parcelles privées, quand bien même celles-ci sont propriété de la Ville de Lausanne accueillant des institutions publiques ? Si c'est le cas, les agents de la propreté urbaine ne peuvent pas interpellé une personne se soulageant contre la Cathédrale, propriété privée en main de l'Etat de Vaud, ni verbaliser une personne qui laisserait ses déchets sur la place de la Riponne. Celle-ci, en

effet, ne bénéficie pas du statut de domaine public, mais de celui de parcelle privée, certes en main de la Ville de Lausanne. Est-ce bien correct que les agents du Service de la propreté urbaine ne peuvent pas intervenir en cas de *littering* sur les propriétés privées en main de la Ville de Lausanne ?

Réponse de la Municipalité

**Mme Florence Germond, municipale, Finances et mobilité** : – Votre question comprend différents éléments, monsieur le conseiller. Les agents assermentés interviennent sur le domaine public. C'est différent pour les forces de police, raison pour laquelle je me tourne vers mon collègue Hildbrand. Les agents assermentés, qui n'ont pas autorité de police, peuvent intervenir sur le domaine public, non privé. Il en va de même avec le stationnement : il y a différents régimes de dénonciation sur les domaines privés et publics. Sur les parcelles privées communales, comme la Riponne, ce serait plutôt aux responsables du site d'intervenir en premier lieu. Par contre, dans les cas limites, par exemple, un papier jeté depuis la voie publique sur une zone proche, dans le domaine privé, il semble que l'on dispose des bases légales nécessaires pour agir. Je pourrais vous répondre de façon plus précise si vous m'indiquiez un endroit précis sur lequel vous avez constaté le problème.

Question

**M. Claude Calame (EàG)** : – Ma question orale s'adresse à M. Tosato et porte sur le logement d'urgence. Dans son communiqué de presse du 29 octobre dernier, la Municipalité nous rassure, comme elle le fait volontiers. La question délicate du logement d'urgence destiné aux sans-abris semble avoir reçu, pour l'hiver qui commence, une double solution. D'une part, un centre est aménagé dans l'ancien Guest House, promis à la démolition ; l'Etape a pu ouvrir ses portes le 1er novembre, aux mêmes conditions que l'année passée. D'autre part, organisé par la Fondation Mère Sofia – ma question porte là-dessus – et ouvert tardivement l'an passé à la suite de l'interpellation urgente, présentée par les membres d'Ensemble à Gauche et les Vertes, et de la résolution acceptée à l'unanimité de ce Conseil, le Répit sera mis à la disposition des sans-abris, dès le 1<sup>er</sup> décembre – à la bonne heure. Or, il s'avère que le local de la rue St-Martin 24, qui offre aux sans-abris un accueil inconditionnel, appartient au Canton, qui impose à la Ville de Lausanne un loyer élevé, au prix du marché. Ma question est la suivante : la Municipalité a-t-elle pu négocier, cette année, le loyer à la baisse et le dispositif permet-il désormais d'accueillir toutes et tous les sans-abris ?

Réponse de la Municipalité

**M. Oscar Tosato, municipal, Sports et cohésion sociale** : – L'Etape dans l'ancien guesthouse a effectivement ouvert, avec quatre lits supplémentaires, ce qui n'est pas rien dans ces situations. Concernant le Répit, la Ville de Lausanne subventionne entièrement cette prestation à la Fondation Mère Sofia. C'est la Fondation Mère Sofia qui a géré le montant de la location, avec la Caisse de pensions de l'Etat de Vaud. Nous l'avons accompagnée dans ces négociations et le loyer, qui était de 16'000 francs pour quatre mois l'an passé, a passé à 18'000 francs pour douze mois. Cette somme est prise en charge dans le cadre des lieux d'accueil de nuit par la Municipalité de la Ville de Lausanne. Monsieur Calame, comme vous le voyez, c'est vraiment une diminution importante.

Question

**Mme Anita Messere (UDC)** : – J'ai une question pour M. Payot. Je suis plutôt forte dans l'art de la provocation « à deux balles » et je n'aime pas tellement quand les gens sont meilleurs que moi. Je voulais vous parler de la Municipalité, qui avait soutenu un spectacle au Festival de la Cité, où tous les figurants étaient masqués et tous nus, et ce, évidemment sur la voie publique. Ce spectacle était ouvert à tout le monde, y compris aux mineurs, même s'il se déroulait assez tard dans la soirée. Le fils d'un conseiller communal, assez proche de moi, qui y a assisté alors qu'il était mineur et qui a vu une trentaine d'organes sexuels déambuler devant lui. C'était à « deux balles cinquante », soit mieux que ce que je fais. Apparemment, la Municipalité continue sa provocation avec une exposition de



bouches de femmes, avec une balle dans la bouche, avec une bouche arborant le drapeau suisse. (*Une image est projetée.*)

Cette image est exposée devant des enfants, dans une maison de quartier. Je trouve cela extraordinaire, par rapport à la volonté féministe que peut avoir la gauche, de présenter de telles choses aux enfants. Je fais beaucoup de provocations avec les adultes, mais je manque d'ironie avec les enfants. J'évite de leur faire ces provocations à « deux balles cinquante ». Une autre exposition a été remarquée, avec le Cervin et un doigt d'honneur, dans la maison de quartier de la Pontaise.

La Municipalité compte-t-elle continuer les provocations peu pertinentes atteignant les enfants ? Ces bêtises ne doivent-elles pas suffire ?

Réponse de la Municipalité

**M. David Payot, municipal, Enfance, jeunesse et quartiers :** – Ce sont des images qui ont été relayées par une personne fréquentant cette maison de quartier. La thématique a aussi été relayée à la Fondation pour l'animation socioculturelle lausannoise (FASL), en tant qu'exploitante de ladite maison de quartier. Pour rappel, les maisons de quartier ne sont pas des lieux destinés aux enfants spécifiquement, mais à l'ensemble de la population. En l'occurrence, il s'agissait d'expositions organisées par la maison de quartier, avec une liberté laissée tant sur le fond que sur la forme. Nous estimons que présenter une exposition n'est pas incompatible, quand bien même elle présenterait des images provocatrices, avec leurs activités.

Question

**M. Benoît Gaillard (Soc.) :** – Je me réfère au dossier tristement célèbre du bâtiment situé à l'angle de la rue Mauborget et de la place Bel-Air. En août 2019, la Municipalité a retiré le permis de construire octroyé en 2010, faute d'exécution des travaux par le propriétaire. Il suffit à tout un chacun de passer à proximité du chantier pour s'apercevoir que, après bientôt dix ans, il reste clairement des travaux de gros œuvre à terminer. Nous sommes donc face à une négligence, intentionnelle ou non, mais dans tous les cas grossière. La Municipalité avait rendu sa décision exécutoire, en levant par avance l'effet suspensif des éventuels recours. Le propriétaire a déposé recours et demandé la restitution de l'effet suspensif pour ce recours, ce qui lui a été accordé par le juge instructeur. La Municipalité a ensuite contesté cette demande, en demandant que l'effet suspensif soit à nouveau levé, pour que la décision de retrait du permis de construire et la demande de remise en état soient exécutoires. Par une décision rendue le 28 octobre, la Cour de droit administratif et public (CDAP) du Tribunal cantonal a donné raison à la Municipalité. Dès lors, le propriétaire doit exécuter la remise en état telle que demandée par la Municipalité dans sa décision d'août. Dans cette décision, nous apprenons que la Municipalité a produit une étude de sécurité sur l'état du bâtiment et du chantier ; la Cour se fonde sur cette étude pour affirmer que « le chantier en cours pose des problèmes du point de vue sécuritaire, tant pour les ouvriers œuvrant sur le site que pour l'utilisation du domaine public adjacent et qu'un risque d'accident n'est pas exclu ». Si la question de la sécurité est bien abordée dans la réponse du 7 novembre aux résolutions adoptées par notre Conseil sur ce tristement célèbre dossier, les risques sont évoqués en des termes nettement plus mesurés, peut-être pour éviter trop d'alarmisme. Je demande donc à la municipale en charge si elle peut nous en dire plus sur ces risques sécuritaires, et si elle peut nous informer sur l'avancement de la remise en état, pour laquelle un nouveau délai a été fixé au 31 décembre par la Cour.

Réponse de la Municipalité

**Mme Natacha Litzistorf, municipale, Logement, environnement et architecture :** – Quelques jours après la fin de l'historique refait par M. Gaillard, le Service d'architecture, accompagné par un expert de la Suva, s'est rendu sur le chantier pour vérifier ces aspects de sécurité et voir l'avancée des travaux, qui sont en lien avec des mesures demandées avec le retrait du permis de construire. Ces deux choses ont été vérifiées.

Plus spécifiquement, par rapport à la sécurité publique, il semblerait que tout ce qui a été demandé est en voie d'être finalisé. La sécurité publique est donc en ordre. Du côté de la sécurité des ouvriers, il y a des efforts en termes de nettoyage de chantier qui ont été effectués, ce qui permet d'avoir davantage de sécurité. Elle est jugée relativement bonne, mais nous avons demandé des améliorations complémentaires, notamment concernant les barrières de protection, l'éclairage et le transport de charges. Nous surveillons également le suivi des mesures conservatoires évoquées. Les travaux qui ont été notifiés, notamment sur les murs porteurs pour sécuriser les dalles existantes, sont en bonne voie. Il n'en demeure pas moins que la surveillance et le suivi par nos services sont accrus. Nous ne lâcherons pas l'affaire.

Question

**M. Xavier Company (Les Verts) :** – Il y a eu une demande de permis de construire proche du château de Fallot, dans la campagne de Rovéréaz, qui a suscité beaucoup de questions et d'oppositions. Je déclare nos intérêts : les Verts lausannois ont déposé une opposition à cette construction, de même que quelques organisations non gouvernementales. Alors que le délai d'opposition semble échu, combien d'oppositions ont été déposées contre ce projet ? La Municipalité peut-elle communiquer un premier aperçu des motifs évoqués pour ces oppositions et la façon dont elle entend y répondre ?

Réponse de la Municipalité

**Mme Natacha Litzistorf, municipale, Logement, environnement et architecture :** – Il y a dix oppositions. Il ne nous appartient pas ici de les mentionner nommément. Concernant les motifs principaux relevés à ce jour, il y a les motifs concernant la densification isolée, l'éloignement des transports publics et les problèmes d'accès, l'impact sur le paysage et aux valeurs naturelles à la forêt, l'abattage d'arbres, la non-prise en compte de l'ISOS, l'atteinte aux terrains agricoles, l'atteinte aux fonctions de l'éclassement, la non-conformité à la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), etc.

Le retour officiel sera fait le 25 novembre. Il faut compter sept jours après le délai d'enquête publique. Il n'est donc pas question d'aborder le positionnement de la Municipalité ce soir.

Question

**M. Cédric Fracheboud (PLC) :** – Il y a quelques semaines, on nous apprenait que le faux plafond dans la Vaudoise Arena s'effondrait, échappant de peu à un drame. L'expérience qu'on a pu voir dans d'autres pays, où les travaux ont été faits à marche forcée, montre des conséquences sur la durabilité et la structure des bâtiments ; dans d'autres pays, après les compétitions, les choses se sont vite dégradées. Suite à cet incident, je pose la question suivante : est-ce que la Municipalité a pu effectuer les contrôles de structures et des différentes parties de la patinoire, afin que nous évitions d'assister à un drame lorsque la patinoire sera pleine ou lors des Jeux olympiques de la jeunesse ?

Réponse de la Municipalité

**M. Oscar Tosato, municipal, Sports et cohésion sociale :** – En effet, cet incident est regrettable. Il n'a eu aucune conséquence ; de la mousse est tombée du faux plafond, avec quelques planches. Il y a une commission de construction, il y a une entreprise générale, qui font toutes les vérifications possibles pour traquer les défauts de construction, pour traquer les erreurs de planification et de mise en place d'infrastructures. Nous espérons, avec les moyens d'un pays comme le nôtre, n'avoir aucun incident de ce genre. Nous faisons tous les contrôles, mais nul n'est tenu de pouvoir gérer tous les imprévus.

Question

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Ma question a trait aux gobelets qui se trouvent près des fontaines à eau ou des machines à café et qui, par nature, sont à usage unique et jetables. Il se trouve que l'Etat de Vaud, respectivement le bâtiment du Grand Conseil, dans toutes ses

salles de commission, a entamé sa mue au début du printemps, en remplaçant tout ce matériel jetable par du matériel récupérable qui, certes, nécessite une logistique un peu plus lourde, dans la mesure où il faut récupérer tout le matériel à la fin de la journée, le nettoyer et le ramener. Ma question ne vise pas à mettre en compétition les pratiques de la Ville et du Canton ; ce serait de mauvais goût de ma part, et ce, d'autant plus que vous pourriez me répondre qu'il y a déjà belle lurette que les fontaines à eau de la Ville sont branchées sur le réseau, alors que, dans le nouveau bâtiment du Grand Conseil, on ravitaille l'eau en bouteille, dans des caisses portées à mains d'hommes. Personne n'a donc de leçon à donner à personne. Est-ce que la Municipalité a entamé, ou va entamer, une réflexion à ce sujet ? Serons-nous nantis d'une réponse, tout en admettant que la réponse puisse être de nous dire qu'après une pesée honnête et chiffrée des intérêts, la Municipalité a de bonnes raisons de rester au système actuel. Ce serait également une forme de réponse.

Réponse de la Municipalité

**M. Pierre-Antoine Hildbrand, municipal, Sécurité et économie :** – Je ne sais pas si j'ai la réponse, mais je suis concerné par deux fontaines à eau. Le Contrôle des habitants, à Port-Franc 18, accueille près de 120'000 visiteurs par année. Il y a donc de nombreux gobelets en plastique utilisés. Nous étudions le passage soit à des gobelets réutilisables, sur le modèle cantonal, ce qui est compliqué pour un tel nombre de personnes, soit au gobelet en papier.

Question

**Mme Laura Manzoni (EàG) :** – Depuis quelques années, au mois de novembre, nous assistons au « Vendredi noir » pour la planète, notamment à Lausanne. Appelé au Canada et aux Etats-Unis *Black Friday*, ce concept propose une consommation à outrance, grâce à des prix cassés, des promotions et des bonnes affaires dans un temps limité. Pendant que de nombreuses personnes descendent dans la rue le vendredi pour rappeler que la Terre souffre de la surconsommation, d'autres ont l'occasion de consommer à outrance. Nous avons appris que pour proposer un tel concept, des soldes et une heure légère extension des heures d'ouverture, les commerces doivent demander une autorisation à la Police du commerce, ce qui a encore été accepté cette année. Compte tenu de la crise climatique et des méthodes toujours plus fines de manipulation des consommatrices et des consommateurs mises en œuvre, notamment ceux avec peu de moyens, pourquoi la Police du commerce de notre ville donne-t-elle libre cours à cette frénésie destructrice des véritables goûts et besoins de la population ? Est-ce raisonnable, en période de crise climatique, de laisser les consommatrices et consommateurs face à ce choix ?

Réponse de la Municipalité

**M. Pierre-Antoine Hildbrand, municipal, Sécurité et économie :** – Il existe un certain nombre de règles à Lausanne, liées à des discussions préliminaires entre, d'une part, les représentants des commerces, réunis en différentes associations, et d'autre part, les syndicats. En ville de Lausanne, cela a abouti à la mise en place de trois nocturnes durant la période de Noël. Dans le cadre d'autres discussions, les différents commerces ont obtenu la possibilité d'organiser un certain nombre de soirées. Ils sont aussi libres de proposer ou de demander collectivement des soirées qui viennent en déduction de leurs possibilités de soirées. C'est dans ce cadre que des demandes ont été faites l'année passée, notamment pour la manifestation qui est l'objet de votre question. Pour cette année, les discussions sont encore en cours. Cela dépend des commerces eux-mêmes. Il serait malvenu d'utiliser une politique discriminatoire par rapport aux objectifs que vous revendiquez ; la Police du commerce doit traiter tout le monde de la même façon, sans se soucier des motivations derrière une soirée de vente, et ce, toujours dans le cadre des discussions qui ont lieu entre les organisations patronales et les organisations syndicales. Il n'est donc pas possible d'interdire les *Black Friday*. Cela reviendrait à briser les droits qui ont été accordés de part et d'autre.

## Question

**M. Valentin Christe (PLC) :** – Tout d’abord, pour faire justice à la Municipalité, je constate que les questions orales portent essentiellement sur des questions de microgestion.

Lors des récentes élections fédérales, certaines grandes entreprises suisses ont procédé à des versements à des candidats ou à des partis politiques. C’est ce que nous apprenait un article de la RTS paru il y a quelques semaines. Alpiq est l’une de ces entreprises. Je rappelle que la Ville de Lausanne est indirectement actionnaire de cette entreprise, par le biais de sa participation dans EOS. Ma question est donc la suivante : Alpiq, ou d’autres entreprises dans lesquelles la Ville de Lausanne a des participations, directement ou indirectement, ont-elles procédé à des versements en faveur de partis politiques, d’associations ou de candidats, à l’occasion des élections fédérales 2019 ? Si oui, à qui et pour quels montants ?

## Réponse de la Municipalité

**M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels :** – Je remercie M. Christe de m’avoir rendu attentif à cette enquête de la RTS, qui était titrée « Les grandes entreprises suisses versent des millions aux partis politiques ».

Pour ce qui concerne Alpiq, sur le plan réglementaire, vous pouvez accéder sur internet à des principes de conduite d’Alpiq, qui incluent une petite mention de ces paiements : « Les paiements ou dons peuvent être consentis à des élus du peuple, à des partis politiques ou leurs représentants, si la loi autorise ces paiements ou dons et s’ils ne sont pas liés à des attentes concrètes. » En l’occurrence, la réponse d’Alpiq à la RTS montre qu’on est loin des millions, puisqu’Alpiq a versé un montant inférieur de 10 000 francs à un certain nombre de candidats qui ont fait expressément la demande à Alpiq de recevoir un don ; ces dons ont été comptés au maximum de 1000 francs à moins d’une dizaine de candidats.

Le Conseil d’administration d’Alpiq a discuté à plusieurs reprises de cette question, il y a plusieurs années, et il est très peu enclin à favoriser une telle pratique. En l’occurrence, étant donné ces principes de conduite qui n’ont malheureusement pas encore été modifiés et les sommes en jeu, les versements ont été faits par des entités qui sont très en dessous des compétences des collaborateurs proches de la direction. C’est donc quelque chose qui est passé en dessous des radars de la direction et du Conseil d’administration d’Alpiq.

Pour le reste, je n’ai connaissance d’aucun versement effectué par des sociétés dans lesquelles la Ville de Lausanne est représentée au Conseil d’administration. Bien entendu, on ne peut pas exclure le fait que des fédérations patronales, ou peut-être des syndicats, ou des chambres immobilières ou des chambres de l’industrie et du commerce aient versé des montants à des candidats, entités dont la Ville pourrait éventuellement être membre et cotisante. Mais je n’ai aucune information sur le sujet.

**M. Valentin Christe (PLC) :** – Je vous remercie pour cette réponse, qui est pour le moins surprenante quant au fond. Je ne doute pas que cette réponse inspirera utilement à l’avenir un certain nombre de personnes qui écoutent nos débats ce soir.

Si on regarde le fond, sans ces versements, cet argent aurait été appelé à revenir sous forme d’un dividende aux propriétaires de l’entreprise, *in fine* aux collectivités publiques. On comprend bien qu’il ne s’agit pas de montants astronomiques dont la Ville de Lausanne a été frustrée, d’autant plus que la participation dans Alpic est indirecte. Toutefois, on peut raisonnablement en conclure qu’il s’agit d’argent public. La Municipalité partage-t-elle mon appréciation selon laquelle cette pratique est inappropriée – pour utiliser un gentil euphémisme ?

**M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels :** – Je ne peux pas parler au nom de la Municipalité. En mon nom propre, la réponse est claire : oui !

## Question

**M. Namasivayam Thambipillai (Soc.) :** – Il y aura bientôt beaucoup d’Indiens qui viendront d’Inde pour les Jeux olympiques de la jeunesse. Allez-vous inclure des snacks indiens dans votre restauration ? Si vous êtes d’accord, XXX\*\* 46.30 va s’occuper d’un très bon snack apprécié des gens du monde entier. Nous avons déjà écrit à la Vaudoise Arena au sujet de cette affaire.

## Réponse de la Municipalité

**M. Oscar Tosato, municipal, Sports et cohésion sociale :** – La Vaudoise Arena ne pourra pas répondre à votre offre. En revanche, avec le Bureau lausannois pour les immigrés, nous avons fait un appel à projets à toutes les associations étrangères, afin qu’elles puissent présenter leurs activités sportives. Une tente sera montée à St-François, avec des Tibétains, des Equatoriens, des Grecs... Il y aura des stands d’information sur les migrants à Lausanne. Je vous propose de demander à Lausanne en Jeu, dans ma direction, la possibilité de pouvoir présenter vos prestations culinaires.

---

## Postulat de Mme Graziella Schaller (CPV) : « Un site internet pour favoriser la colocation pour les seniors »

### Développement

Lausanne, le 27 août 2019

En Suisse, de nos jours, la colocation n’est plus réservée aux étudiants désargentés. Toujours plus de jeunes actifs choisissent de partager leur appartement avec d’autres colocataires. Il est toujours aussi difficile de se loger dans les régions urbaines, où les taux de logements vacants sont bas et les loyers élevés : si l’aspect financier continue à jouer un grand rôle, la co-location permet toutefois à des colocataires de s’installer dans un appartement d’un meilleur standing, puisque les frais sont partagés entre tous. La notion de partage, l’esprit communautaire ainsi que la recherche de contacts sociaux ont pris plus d’importance qu’auparavant. La colocation correspond à une évolution de la société.

Les défis liés au vieillissement de la population sont nombreux, et le nombre de seniors ne fait qu’augmenter ; des seniors en forme, pour qui l’entrée en EMS n’est pas la première option et qui envisagent de plus en plus la colocation pour leur permettre de bénéficier de compagnie et de réduire les coûts. La colocation comporte de nombreux bénéfices financiers, psychosociaux, sécuritaires et sanitaires. Elle intéresse les personnes d’âge mûr qui ont envie de partager leur quotidien avec d’autres personnes, c’est une belle alternative à l’EMS. Elle fait particulièrement sens pour ceux qui, après avoir passé leur vie avec un conjoint, trouvent inimaginable de vivre seul. De plus, on sait que les seniors qui vivent en colocation restent en bonne santé plus longtemps !

Si on trouve de nombreux sites de colocation, il n’existe à ce jour en Suisse aucun site internet spécialisé dans la colocation pour seniors. Un postulat a été déposé récemment pour proposer d’adapter les logements afin de favoriser le maintien à domicile des seniors. Le préavis 2081/33 « Politique Sociale communale de la vieillesse » a permis la création d’un délégué aux seniors. Parmi ses tâches liées au logement figure la promotion de solutions d’échange d’appartements entre locataires du parc immobilier de la ville, et le développement de la notion de conciergerie sociale. Toutefois, la promotion de colocation pour les seniors n’y est pas mentionnée, alors que cette solution a de multiples avantages et qu’elle mérite d’être développée et soutenue. Ce projet pourrait faire partie du cahier des charges du délégué aux seniors.

Par ce postulat, le Centre PDC Vert’libéraux propose que la municipalité étudie la possibilité de créer un site internet dédié à la colocation pour seniors, et en parallèle, soutienne le développement des possibilités de colocation pour des seniors locataires du

parc immobilier de la ville. Ce site devrait être accessible aussi depuis le site internet de la ville, ou être développé en collaboration avec les responsables de sites de colocation déjà existants, afin d'y intégrer une application destinée aux seniors.

L'accès aux informations de logements en colocation devrait être possible également sous une forme non informatisée, pour les personnes ne maîtrisant pas - encore - ces outils.

Discussion préalable

**Mme Graziella Schaller (CPV) :** – Déjà pratiquée par des jeunes et plus en plus de jeunes adultes, la colocation représente une évolution de la société qui doit aussi être plus accessible aux retraités ou aux seniors. Des solutions entre la vie seul chez soi et l'EMS doivent pouvoir exister. La colocation entre seniors peut en être une. Contrairement à d'autres pays, il n'existe à ce jour en Suisse aucun site Internet dédié à la recherche d'appartements ou de maisons pour ce type de population. Il est très difficile de trouver des moyens de reconnaître des personnes qui aimeraient partager de telles possibilités.

Par ce postulat, nous proposons que la Municipalité étudie la possibilité d'ouvrir un outil Internet, sur son site ou sur un site dédié à la colocation, qui permette d'accéder facilement à des propositions de colocation pour certains seniors et qu'elles favorisent également la colocation pour seniors dans les appartements dont la ville est propriétaire. Puisque nous avons engagé récemment un délégué aux seniors, je propose que mon postulat soit renvoyé directement à la Municipalité et à cette personne pour l'étudier.

La discussion est ouverte.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – C'est une excellente idée. Cette proposition est un bout de remède à l'isolement et à la dépendance des personnes qui ont l'âge de la retraite. Néanmoins, je demande le renvoi à une commission, car il est important de réfléchir à certaines problématiques et d'apporter nos propositions à ce postulat enrichissant.

La discussion est close.

**La demande étant appuyée par le nombre suffisant de voix, le postulat est renvoyé à une commission.**

---

**Postulat de Mme Graziella Schaller (CPC) et consorts : « Offrons les étoiles aux Lausannois ! »**

Développement

Lausanne, le 9 octobre 2019

Chaque année, durant la première quinzaine du mois d'août, tombe l'une des plus belles pluies d'étoiles filantes, les Perséides. La nuit du 12 ou du 13 août constitue le point d'orgue de ce spectacle grandiose, avec plus d'une centaine d'étoiles filantes par heure.

Malheureusement, en ville, ce spectacle nous est en grande partie caché pour cause de pollution lumineuse et reste invisible : qui a réellement pu l'admirer ces dernières années ?

En 2019, Orbe a été la première ville à rejoindre le magnifique projet « Perséides », créé en juillet 2019, dont le but était d'**éteindre au maximum possible l'éclairage artificiel de 22h00 à 4h00 dans la nuit du 12 au 13 août**, pour offrir aux habitants la possibilité de se réapproprier le ciel et la vision de notre galaxie, l'espace d'une nuit.

Le Canton de Vaud a validé la démarche. 36 communes du Nord Vaudois ont éteint leurs lumières publiques le 12 août. A Genève, c'est toute l'agglomération qui en a fait de même le 26 septembre. L'objectif de ce mouvement est de couvrir l'Europe entière.



Cette opération peut être considérée sous plusieurs facettes : scientifique, culturelle, écologique, voire spirituelle. Un moment pour nous connecter au ciel, pour nous situer, petits humains, au milieu de l'immensité de l'univers.

L'expérience ayant été menée cet été dans ces 2 agglomérations, un certain nombre de réponses pourraient être déjà apportées aux défis sécuritaires et organisationnels soulevés par une telle manifestation.

**Pour se souvenir que la nuit est belle, le conseil communal souhaite que la municipalité étudie la possibilité que Lausanne participe au Projet « Perséides » dès l'été 2020.**

Discussion préalable

**Mme Graziella Schaller (CPV) :** – Pendant le mois d'août, la région d'Orbe a permis à différentes villes d'éteindre toutes les lumières, en collaboration avec les communes. Ce mouvement, qui s'appelle « Les Perséides », devrait s'étendre prochainement. Genève a également participé à une opération semblable, mais plutôt vers cet automne ; les Perséides étaient au mois d'août, au moment des étoiles filantes. Et cette semaine, à Morges, un groupe de jeunes a organisé un événement qui s'appelle « Les Lucioles » pour éteindre les lumières à Morges, afin de sensibiliser les jeunes à la pollution lumineuse, et pour permettre d'observer les étoiles avec moins de lumières en ville. Par ce postulat, je demande donc que la Municipalité étudie la possibilité de participer, l'année prochaine, aux Perséides, tout en apprenant de ce qui a été fait à Genève, qui est une grande ville et pour qui des problèmes de sécurité ont probablement dû être réglés.

La discussion n'est pas utilisée.

#### **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le postulat de Mme Graziella Schaller et consorts « *Offrons les étoiles aux lausannois !* » ;
- oui 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. Xavier de Haller (PLR) et consorts : « Qualité de vie à Lausanne : pour un centre-ville apaisé et accessible à tous »**

Développement

Les habitudes et les formes de mobilités ont sensiblement évolué ces dernières années. Les centres urbains sont particulièrement touchés par cette évolution. La cohabitation entre les transports individuels motorisés, les transports publics, les cyclistes et les piétons est portée régulièrement à l'ordre du jour des organes délibérants. Toutefois, la confrontation entre la mobilité dite douce et les transports individuels motorisés demeure encore trop fréquente.

La Ville de Lausanne n'échappe pas à cette réalité. Ces derniers mois, de nombreuses initiatives visant à réduire la vitesse, à limiter le stationnement et à instaurer des zones piétonnes ont été déposées. Ces initiatives sont l'expression du changement des mentalités et des habitudes en matière de mobilité. Toutefois, elles demeurent ancrées dans une opposition stérile entre les modes et les types de transports.

Les réflexions sur la mobilité en ville de Lausanne doivent également tenir compte du fait qu'il est question d'une ville centre, qui joue un rôle économique important à l'échelon

régional. Ainsi, de nombreuses personnes doivent entrer et sortir de la ville et pouvoir accéder au centre-ville. En même temps, les habitants ont également droit à une bonne qualité de vie et à une certaine tranquillité.

En matière de classification des véhicules, selon la nomenclature de l'OFS et de l'OFROU, le parc des véhicules à moteur comprend des voitures de tourisme, des véhicules pour le transport des personnes ou des choses, des véhicules agricoles ou industriels ainsi que des motocycles. Quatre cinquièmes de ces véhicules (78% dans le canton en 2017) sont des voitures de tourisme, catégorie suivie par celles des motocycles (11%) et des véhicules destinés aux transports de choses (5,9%).

Il est régulièrement répété que le nombre de véhicules par ménage lausannois diminue. En d'autres termes, le taux de motorisation des ménages lausannois diminue. Si ce constat peut être admis, le nombre brut de nouveaux véhicules à moteur neufs mis en circulation dans le canton augmente par ailleurs. Ainsi, le nombre global de véhicules neufs à moteur mis en circulation dans le canton était de 39'577 en 2007. En 2018, il se monte à 42'753. Quant au nombre total de véhicule en circulation, il est passé de 474'591 en 2007 à 577'633 en 2018.<sup>3</sup>

Il est impératif que la problématique de la mobilité soit analysée dans sa globalité, ce qui implique de prendre en compte l'ensemble du réseau routier, qu'il soit national, cantonal ou communal. En effet, l'interface entre le réseau routier fédéral et cantonal et le réseau routier communal doit être assurée. Le Conseil fédéral a déjà souligné l'importance d'une coordination entre les routes à haut débit d'importance nationale et le réseau routier secondaire. Il a également admis la nécessité de prendre des mesures en lien avec la transition entre les différents modes de transport et de la coordination avec le développement de l'urbanisation.<sup>4</sup>

Au plan financier, à l'horizon 2030, la Confédération prévoit d'investir environ 12,5 milliards de francs pour l'aménagement du réseau des routes nationales. Les projets seront réalisés, selon le rapport du Conseil fédéral, principalement dans des zones urbaines et destinés en grande partie à absorber le trafic à destination, en provenance et à l'intérieur des villes. Parallèlement, la Confédération investira, sur la base du projet Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), encore au moins 5 milliards de francs dans le programme en faveur du trafic d'agglomération.

Les deux programmes d'investissement fédéraux susmentionnés auront une influence directe sur les interfaces entre la route nationale et le réseau routier en aval et, partant, sur l'aménagement du réseau routier communal. Ces interfaces posent aujourd'hui déjà à maints endroits des problèmes, qui vont s'accroître en raison de la croissance du trafic urbain, de l'extension prévue des routes nationales et de la réaffectation simultanée d'aires de circulation au profit des transports publics et de la mobilité douce sur les routes urbaines.

La cohabitation des diverses formes de mobilité, voulue par le souverain dans le cadre de la votation FORTA, impose désormais aux autorités communales de définir de plus vastes zones piétonnes et à hiérarchiser leur réseau routier afin de canaliser le trafic urbain sur les axes principaux. Cette hiérarchisation doit intégrer des zones de rencontres, des zones 30 et des tronçons limités à 30 km/h ainsi qu'un certain nombre de voies pénétrantes permettant une desserte efficace du centre-ville et garantissant ainsi des interfaces efficaces entre les différents réseaux routiers.

En substance, il apparaît que la mobilité en ville de Lausanne doit se composer d'une zone principalement piétonne avec des aménagements pour les cyclistes à l'intérieur de la « petite ceinture », avec des extensions possibles dans certaines zones ciblées (p. ex. : sous la gare CFF), d'une petite ceinture permettant de circuler autour de cette zone et de

<sup>3</sup>Statistique Vaud, Département des finances et des relations extérieures, rubrique mobilité (www.scris.vd.ch)

<sup>4</sup>Réponse du Conseil fédéral au postulat 18.3606 déposé le 14.06.2018

plusieurs axes permettant l'entrée et la sortie rapide de la ville afin d'assurer des interfaces avec le réseau routier régional et national.

Compte tenu de ce qui précède, les postulants demandent, au nom du groupe PLR, à la Municipalité d'étudier la possibilité de :

- Définir un plan de hiérarchisation plus diversifié des routes sur le territoire communal favorisant 3 axes d'interfaces avec le réseau routier national sur lesquels la vitesse est limitée à 50 km/h ;
- Maintenir le rôle fonctionnel de la petite ceinture, incluant un non abaissement généralisé à 30 km/h de celle-ci ;
- Prévoir des extensions ciblées de la zone piétonne dans et aux environs de la petite ceinture en lien avec le réseau de transports publics et le réseau de voies cyclables.

Lausanne, le 10 septembre 2019

Discussion préalable

**M. Xavier de Haller (PLR) :** – Les habitudes de mobilité dans le milieu urbain évoluent. Il est probable que la manière de concevoir la place de la mobilité individuelle va être amenée à évoluer. Aujourd'hui, il existe un certain nombre d'idées qui sont déposées. Nous savons que, depuis plusieurs mois, notre Conseil a été saisi de plusieurs initiatives, de diverses propositions qui ont trait à la mobilité. Pour le PLR, il est temps pour les autorités de notre ville de franchir un pas, de révolutionner la possibilité de concevoir la mobilité dans le centre de notre ville. Dans ce sens, le PLR estime qu'il s'agit, en particulier dans la petite ceinture de l'hypercentre, de favoriser les zones piétonnes. Cela ne veut pas pour autant faire une vaste zone piétonne, mais de favoriser, dans les affections, les zones piétonnes par rapport au transit individuel. Il est évident que l'accessibilité à un certain nombre d'emplacements à l'intérieur de la petite ceinture devra toujours être garantie, notamment l'accessibilité aux parkings. Mais pour le PLR, il s'agit de repenser à la manière de se déplacer dans la petite ceinture. Le deuxième enjeu de ce postulat est de garantir l'accessibilité au centre-ville depuis le réseau routier national. Il s'agit d'assurer une interface efficace entre le réseau national, soit les autoroutes, et le réseau secondaire, en particulier le réseau communal, de manière à ce que le transport individuel motorisé puisse gagner rapidement le centre-ville et les parkings qui s'y trouvent depuis les autoroutes. Il faut également que ce soit le cas pour le trafic sortant, afin de quitter rapidement le centre-ville et regagner le réseau routier national. Se fondant sur ces différentes constatations, le PLR propose à la Municipalité d'étudier la possibilité de créer une priorisation de zones piétonnes à l'intérieur de la petite ceinture, de garantir une circulation sur la petite ceinture, ainsi que de créer trois interfaces efficaces avec le réseau routier national.

La discussion est ouverte.

**M. Vincent Brayer (Soc.) :** – Le Parti socialiste lausannois se délecte de la proposition de M. de Haller et de son parti. Cela fait très longtemps que le Parti socialiste, le parti des Verts et l'alliance Ensemble à Gauche se battent pour des zones piétonnes au centre-ville et que la droite nous oppose des refus systématiques. Nous sommes très heureux de ce changement de paradigme. Nous nous réjouissons d'en parler avec vous en commission. Les grandes autoroutes d'accès que vous demandez seront peut-être l'occasion de se battre un peu avec vous. S'il faut mettre des zones piétonnes au centre-ville pour avoir quatre voies d'accès pour pouvoir y aller en voiture, ce n'est pas l'idée que l'on se fait. Nos alliés Verts et d'extrême gauche seront probablement d'accord avec nous. Nous demandons donc une commission.

La discussion est close.

**La demande étant appuyée par le nombre suffisant de voix, le postulat est renvoyé à une commission.**

## **Postulat de Mme Laura Manzoni (EàG) et consorts : « La désaffectation des Halles CFF de Sébeillon : et la lutte contre les changements climatiques ? »**

Développement

### Contexte

Dans le journal 24 heures du 21.08.2019, on lit que « La cathédrale en béton sera la Mecque du trampoline ». Une année et demie après le début de l'appel à projets pour la réaffectation de ces halles aux marchandises, CFF Immobilier et la Ville de Lausanne ont retenu l'idée d'une salle de sports qui occupera environ le 70% de la surface des halles, avec un très grand parking de 137 places pour les voitures et 91 pour les vélos. L'aménagement des lieux est actuellement à l'enquête publique et il y a déjà des oppositions annoncées.

Le projet retenu prévoit ainsi la désaffectation de cette infrastructure ferroviaire urbaine, conformément à la réponse de la Municipalité à notre interpellation du 6 mars 2018 intitulée *Halles CFF : une occasion d'inverser la tendance* selon laquelle « la Municipalité ne partage pas l'approche » de conservation de l'infrastructure ferroviaire. Ce choix paraît toutefois contradictoire dans le contexte actuel où la population demande aux autorités de trouver des solutions rapides et efficaces en faveur du climat. Le maintien de cette infrastructure jugée obsolète, constituerait une occasion unique d'inverser la tendance actuelle où les camions acheminent les marchandises directement au centre-ville.

### Proposition

Ce postulat demande à la Municipalité d'étudier la possibilité de conserver, dans le cadre du projet de réaffectation des halles de Sébeillon, l'infrastructure de transfert rail-route et d'étudier, parallèlement à celui-ci, les options à d'autres endroits permettant d'intégrer la distribution par le rail de marchandises au centre-ville et ainsi faire un geste pour réduire le trafic des camions.

Lausanne, le 12 septembre 2019

Discussion préalable

**Mme Laura Manzoni (EàG) :** – Le projet choisi par CFF Immobilier et la Ville de Lausanne pour occuper provisoirement les 4000 m<sup>2</sup> des anciennes Halles de Sébeillon est une grande salle de sport qui occupera environ 70% de la surface des Halles. C'est très bien, hormis l'énorme place extérieure qui sera occupée comme parking et qui soulève beaucoup de questionnements. Le projet, tel qu'annoncé, semblait prévoir la désaffectation de l'ancienne structure ferroviaire urbaine existante et aller ainsi à l'encontre de la politique actuelle de la Ville de Lausanne, qui a déclaré l'urgence climatique. En effet, le maintien de cette infrastructure jugée obsolète représente une occasion unique d'inverser la tendance actuelle, où les camions acheminent directement les marchandises au centre-ville. Après l'enquête publique, les opposants ont été rassurés : les rails existants seront maintenus. Par ce postulat, nous demandons donc à la Municipalité de confirmer que, dans le cadre du projet de réaffectation choisi, l'infrastructure de transfert rail-route sera conservée, ainsi que d'étudier d'autres options permettant d'intégrer la distribution par le rail de marchandises au centre-ville, et ainsi faire un geste important en faveur du climat. Je demande que ce postulat soit renvoyé à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Si ce postulat requiert une commission, je vous remercie de l'agrémenter de cartes avant- et après-projet, car un dessin vaut mille mots.

La discussion est close.

**Le renvoi en commission n'ayant pas été appuyé par le nombre suffisant de voix, le Conseil décide de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.**

## Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de Mme Laura Manzoni et consorts « *La désaffection des Halles CFF de Sébeillon : et la lutte contre les changements climatiques ?* » ;
- 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. Fabrice Moscheni (UDC) et consorts : « Ouvrons le Journal de la Ville à la pluralité des opinions »

Développement

Le 11 juillet 2018, la Municipalité annonçait sa décision d'instaurer un partenariat avec l'hebdomadaire Lausanne-Cités afin de faire paraître dans le premier cahier de ce journal quatre pages intitulées « Ville de Lausanne », clairement indentifiables, et ce toutes les deux semaines. Sur le net, ce journal peut être trouvé à l'adresse <https://www.lausanne.ch/en/agenda-et-actualites/journal.html>.

En termes de financement, ce journal coûte 170 000 francs annuels, payés à LausanneCités pour la mise en page, l'impression et la diffusion. Ce montant ne tient pas compte des coûts engendrés par la création du contenu.

Sur son site, le Journal se définit ainsi : « *Le Journal vous propose, toutes les deux semaines dans Lausanne Cités et sur internet, une fenêtre sur l'actualité de la Commune ainsi que des informations pratiques* ».

Ce journal devrait plus s'ouvrir à la pluralité des opinions politiques s'exprimant au Conseil communal. Ces opinions plurielles sont clairement une actualité importante pour la Commune.

Une telle ouverture serait un signe fort de la vitalité démocratique de notre commune, et permettrait à l'ensemble de la population de la Ville de mieux appréhender l'actualité politique lausannoise. Afin de mettre en place une telle ouverture, la solution est d'avoir une section où chaque groupe politique du Conseil communal pourrait s'exprimer sur le sujet de son choix.

Une telle rubrique existait dans le journal de la Ville de Lausanne qui a été publié du 15 mai 1991 au 27 octobre 2003 (voir exemple ci-dessous). Cette approche est par exemple actuellement mise en place par la ville de Paris dans son journal « A Paris » (voir exemple ci-dessous).

Ce postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de mettre en place une section dans le Journal de la Ville de Lausanne, au sein de laquelle chaque groupe politique du Conseil communal pourra faire paraître un texte qu'il aura rédigé.

Lausanne, le 19 septembre 2019

Discussion préalable

**M. Fabrice Moscheni (UDC) :** – Nous attendons avec grande impatience la publication du Journal de la Ville, qui est publié dans le Lausanne-Cité. Lorsque l'on va sur le site web du journal, on peut lire « La mission du journal est de proposer, toutes les deux semaines, dans le Lausanne-Cité ou sur internet, une fenêtre sur l'actualité de la commune ainsi que des informations pratiques. Vous en conviendrez, les débats qui ont lieu dans le cadre de notre Conseil communal sont des informations importantes pour la population. L'idée de

ce postulat est donc d'ouvrir une partie de ce journal, sous forme de sections, à tous les groupes politiques qui s'expriment dans le cadre de ce Conseil communal, afin qu'ils puissent exprimer leurs positions. Ce serait une partie congrue du journal qui permettrait à chacun d'entre nous de pouvoir s'exprimer. Ce postulat ouvre le journal à la pluralité et va dans le sens de la démocratie. Il est plein de bon sens et peut être renvoyé à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Qui paie l'orchestre choisit la musique. Il n'y a pas que la gauche qui paie des impôts. Il est injuste que la minorité de droite n'ait pas aussi un espace de propagande dans ce tout-ménage gratuit hebdomadaire quand elle contribue aux 180 000 francs annuels. Je me rallie à la demande de renvoi à la Municipalité.

La discussion est close.

### **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le postulat de M. Fabrice Moscheni et consorts « Ouvrons le Journal de la Ville de Lausanne à la pluralité des opinions » ;
- 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 Mme Aude Billard (Soc.) : « Les trottoirs ne sont pas des parkings »**

Développement

#### **Postulat : Les trottoirs ne sont pas des parkings**

Véhicules de toutes sortes, et en particulier les camionnettes de livraison, ont pris pour habitude de se placer sur les trottoirs de notre ville. Ils empiètent souvent sur la piste cyclable et ne laissent que rarement 1.5m pour les piétons (voir images ci- contre), comme requis par la loi (Art. 62.5 RO 2011 « *L'arrêt sur les trottoirs est autorisé si un espace d'au moins 1,50 m reste libre pour les piétons* »).



Dans le cas des livraisons « express », le conducteur doit se rendre dans l'immeuble à l'étage désiré pour remettre en mains propres le colis à son destinataire. Comme il est seul, le conducteur doit quitter le véhicule et n'est donc plus en mesure de respecter la clause a, Art.61.1 RO 2011, soit que le départ immédiat reste possible à tout moment. Il ne s'agit donc plus d'un arrêt mais d'un parcage et « *le parcage [...] sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément* » (art. 41 OCR ; jurisprudence).<sup>5</sup>

<sup>5</sup>6B\_395/2017 (f) du 16.11.2017 – Parcage d'un véhicule sur le trottoir – 41 OCR / Notion de trottoir – 43 al. 2 LCR / Principe de la légalité – 7 CEDH – 5 al. 1 Cst. – 9 Cst. – 164 al. 1 let. c Cst.





Ces parcsages ont lieu à toute heure et toute place. Ils entravent les chemins empruntés par les piétons, forçant parfois ces derniers à marcher sur la route, comme illustré ci-dessous.



Figure 1: Camionnette bloquant entièrement le trottoir un matin à 7h40, forçant le piéton à marcher sur la route.

Compte tenu de l'engouement de l'achat sur internet, les livraisons à domicile ne feront qu'augmenter ces prochaines années. Il est donc important d'éviter une dérive.

Ce postulat demande à la municipalité de considérer la mise en place d'une campagne de prévention pour que cette tendance cesse. Cette campagne pourrait comprendre trois volets : a) à l'instar de la campagne menée pour éviter l'utilisation abusive des zones piétonnes par les vélos, la police instaurerait des rondes régulières aux heures et lieux particulièrement dangereux, tels que trottoirs menant aux écoles, rues marchandes, quartiers à forte densité piétonne, et procéderait à des amendes d'ordre systématiquement ;<sup>6</sup> b) la municipalité pourrait s'assurer qu'il y ait des places de livraison en suffisance dans la ville, et que leur emplacement soit facile à repérer, et cartographié; c) d'adresser des courriers préventifs aux directions des enseignes de livraisons rapides (La Poste, DHL, Fedex, etc.) avec copie de la cartographie des places de livraison à l'intention des livreurs .

#### Discussion préalable

**Mme Aude Billard (Soc.) :** – *(Une image est projetée.)* Je pense qu'une image parle plus qu'un texte. Je fais ici référence aux nombreux véhicules qui se parquent sur les trottoirs et qui ne respectent pas le fait que, quand l'on fait un dépôt, il faut respecter 1 mètre 50 de large sur le trottoir pour pouvoir circuler. De plus, il est tout simplement interdit de se parquer, soit de quitter le véhicule et de le laisser sur un trottoir. C'est devenu une habitude, je ne veux pointer du doigt personne. J'ai discuté avec certains contrevenants. Ils sont sous pression de devoir livrer rapidement, à domicile, seul dans le camion. Certes, ils n'ont pas beaucoup d'alternatives. C'est tellement devenu une habitude que, même quand il y a la possibilité de se parquer, ils restent sur le trottoir par facilité. Il est important d'essayer de réduire cette tendance. J'ai discuté avec un assistant de sécurité publique qui se trouvait en présence d'un tel véhicule et qui ne l'amendait pas, je lui ai demandé pourquoi il ne faisait rien. Il m'a répondu qu'il n'avait pas la possibilité de mesurer si la distance de 1 mètre 50 était respectée, faute d'avoir un mètre pliable. Je ne veux pointer du doigt personne, tout le monde participe un peu à cela. Je propose une sorte de campagne qui comporterait plusieurs volets. On pourrait également faire un rappel. On pourrait s'assurer qu'il y ait davantage de places de livraison, s'il en manque. Il faudrait en tout cas

<sup>6</sup>Les assistants de sécurité publique ne semblent pas avoir à leur disposition les moyens de verbaliser ces véhicules par manque d'équipement pour mesurer la distance restante sur le trottoir. Un équipement adéquat (p.ex. mètre pliable) pourrait leur être fourni.

donner une cartographie aux livreurs. Je vous propose de le transmettre directement à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

**M. Valentin Christe (PLC) :** – Je remercie Mme Billard pour son plaidoyer introductif. Dans les propos tenus, on pourrait substituer le terme « automobile » par le terme « vélo » et reprendre l'entier de l'argumentation. Je vous propose que l'on discute de cet objet au sein d'une commission.

La discussion est close.

**La demande étant appuyée par le nombre suffisant de voix, le postulat est renvoyé à une commission.**

---

### **Postulat de Mme Françoise Piron (PLR) et consorts : « Pour une politique inclusive de la mobilité en ville en termes de genre et d'inter-génération »**

Développement

Lausanne, le 8 octobre 2019

Lorsqu'il s'agit d'analyser les politiques de la mobilité urbaine sous l'angle de la mixité genre, le constat est que les politiques actuelles des villes ciblent principalement les jeunes hommes en bonne santé ! Il semblerait donc qu'il ne soit pas bon de vieillir en ville, surtout lorsqu'on est une femme. Pour la ville de Lausanne en particulier, le facteur topographie rajoute un niveau de complexité. Une politique de la mobilité inclusive en termes de genre et de génération nous semble essentielle.

Les femmes de 55 ans et plus ne peuvent pas se permettre de baisser leur taux d'activité pour s'occuper de leurs proches et en particulier de leurs parents. Comme l'a démontré une des études du PNR 60 égalité, ces femmes devraient au contraire travailler plus à partir de 55 ans pour rattraper leurs rentes inférieures alors qu'elles ont encore très souvent des enfants en formation et des parents en fin de vie à charge. Cette triple charge physique et mentale sur ce groupe de personnes est inquiétante, d'où la nécessité de développer une série de mesures pour alléger leur charge quotidienne.

Prenons par exemple les personnes âgées qui développent des soucis de santé. Elles souhaitent pouvoir rester le plus longtemps possible dans leur environnement. Pour cela, elles sont prises en charge par leurs proches. Ces proches sont encore très souvent des femmes (on estime que 3/4 des accompagnements d'enfants et de proches âgés ou malades sont assumés par les femmes). Or, aujourd'hui, les femmes travaillent et la logistique de cette prise charge devient particulièrement complexe et parfois coûteuse. Reconnue pour sa politique pour les aînées, Lausanne se doit d'offrir des mesures afin de faciliter la mobilité de ces personnes dites proches aidantes qui s'occupent de leurs parents âgés.

En conclusion, vous avez plus de 50 ans, en famille monoparentale (un seul revenu), avec des enfants aux études de plus de 20 ans (plus de réductions pour les transports publics TL) et des parents à charge (pas de macaron pour proche aidant comme celui du stationnement par quartier par exemple, ni de carte mobilité senior comme la carte junior), votre quotidien est complexe en termes de charge mentale et doublé d'un risque de précarité économique.

Il est demandé dans ce postulat de développer une politique de mobilité inclusive en termes de genre et d'inter-génération, avec des propositions qui tiennent compte de la diversité des situations familiales, des différentes phases de vie et de l'évolution générationnelle d'aujourd'hui.

## Discussion préalable

**Mme Françoise Piron (PLR) :** – Quand on a des enfants en bas âge, on a un certain nombre d'avantages, par exemple dans les bus. Il y a la carte Junior, qui permet aux parents d'enfants de moins de 16 ans de profiter d'un tarif allégé. C'est une carte qui coûte 30 francs, également accessible aux grands-parents. Je constate que, lorsque les enfants grandissent et passent l'étape des 16 ans, ou lorsqu'on est proche-aidant, il n'y a pas de réduction. Je souhaite que l'on réfléchisse à une politique qui inclut toutes les générations et tous les types de famille. Par exemple, on pourrait imaginer que, lorsque des enfants grandissent, ils bénéficient à leur tour d'une carte Senior, pour accompagner leurs parents à des visites médicales. Un autre exemple, les enfants en formation restent longtemps en formation, car les études durent très longtemps. Les réductions pour les bus vont jusqu'à l'âge de 20 ans. Passé cet âge, c'est le coup de massue pour beaucoup de familles qui ont plusieurs enfants en formation. Plusieurs mesures pourraient soulager beaucoup de familles qui passent d'un état à un autre. C'est pour cela que je l'ai appelé « inclusive en termes de genre » ; la plupart, environ 70% des trajets sont assurés par des femmes. Les familles monoparentales sont celles qui ont le plus ce type de soucis. Je demande que ce postulat soit renvoyé directement à la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

### **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le postulat de Mme Françoise Piron et consorts « Pour politique inclusive de la mobilité en Ville en termes de genre et d'inter-génération » ;
- 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. Vincent Brayer (Soc.) et consorts : « Pour chaque nouveau quartier, une ludothèque ! »**

#### Développement

Ce postulat s'inscrit dans un diptyque avec le postulat « Vers une nouvelle communale spécifique pour les ludothèques lausannoises » déposé par le même postulant.

Lors de la création d'un nouveau quartier, il faut évidemment penser aux infrastructures publiques permettant à toutes et tous de vivre dans son quartier. Si l'on pense souvent aux écoles, transports en commun, bibliothèque, salle de sports, maison de quartier, il faudrait aussi ajouter à ce processus la création de nouvelles ludothèques.

Les ludothèques participent au développement des enfants, resserre les liens familiaux, et facilitent le vivre ensemble dans les quartiers. Dans le cadre commun des ludothèques, on peut lire :

*« Renforcer les liens au sein de la communauté de quartier*

La grande mixité des usagers des ludothèques suscite des échanges et des contacts spontanés au-delà des frontières sociales, culturelles et générationnelles. Les ludothèques se révèlent ainsi un espace privilégié d'échanges communautaires interculturels et intergénérationnels. À l'échelle des quartiers, la fréquentation des ludothèques par une population hétérogène :

- Contribue, par et autour du jeu, à créer des liens entre habitants, à renforcer la vie communautaire et à réduire l'isolement des individus et des familles.
- Fait découvrir différentes formes d'appréhender le jeu et augmente ainsi la connaissance et la compréhension d'autrui au-delà des différences culturelles et générationnelles. »

La ludothèque est un formidable outil, et il est nécessaire de lui donner les bons moyens pour fonctionner. Ceci nécessite donc de les intégrer aux réflexions des politiques urbaines, sociales, éducatives et culturelles en prenant en compte leurs fonctions et en leur donnant des ressources à la hauteur de nos ambitions.

Elles permettent aux enfants, aux adolescents, aux adultes et aux personnes âgées de vivre leur quartier autrement et renforcent le lien social par le truchement des jeux. Elles sont donc essentielles.

**Voilà pourquoi ce postulat demande à la Municipalité de Lausanne d'étudier l'opportunité de créer une ludothèque avec un financement pérenne lors de la construction du nouveau quartier des plaines du Loup. (Plus généralement, des créations de ludothèque au financement pérenne devraient être prévu lors de création de tout nouveau quartier d'importance majeure.)**

#### **Postulat de M. Vincent Brayer (Soc.) et consorts : « Vers une politique municipale spécifique pour les ludothèques lausannoises »**

##### Développement

Madame Eggli proposait des pistes de développements pour les Ludothèques lausannoises en juin 2007 par voie de postulat. Cette demande a conduit à l'élaboration du rapport-préavis 2010/61 qui par ses conclusions a doté la ludothèque Pinocchio d'une subvention pérenne de 50'000 CHF, il a aussi permis à diverses ludothèques de voir la ville reprendre les coûts de leur loyer, ainsi que la création d'un fond de soutien aux ludothèques lausannoises, utilisé, par exemple, pour les formations des ludothécaires et des bénévoles, ainsi que pour l'achat de jeux. Ces différentes mesures - dont la liste présentée ici n'est pas exhaustive - ont permis il y a dix ans de réelles avancées pour les ludothèques lausannoises.

Madame Eggli mentionnait déjà en 2007 que la Ville de Genève comptait alors, 11 ludothèques faisant partie d'un réseau, dont le financement de départ est assuré par le service des écoles, Fr. 800'000.- hors loyers, le même service met les locaux à disposition.

Aujourd'hui, plus de neuf ans après le rapport-préavis 2010/61, la réalité du terrain a grandement évolué. Les ludothèques sont en constante croissance, le nombre de prestations délivrées à la population augmentent, les ludothécaires se forment et se professionnalisent<sup>7</sup>. Pourtant, le volet politique de la question des ludothèques n'a été que peu abordée depuis une décade.

Il est donc primordial aujourd'hui de se replonger dans le thème des ludothèques et de leurs ludothécaires. Les ludothèques participent au développement des enfants, resserrent les liens familiaux, et facilitent le vivre ensemble dans les quartiers. Dans le cadre commun des ludothèques, on peut lire :

« L'enfant fréquentant les ludothèques :

- Découvre le plaisir du jeu par le jeu, qu'il cherchera à partager avec son entourage proche.

<sup>7</sup> En 2018 à la ludothèque Pinocchio, 138 ouvertures, 497 utilisateurs.trices, 2262 jeux, 8724 locations.

- Apprend les règles de vie commune et les normes d'interaction sociale indispensables à une intégration équilibrée et épanouie au sein de la communauté.
- Développe des aptitudes cognitives, émotionnelles et corporelles, constitutives d'un développement personnel harmonieux et sain.
- Est acteur et apprend à son rythme et selon ses besoins, ce qui le responsabilise et favorise son autonomie.

La fréquentation des ludothèques par les familles :

- Leur offre l'occasion d'interactions privilégiées autour du jeu, en dehors des contingences de la vie quotidienne.
- Encourage un rapprochement par le jeu entre les membres de la famille et notamment entre plusieurs âges et générations d'une même famille.
- Respecte les parents dans leur diversité socioculturelle et dans leurs attentes.

La fréquentation des ludothèques par une population hétérogène :

- Contribue, par et autour du jeu, à créer des liens entre habitants, à renforcer la vie communautaire et à réduire l'isolement des individus et des familles.
- Fait découvrir différentes formes d'appréhender le jeu et augmente ainsi la connaissance et la compréhension d'autrui au-delà des différences culturelles et générationnelles. »

La ludothèque est un formidable outil, et il est nécessaire de lui donner les bons moyens pour fonctionner. Ceci nécessite donc de les intégrer aux réflexions des politiques urbaines, sociales, éducatives et culturelles en prenant en compte leurs fonctions et en leur donnant des ressources à la hauteur de nos ambitions.

L'impact de l'utilisation du jeu varie selon le milieu dans lequel il est valorisé et utilisé. Sa finalité en est modifiée, reste néanmoins que la-le ludothécaire a un rôle important dans les différentes approches de ces pratiques. La-le ludothécaire a des connaissances, non seulement sur les spécificités des besoins des personnes, mais aussi sur les pratiques du jeu. Elle-il est en capacité de développer des collections de jeux et de jouets en adéquation à tous ces besoins.

Il y a dix ans la Ville de Lausanne estimait que les ludothèques devaient être principalement animée par le bénévolat. Aujourd'hui cette affirmation doit être questionnée.

**Voilà pourquoi ce postulat demande à la Municipalité de Lausanne d'étudier l'opportunité de produire une nouvelle politique publique spécifique pour les ludothèques et de considérer qu'il est de tâche publique d'offrir cette prestation. Cette dernière devrait couvrir divers aspects qui nous paraissent essentiels :**

- **Un état des lieux des ludothèques lausannoises en 2019.**
- **Réfléchir à l'opportunité de rapprocher le fonctionnement des ludothèques lausannoises de celles des bibliothèques ou des archives en leur attribuant des subventions pérennes et en encourageant les ludothèques à employer des ludothécaires diplômé-e-s.**
- **Etudier l'opportunité d'intégrer les ludothèques lausannoises au même service que les bibliothèques afin d'améliorer les synergies et les opportunités de développements futurs.**
- **Connecter le développement des ludothèques avec une politique de quartier audacieuse afin d'avoir des institutions au plus proche des habitants.**

- **Réfléchir à l'ouverture d'une ludothèque centrale, puis d'antenne dans les quartiers à l'instar de la bibliothèque municipale.**
- **Etablir un nombre de ludothèques par habitants, à l'instar de ce qui se fait pour les terrains d'aventure (1 TA/50'000 habitants).**
- **Valoriser les formations de ludothécaires professionnelles en créant un cadre et un outil de travail adéquat.**
- **Encourager le développement d'une ludothèque pour public adulte avec pour objectif par exemple de créer des synergies avec les différents EMS lausannois.**
- **Accompagner tout nouveau développement de quartier d'une planification en termes de ludothèques avec un financement assuré, comme ce qui se fait pour les bibliothèques (nous nous permettons de déposer un autre postulat en parallèle reprenant cette question dans le cas d'espèce du nouvel éco-quartier des plaines du Loup).**
- **Déterminer les moyens financiers nécessaires pour le développement réel d'une politique publique en matière de ludothèques et porter les financements nécessaires au budget de fonctionnement (par exemple sous forme de subventions, de contrat de prestations ou encore d'internalisation de la prestation).**

#### Discussion préalable

**V. Vincent Brayer (Soc.)** : – Je me permets de faire une seule intervention pour mes deux postulats, puisqu'il s'agit d'un diptyque. Libre à vous ensuite de les séparer, ou non, en commission. Il s'agit donc d'un diptyque sur la question des ludothèques. Le premier postulat demande une politique publique sur les ludothèques lausannoises. Plusieurs pistes sont abordées dans ce postulat, comme un rapprochement avec les bibliothèques ou avec les archives. Il demande aussi que les ludothèques soient intégrées dans une vraie politique ambitieuse de quartier, qu'elle soit au plus proche des habitants, qu'il y ait des quotas par habitant comme c'est le cas pour les terrains d'aventure. Il y a également d'autres propositions de ce type. Les ludothèques sont très importantes, elles contribuent au développement des enfants au travers du jeu, mais aussi de la vie de famille. En effet, dans une famille, on apprend à mieux communiquer lorsque l'on peut jouer. C'est aussi un très bon outil pour le lien intergénérationnel ainsi que pour la vie de quartier. C'est pour cela que ces deux postulats ont été largement cosignés par les groupes du plénum. Il me semble qu'il y a tous les groupes, hormis l'UDC et le PLC, car j'ai oublié de leur demander ; peut-être auraient-ils été prêts à les signer également. Je m'en excuse.

Le second postulat est une déclinaison spécifique de cette politique de ludothèque par quartier, qui vise à créer une ludothèque dans le nouveau quartier des Plaines-du-Loup. C'est un diptyque, car ils sont interconnectés. Je demande qu'ils soient renvoyés à la Municipalité pour rapport et préavis.

La discussion n'est pas utilisée.

#### **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le postulat de M. Vincent Brayer et consorts « Pour chaque nouveau quartier, une ludothèque ! » ;
- oui 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.



## **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le postulat de M. Vincent Brayer et consorts « Vers politique municipale spécifique pour les bibliothèques lausannoises » ;
- 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 Mme Sophie Michaud Gigon (Les Verts) et consorts : « Une Maison des associations – Pour une meilleure prise en compte des associations à Lausanne »**

Développement

Dans une société dynamique et active pour le bien commun, les associations jouent un rôle majeur.

Rassemblant les bonnes volontés, souvent fruit d'initiatives citoyennes répondant à un besoin, parfois même palliant des fonctions que devraient ou pourraient prendre en charge les autorités (mais avec des budgets et une capacité de réaction souvent différents), le tissu associatif remplit des missions s'insérant admirablement entre les collectivités publiques et la population.

Prises toutes ensemble, les associations ont des similitudes et des besoins communs : une base de bénévolat et des sources de financement de plus en plus difficiles à renouveler, une certaine créativité et réactivité due à leur taille et des acteurs souvent très engagés, la nécessité de professionnaliser certaines tâches administratives pour être compétitives et répondre aux attentes des donateurs et bailleurs de fonds, ainsi que pour accompagner les personnes y travaillant ou s'y engageant bénévolement. Grandes, petites, locales, nationales, elles ont besoin de ressources juridiques, informatiques, techniques et administratives pour remplir leurs missions de manière efficace. Et plus que tout, elles ont besoin de locaux qui permettent la tenue de séances, en grand ou petit comité, un accueil des clients, des membres, des médias ou des partenaires, ainsi que des bureaux fonctionnels pour le personnel salarié (les grandes organisations sont ici concernées).

Or, être bien placés géographiquement et avoir des locaux adaptés à ces multiples tâches coûte très cher à Lausanne. Les associations sont prêtes et habituées à mutualiser les espaces communs comme des salles de réunions ou des cuisines pour le personnel, comme elles seraient d'ailleurs gagnantes à se partager certaines ressources transversales comme des juristes ou des informaticiens. Par ailleurs, les synergies découlant d'une proximité géographique entre associations sont souvent source de nouveaux projets ou de solutions profitant à tout le monde.

Tout ceci appelle à la réunion physique au sein d'un même lieu d'une partie de ces acteurs précieux à notre démocratie et à l'intérêt général.

Notre Conseil communal a à plusieurs reprises validé l'importance des associations et sa volonté de les soutenir. Le rapport préavis municipal 2013/15 « *Soutien au monde associatif lausannois et promotion du bénévolat. Réponse à la motion Diane Gilliard et consorts « Pour une étude visant à la création d'une maison des associations »* », à la motion Gilles Meystre et consorts « *Demandant une analyse détaillée des besoins en matière de salles à disposition des sociétés locales lausannoises* », au postulat Roland Philippoz « *Pour la promotion et la valorisation de l'engagement bénévole et de la vie associative (article 70 de la constitution vaudoise)* » et à l'interpellation Rebecca Ruiz « *Pénurie de salles à disposition des associations lausannoises : l'exemple du Centre*

*culturel chilien* » a été écrit et traité en 2013, 12 ans après le dépôt de la première motion. Le préavis indique qu'« il importe en revanche de prendre en considération que le regroupement de bureaux pour des associations dans un même lieu peut apporter des avantages qui vont au-delà de la simple résolution de problèmes de logement. En effet, ces regroupements peuvent contribuer à une meilleure coordination des activités des associations et au développement de collaborations ponctuelles. » et affirme qu'à plus long terme et pour autant qu'un immeuble soit disponible, la Municipalité fera les démarches en vue de l'acquérir afin de créer une Maison des associations.

Qu'en est-il aujourd'hui de la politique municipale en faveur des associations ?

Le Conseil communal a adopté ce préavis en 2013 et depuis la situation n'a pas évolué. La Ville ou le Canton soutiennent plusieurs associations via des subventions mais le besoin de l'accessibilité aux locaux et de la mutualisation des forces reste flagrant. Je rappelle ici que les maisons de quartier ne remplissent pas ce rôle mais sont à disposition de la population pour des événements ponctuels accompagnés par les animateurs de la FASL. Une association ne peut y trouver refuge pour y travailler, même si, une fois ou l'autre, elle peut sans doute louer une salle en vue d'une réunion particulière.

Si les terrains ne sont pas en possession de la Ville, celle-ci peut jouer avantageusement la médiatrice entre des promoteurs/gérances et les associations, lesquelles n'ont souvent pas les ressources humaines pour gérer ce genre de contacts et de projets. A Neuchâtel et à Genève, des exemples existent depuis plusieurs années, comme dans d'autres pays d'ailleurs (Canada, Belgique, etc.). Lausanne pourrait s'en servir pour adapter et améliorer son propre concept.

En début de chaque législature, un crédit immobilier est défini pour l'acquisition de biens immobiliers. Nous demandons ainsi à la Municipalité de suivre son intention décrite dans le rapport-préavis 2013/15 et d'inscrire ceci dans ces prochains projets.

**Ce postulat demande donc à la Municipalité d'étudier la possibilité de créer une maison des associations et de faciliter la location de surfaces adéquates réunissant le monde associatif et facilitant les synergies.**

Discussion préalable

**Mme Sophie Michaud Gigon (Les Verts) :** – J'ai déposé ce postulat, avec des collègues de plusieurs partis de ce Conseil communal, et en particulier avec mes collègues Verts qui reprendront le flambeau. Dans notre ville, on a fait évoluer beaucoup de conditions-cadres pour divers secteurs, mais les associations se retrouvent devant des défis communs, quelle que soit la grandeur de l'association. Elles n'ont pas toujours les moyens de les résoudre toutes seules et il suffit parfois de pas grand-chose pour y arriver. Par ailleurs, le Conseil communal s'est déjà exprimé à maintes reprises en faveur d'une Maison des associations. Depuis 2001, des postulats dans ce sens ont été déposés et acceptés. Il avait été dit que la Municipalité saisirait l'occasion de nouveaux crédits d'investissements immobiliers pour dégager l'opportunité de créer une Maison des associations. Quand a eu lieu le traitement en commission de la Maison Gaudard pour les festivals, l'idée a de nouveau émergé chez moi. La Municipalité peut-elle étudier cette possibilité et inscrire dans le prochain plan d'investissements un crédit pour une Maison des associations ? Il y a peut-être un bien immobilier qui se libérera et qui permettra de le faire. Si ce n'était pas possible, il y a de toute façon besoin de synergies et de partages, que ce soient de locaux, de RH ou de projets. Un coup de pouce des autorités serait le bienvenu.

La discussion est ouverte.

**M. Henri Klunge (PLR) :** – Je déclare mes intérêts : je suis président de l'Union des sociétés lausannoises (USL). Avoir une grande salle pour les associations est une demande de longue date de l'USL. Nous sommes ravis de voir que les soutiens continuent à venir dans ce sens. Il faut bien définir si l'on veut un *coworking* pour les associations, ou si l'on veut juste des salles de conférence. Je vous propose de discuter de cela en commission.

**Mme Anita Messere (UDC) :** – Je me rallie à l’avis de M. Henri Klunge, afin de discuter de cela en commission. Il y a également la proposition de l’ancienne Auberge de Sauvabelin, qui fait l’objet d’oppositions et qui a été évoquée par diverses associations.

La discussion est close.

**La demande étant appuyée par le nombre suffisant de voix, le postulat est renvoyé à une commission.**

### **Interpellation urgente de M. Xavier Company (Les Verts) et consorts : « Le barreau routier Vigie-Gonin retardant encore le tram, il est temps de proposer des alternatives respectueuses du climat et de la biodiversité »**

Développement

Depuis 2011, tout en soutenant fermement le projet de tram Renens-Gare - Lausanne-Flon (t1), les Verts lausannois, ainsi qu'Ensemble à Gauche, ont régulièrement critiqué la mesure d'accompagnement consistant à construire un barreau routier entre la Rue de la Vigie et l'Avenue Jules-Gonin au travers et au détriment de la forêt du Flon. Au fil des années, nous sommes intervenus à plusieurs reprises au sein du Conseil communal de Lausanne (question écrite, interpellations, postulat et débats dans le cadre des préavis) pour tenter de ramener les autorités à la raison, proposer des alternatives à la construction de cette nouvelle route en plein centre-ville et demander que ces alternatives soient sérieusement étudiées afin de trouver une solution réfléchie plutôt qu'imposée par manque d'information. Malheureusement, tant la Municipalité que le Conseil communal ne nous ont pas suivis, estimant notamment, à tort, qu'examiner des alternatives allait entraîner un retard des travaux et de la mise en service du tram.

Il y a un peu plus d'une année, les Verts lausannois et Ensemble à gauche s'étaient par contre félicités<sup>8</sup> de l'arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF) du 2 février 2018<sup>9</sup>, par lequel, en substance, le TAF validait l'autorisation de construire pour le tram et le bus à haut niveau de service (BHNS) attendus depuis de nombreuses années et indispensables pour notre politique de mobilité, tout en renvoyant le projet routier du barreau Vigie-Gonin à une procédure ad hoc, estimant que l'Office fédéral des transports (OFT) n'était pas compétent pour valider cette mesure d'accompagnement, faute de lien suffisamment étroit entre les deux infrastructures (ferroviaire et routière).

Les transports publics lausannois (tl) ont fait recours au Tribunal fédéral (TF) contre cette décision du TAF, retardant d'autant le début des travaux du tram. Là encore, lors du débat, les Verts lausannois et Ensemble à Gauche ont regretté cette volonté des tl de recourir, portant ainsi préjudice à leur propre projet de tram. La décision du TF est tombée le 8 mai 2019 et, par 3 juges contre 2, il a annulé la décision du TAF et renvoyé le dossier à cette autorité pour examiner la validité des plans routiers du barreau Vigie-Gonin. Nous accueillons cette dernière décision avec un certain regret, car elle est la pire qui pouvait arriver : celle qui retarde encore le plus le projet de transports publics. Avec encore au minimum un temps de traitement de 18 mois devant le TAF, puis à nouveau une douzaine devant le TF en cas de nouveau recours, suivi de 4 à 5 ans de travaux, le tram n'arrivera donc vraisemblablement pas avant 2027 à la Place de l'Europe.

Dans le courant de l'été, le Tribunal a publié les considérants des arrêts rendus à ce sujet (il y en a quatre au total, dont un principal : l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_125/2018 du 8 mai 2019), ce que nous attirons notamment avant de demander l'urgence à cette

<sup>8</sup>Interpellation urgente de Valéry Beaud et crts « Le tram passe, la rampe trépassé ! » du 6 mars 2018 ; Interpellation urgente de Johann Dupuis et crts « Le barreau Vigie-Gonin : quel plan B pour cette liaison routière ayant échappé à tout contrôle démocratique ? » du 6 mars 2018

<sup>9</sup>2016, [https://www.bvger.ch/dam/bvger/fr/dokumente/2018/01/Arrêt%20A-2465-2016.pdf.download.pdf/A-2465-2016\\_WEB.pdf](https://www.bvger.ch/dam/bvger/fr/dokumente/2018/01/Arrêt%20A-2465-2016.pdf.download.pdf/A-2465-2016_WEB.pdf)

interpellation, afin de permettre à la Municipalité de nous répondre en toute connaissance de cause. Le TF retient en substance que la décision du TAF était trop formaliste et qu'il fallait admettre la compétence de l'OFT à valider les plans routiers, de même que de retenir que tel avait été le cas. En plus de cet élément purement formaliste, le TF a admis qu'il existait un lien suffisant entre le barreau routier et le projet de tram, qui nécessitait de les examiner en commun. Il a donc été renvoyé au TAF pour que celui-ci examine juridiquement « les problématiques liées au défrichement et aux expropriations nécessaires à la réalisation de cet ouvrage », ainsi que la validité et la proportionnalité de cette nouvelle route. Toutefois, les seules études évoquées par le TF pour indiquer la (prétendue) surcharge du carrefour Chauderon-Sud datent de 2010, 2012 et 2013, puis une note de 2014 qui indiquerait une charge de 90% avec les mesures de compensation (dont la rampe en question) et non plus de 100% comme retenu en 2012... alors que nous sommes bientôt en 2020 !

Il existe une voie qui permettrait de mettre fin à ces procédures judiciaires dommageables, qui ne font que retarder la mise en service du tram : démarrer les travaux du tram et des BHNS sans délai, puisqu'ils sont maintenant validés par les instances judiciaires, et rechercher une alternative concertée avec les opposants au barreau Vigie-Gonin plutôt que de porter à nouveau le même dossier devant les tribunaux, raccourcirait possiblement la mise en service du tram.

En effet, le nouveau jugement à venir devant le TAF est relativement imprévisible. Etant donné qu'il impacte la forêt, le projet de barreau doit être conforme à l'article 5 de la Loi fédérale sur les forêts (LFo), qui part du principe que tout défrichement est interdit (le défrichement étant un des éléments expressément mentionné par le TF comme devant être examiné par le TAF, à son considérant 4.4). Pour qu'une autorisation puisse être accordée à titre exceptionnel, il faut répondre à deux conditions impératives : un intérêt prépondérant, ce qui semble être accordé par le récent jugement du TF qui lie le projet routier à celui du tram, mais aussi la preuve que l'ouvrage pour lequel le défrichement est sollicité soit indispensable et ne puisse être réalisé qu'à l'endroit prévu. Cette démonstration ne sera pas des plus faciles à faire pour les porteurs de projet, car comment démontrer en 2019 que le barreau Vigie-Gonin est nécessaire et qu'aucune alternative ne soit possible hors de l'aire forestière ?

Il est utile de rappeler que lors de la demande de concession ferroviaire du 15 mars 2010 pour le tram t1, la liaison routière Vigie-Gonin ne figurait pas dans le projet. Les études de trafic avaient alors démontré que le tram était réalisable sans elle. Ce n'est que le 16 décembre 2010 qu'il a été ajouté, parce qu'il constituait l'accès à un futur tunnel routier imaginé sous Saint-François. L'ajout du barreau Vigie-Gonin dans le projet de tram a alors été imposé au t1. De nouvelles études de trafic ont été réalisées, démontrant cette fois-ci l'utilité de cette liaison.

Mais aujourd'hui, les choses ont changé, nous sommes en 2019 ! D'une part, le Plan directeur communal (PDCoM) a fort heureusement supprimé toute référence à un éventuel futur tunnel sous Saint-François dans sa version finale. D'autre part, plus le temps passe, moins le barreau Vigie-Gonin ne sera nécessaire. En effet, le taux de motorisation des lausannois continue sa décroissance et les parts modales des transports publics et de la mobilité douce continuent à augmenter. Les études de trafic ayant conclu à la nécessité du barreau Vigie-Gonin sont de surcroît trop vieilles et ne prenaient même pas en compte les développements futurs de l'offre en transport public, comme le métro m3, qui, les années passant, va finalement se réaliser très peu de temps après le tram t1, diminuant significativement le trafic au carrefour Chauderon Sud. De nouvelles études doivent donc être réalisées sur la base des données actuelles et du retour d'expérience très positif des monitorings réalisés lors de récentes fermetures provisoires de tronçons routiers (Pont Chauderon et Vieux-Moulin), qui ont montré un intéressant phénomène d'évaporation du trafic. Tout cela devrait naturellement conduire à renoncer au barreau routier Vigie-Gonin, économisant des millions de francs et sauvant un poumon vert du centre-ville.

La Municipalité vient par ailleurs d'établir un rapport-préavis 2019/30 qui sera prochainement soumis à l'approbation du Conseil communal, pour une politique climatique et l'élaboration d'un plan climat. La sortie de ce rapport-préavis constitue la deuxième raison de la demande d'urgence de cette interpellation, compte tenu de l'urgence aux mesures climatiques qu'il implique, et à la place qu'il donne au patrimoine arboré, comme base de compensation (« puit ») carbone, mais aussi de barrière climatique citadine pour lutter contre les canicules toujours plus importantes.

Il est aussi utile de rappeler que l'arrêt du TAF de l'an dernier avait débouté des opposants sur toute la ligne à propos de la diminution de l'accès routier au centre-ville et du nombre de places de stationnement.

Enfin, il faut encore relever que la réalisation du barreau Vigie-Gonin est contraire avec la politique de mobilité durable que les autorités cantonales et communales ont elles-mêmes inscrits dans le Plan directeur cantonal (PDCn), le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), le nouveau Plan des mesures OPair 2019 de l'agglomération Lausanne-Morges ou le Plan directeur communal (PDCom) de Lausanne.

Alors que la quasi-totalité des partis politiques a fait de la protection du climat et de la biodiversité leur priorité en cette année électorale, il est temps de passer à l'action et de prouver que ce ne sont pas là que des mots, mais que des actes concrets et locaux doivent suivre, à commencer par la préservation de la forêt du Flon et le renoncement à une route supplémentaire en plein centre ville. L'urgence climatique décrétée par le Canton de Vaud, ainsi que les postulats déposés au Conseil communal de Lausanne et renvoyés à la Municipalité concernant un Plan climat, ainsi que l'urgence climatique, permettront aussi de fixer des exigences claires en termes de protection du climat pour la Ville de Lausanne.

Sur la base des éléments présentés ci-dessus, l'objet de cette interpellation est de poser les questions suivantes à la Municipalité :

1. La Municipalité peut-elle préciser les prochaines étapes prévisibles de la procédure et le calendrier indicatif associé ?
2. Est-ce que dans l'attente du futur jugement du TAF, de nouvelles études de trafic ont été ou vont être réalisées, notamment en tenant compte du M3 et sans le barreau Vigie-Gonin ?
3. Est-ce que dans l'attente du futur jugement du TAF, des alternatives au barreau routier Vigie-Gonin ont été ou vont être étudiées ?
4. En fonction du résultat de ces études, la Municipalité est-elle prête, le cas échéant, à renoncer à la réalisation du barreau Vigie-Gonin et à la destruction de la forêt du Flon ?
5. Existe-t-il un « plan B » notamment au cas où le TAF devait refuser la réalisation du barreau Vigie-Gonin au travers de l'aire forestière ?
6. Comment la Municipalité explique-t-elle les différences ressortant des deux études de trafic de 2010 relatives aux mesures d'accompagnement du tram, l'une indiquant que la réalisation du tram était possible sans la liaison routière, l'autre non ?
7. Au vu des années qui passent et de l'évolution constatée de la mobilité à Lausanne, la Municipalité n'estime-t-elle pas que l'étude qui a été réalisée pour démontrer l'utilité de la liaison routière Vigie-Gonin est dépassée et qu'il serait pertinent de mettre à jour les études de trafic qui ont abouti au choix du barreau Vigie-Gonin, d'autant que le tram ne devrait pas être mis en service avant 2027 ?
8. La Municipalité est-elle prête à tout faire pour que la réalisation du tram Renens-Gare – Lausanne – Flon (t1) démarre dès que possible et ne soit pas retardée davantage ?



9. La Municipalité est-elle prête à tout faire pour que la mise en service du bus à haut niveau de service (BHNS) Prélaz-les-Roses – Saint-François démarre dès que possible et ne soit pas retardée davantage ?
10. La Municipalité n'est-elle pas d'avis, compte tenu de la longueur des procédures judiciaires vers lesquelles on se dirige encore, que la proposition et la mise à l'enquête dès que possible d'une alternative au barreau Vigie-Gonin pourrait potentiellement permettre une réalisation plus rapide du tram dont l'agglomération lausannoise a besoin ?
11. Au vu de la prise de conscience généralisée et scientifiquement prouvée de l'urgence climatique, dont il est fait état dans le rapport-préavis 2019/30, la Municipalité n'estime-t-elle pas qu'il serait opportun d'éviter la construction d'une nouvelle liaison routière en plein centre-ville en lieu et place d'une aire forestière ?

Réponse de la Municipalité

### Rappel de l'interpellation

*« Depuis 2011, tout en soutenant fermement le projet de tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1), les Verts lausannois, ainsi qu'Ensemble à Gauche, ont régulièrement critiqué la mesure d'accompagnement consistant à construire un barreau routier entre la Rue de la Vigie et l'Avenue Jules-Gonin au travers et au détriment de la forêt du Flon. Au fil des années, nous sommes intervenus à plusieurs reprises au sein du Conseil communal de Lausanne (question écrite, interpellations, postulat et débats dans le cadre des préavis) pour tenter de ramener les autorités à la raison, proposer des alternatives à la construction de cette nouvelle route en plein centre-ville et demander que ces alternatives soient sérieusement étudiées afin de trouver une solution réfléchie plutôt qu'imposée par manque d'information. Malheureusement, tant la Municipalité que le Conseil communal ne nous ont pas suivis, estimant notamment, à tort, qu'examiner des alternatives allait entraîner un retard des travaux et de la mise en service du tram.*

*Il y a un peu plus d'une année, les Verts lausannois et Ensemble à gauche s'étaient par contre félicités<sup>10</sup> de l'arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF) du 2 février 2018<sup>11</sup>, par lequel, en substance, le TAF validait l'autorisation de construire pour le tram et le bus à haut niveau de service (BHNS) attendus depuis de nombreuses années et indispensables pour notre politique de mobilité, tout en renvoyant le projet routier du barreau Vigie-Gonin à une procédure ad hoc, estimant que l'Office fédéral des transports (OFT) n'était pas compétent pour valider cette mesure d'accompagnement, faute de lien suffisamment étroit entre les deux infrastructures (ferroviaire et routière).*

*Les transports publics lausannois (tl) ont fait recours au Tribunal fédéral (TF) contre cette décision du TAF, retardant d'autant le début des travaux du tram. Là encore, lors du débat, les Verts lausannois et Ensemble à Gauche ont regretté cette volonté des tl de recourir, portant ainsi préjudice à leur propre projet de tram. La décision du TF est tombée le 8 mai 2019 et, par 3 juges contre 2, il a annulé la décision du TAF et renvoyé le dossier à cette autorité pour examiner la validité des plans routiers du barreau Vigie-Gonin. Nous accueillons cette dernière décision avec un certain regret, car elle est la pire qui pouvait arriver : celle qui retarde encore le plus le projet de transports publics. Avec encore au minimum un temps de traitement de 18 mois devant le TAF, puis à nouveau une douzaine devant le TF en cas de nouveau recours, suivi de 4 à 5 ans de travaux, le tram n'arrivera donc vraisemblablement pas avant 2027 à la Place de l'Europe.*

*Dans le courant de l'été, le Tribunal a publié les considérants des arrêts rendus à ce sujet (il y en a quatre au total, dont un principal : l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_125/2018 du*

<sup>10</sup> Interpellation urgente de Valéry Beaud et crts « *Le tram passe, la rampe trépassé !* » du 6 mars 2018 ;

Interpellation urgente de Johann Dupuis et crts « *Le barreau Vigie-Gonin : quel plan B pour cette liaison routière ayant échappé à tout contrôle démocratique ?* » du 6 mars 2018.

<sup>11</sup> A-2465/2016, [https://www.bvger.ch/dam/bvger/fr/dokumente/2018/01/Arrêt%20A-2465-2016.pdf.download.pdf/A-2465-2016\\_WEB.pdf](https://www.bvger.ch/dam/bvger/fr/dokumente/2018/01/Arrêt%20A-2465-2016.pdf.download.pdf/A-2465-2016_WEB.pdf).



8 mai 2019), ce que nous attendions notamment avant de demander l'urgence à cette interpellation, afin de permettre à la Municipalité de nous répondre en toute connaissance de cause. Le TF retient en substance que la décision du TAF était trop formaliste et qu'il fallait admettre la compétence de l'OFT à valider les plans routiers, de même que de retenir que tel avait été le cas. En plus de cet élément purement formaliste, le TF a admis qu'il existait un lien suffisant entre le barreau routier et le projet de tram, qui nécessitait de les examiner en commun. Il a donc été renvoyé au TAF pour que celui-ci examine juridiquement « les problématiques liées au défrichement et aux expropriations nécessaires à la réalisation de cet ouvrage », ainsi que la validité et la proportionnalité de cette nouvelle route. Toutefois, les seules études évoquées par le TF pour indiquer la (prétendue) surcharge du carrefour Chauderon-Sud datent de 2010, 2012 et 2013, puis une note de 2014 qui indiquerait une charge de 90% avec les mesures de compensation (dont la rampe en question) et non plus de 100% comme retenu en 2012... alors que nous sommes bientôt en 2020 !

Il existe une voie qui permettrait de mettre fin à ces procédures judiciaires dommageables, qui ne font que retarder la mise en service du tram : démarrer les travaux du tram et des BHNS sans délai, puisqu'ils sont maintenant validés par les instances judiciaires, et rechercher une alternative concertée avec les opposants au barreau Vigie-Gonin plutôt que de porter à nouveau le même dossier devant les tribunaux, raccourcirait possiblement la mise en service du tram.

En effet, le nouveau jugement à venir devant le TAF est relativement imprévisible. Etant donné qu'il impacte la forêt, le projet de barreau doit être conforme à l'article 5 de la Loi fédérale sur les forêts (LFo), qui part du principe que tout défrichement est interdit (le défrichement étant un des éléments expressément mentionné par le TF comme devant être examiné par le TAF, à son considérant 4.4). Pour qu'une autorisation puisse être accordée à titre exceptionnel, il faut répondre à deux conditions impératives : un intérêt prépondérant, ce qui semble être accordé par le récent jugement du TF qui lie le projet routier à celui du tram, mais aussi la preuve que l'ouvrage pour lequel le défrichement est sollicité soit indispensable et ne puisse être réalisé qu'à l'endroit prévu. Cette démonstration ne sera pas des plus faciles à faire pour les porteurs de projet, car comment démontrer en 2019 que le barreau Vigie-Gonin est nécessaire et qu'aucune alternative ne soit possible hors de l'aire forestière ?

Il est utile de rappeler que lors de la demande de concession ferroviaire du 15 mars 2010 pour le tram t1, la liaison routière Vigie-Gonin ne figurait pas dans le projet. Les études de trafic avaient alors démontré que le tram était réalisable sans elle. Ce n'est que le 16 décembre 2010 qu'il a été ajouté, parce qu'il constituait l'accès à un futur tunnel routier imaginé sous Saint-François. L'ajout du barreau Vigie-Gonin dans le projet de tram a alors été imposé aux t1. De nouvelles études de trafic ont été réalisées, démontrant cette fois-ci l'utilité de cette liaison.

Mais aujourd'hui, les choses ont changé, nous sommes en 2019 ! D'une part, le Plan directeur communal (PDCoM) a fort heureusement supprimé toute référence à un éventuel futur tunnel sous Saint-François dans sa version finale. D'autre part, plus le temps passe, moins le barreau Vigie-Gonin ne sera nécessaire. En effet, le taux de motorisation des lausannois continue sa décroissance et les parts modales des transports publics et de la mobilité douce continuent à augmenter. Les études de trafic ayant conclu à la nécessité du barreau Vigie-Gonin sont de surcroît trop vieilles et ne prenaient même pas en compte les développements futurs de l'offre en transport public, comme le métro m3, qui, les années passant, va finalement se réaliser très peu de temps après le tram t1, diminuant significativement le trafic au carrefour Chauderon Sud. De nouvelles études doivent donc être réalisées sur la base des données actuelles et du retour d'expérience très positif des monitorings réalisés lors de récentes fermetures provisoires de tronçons routiers (Pont Chauderon et Vieux-Moulin), qui ont montrés un intéressant phénomène d'évaporation du

*trafic. Tout cela devrait naturellement conduire à renoncer au barreau routier Vigie-Gonin, économisant des millions de francs et sauvant un poumon vert du centre-ville.*

*La Municipalité vient par ailleurs d'établir un rapport-préavis N° 2019/30 qui sera prochainement soumis à l'approbation du Conseil communal, pour une politique climatique et l'élaboration d'un plan climat. La sortie de ce rapport-préavis constitue la deuxième raison de la demande d'urgence de cette interpellation, compte tenu de l'urgence aux mesures climatiques qu'il implique, et à la place qu'il donne au patrimoine arboré, comme base de compensation (« puit ») carbone, mais aussi de barrière climatique citadine pour lutter contre les canicules toujours plus importantes.*

*Il est aussi utile de rappeler que l'arrêt du TAF de l'an dernier avait débouté des opposants sur toute la ligne à propos de la diminution de l'accès routier au centre-ville et du nombre de places de stationnement.*

*Enfin, il faut encore relever que la réalisation du barreau Vigie-Gonin est contraire avec la politique de mobilité durable que les autorités cantonales et communales ont elles-mêmes inscrits dans le Plan directeur cantonal (PDCn), le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), le nouveau Plan des mesures OPair 2019 de l'agglomération Lausanne-Morges ou le Plan directeur communal (PDCom) de Lausanne.*

*Alors que la quasi-totalité des partis politiques a fait de la protection du climat et de la biodiversité leur priorité en cette année électorale, il est temps de passer à l'action et de prouver que ce ne sont pas là que des mots, mais que des actes concrets et locaux doivent suivre, à commencer par la préservation de la forêt du Flon et le renoncement à une route supplémentaire en plein centre-ville. L'urgence climatique décrétée par le Canton de Vaud, ainsi que les postulats déposés au Conseil communal de Lausanne et renvoyés à la Municipalité concernant un Plan climat, ainsi que l'urgence climatique, permettront aussi de fixer des exigences claires en termes de protection du climat pour la Ville de Lausanne. »*

## **Introduction**

Le tram t1, qui reliera dans un premier temps la plateforme du Flon à la gare de Renens, représente l'une des pièces maîtresses du développement attendu d'un réseau de transports publics de dernière génération, à même d'accompagner le dynamisme démographique (85'000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030) et économique (50'000 emplois supplémentaires) de l'agglomération lausannoise. Le transfert modal en faveur des transports publics, que la Municipalité appelle de ses vœux, suppose en effet de bâtir un réseau plus efficace, et le tram t1 joue à ce titre un rôle central. Il devra, dès sa première année de mise en service, accueillir près de 11 millions de passagers par an – et contribuer ainsi à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la pollution de l'air, dans l'agglomération lausannoise.

Le 8 mai dernier, le Tribunal fédéral (TF) a décidé de renvoyer la cause au Tribunal administratif fédéral (TAF) en lui demandant d'examiner sur le fond les recours déposés contre la décision d'approbation des plans. Ce faisant, le TF a aussi affirmé, et cet aspect-là de la décision est définitif, que l'Office fédéral des transports était bel et bien compétent pour autoriser l'une des mesures d'accompagnement contestées, à savoir la construction de la rampe routière Vigie-Gonin.

Après avoir analysé dans le détail la portée de l'arrêt du TF et ses conséquences en termes de calendrier, il apparaît que la procédure judiciaire pourrait continuer encore pendant de nombreux mois. En effet, le futur arrêt du Tribunal administratif fédéral sera lui-même susceptible d'être à nouveau attaqué auprès du Tribunal fédéral.

Il convient d'ailleurs de rappeler que la rampe Vigie-Gonin n'est d'une part pas le seul élément devant encore être jugé par le TAF, et que d'autre part, avant la décision définitive du TAF, si elle devait être favorable au projet de tram (respectivement, la décision du TF

en cas de recours), il n'existe pas de permis de construire en force pour le tram Flon-Renens.

Dans le dossier déposé en 2012, la rampe Vigie-Gonin est décrite comme la mesure d'accompagnement la plus adaptée, en termes de fonctionnalités, pour accompagner l'arrivée du tram et du bus à haut niveau de service (BHNS) au centre-ville et pour accompagner la fermeture de deux importants axes routiers (le Grand-Pont de Chauderon à St-François, et la route de Genève) afin d'assurer le fonctionnement du système des axes forts de transport urbain (tram et BHNS), au vu des charges de trafic estimées alors.

Une modification du projet de grande ampleur comme la demande de « retirer » la rampe du projet ou la « remplacer » par d'autre(s) mesure(s) d'accompagnement alternative(s) ne peut être proposée avant la décision finale de justice, sous peine de remettre en cause l'ensemble du projet.

L'essor démographique et économique de l'agglomération lausannoise rend indispensable de développer un réseau de transports publics ambitieux. L'évolution urbaine, et en particulier la transformation des habitudes et modes de déplacement au centre de Lausanne, font que le contexte dans lequel le projet a été déposé en 2012 – et tel qu'il est actuellement en cours de jugement – a changé. Des optimisations de ce projet, qui portent notamment sur son inscription urbaine et ses mesures d'accompagnement sont dès lors probables dès le permis entré en force. La Municipalité est d'avis que dès droit connu et dès l'entrée en force du permis de construire, c'est-à-dire à la suite de la décision du TAF (respectivement du TF en cas de recours), des évolutions du projet sont possibles afin de tenir compte des changements de contexte, tout en respectant les exigences de l'Office fédéral des transports. Il est important de souligner que de telles évolutions, si elles modifiaient sensiblement le projet et ses mesures d'accompagnement, devraient être soumises à enquête complémentaire, ce qui ouvrirait de nouvelles voies d'opposition et de recours.

Cela dit, dès lors qu'une procédure judiciaire est en cours, la Municipalité ne se prononcera pas plus avant sur ce dossier – a fortiori sur la réalisation de la rampe routière Vigie-Gonin ou sur une quelconque alternative – jusqu'à droit connu.

### **Réponse aux questions posées**

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

#### ***Question 1 : La Municipalité peut-elle préciser les prochaines étapes prévisibles de la procédure et le calendrier indicatif associé ?***

La cause est actuellement en cours de jugement au TAF. Une fois la décision rendue, le calendrier dépendra du jugement en question et de l'existence d'un recours ou non contre ce jugement.

#### ***Question 2 : Est-ce que dans l'attente du récent jugement du TF et du futur jugement du TAF, de nouvelles études de trafic ont été ou vont être réalisées, notamment en tenant compte du M3 et sans le barreau Vigie Gonin ?***

La Municipalité n'est pas porteuse du projet. Il ne lui appartient pas de commander une étude de trafic dans cette affaire.

#### ***Question 3 : Est-ce que dans l'attente du récent jugement du TF et du futur jugement du TAF, des alternatives au barreau routier Vigie-Gonin ont été ou vont être étudiées ?***

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

#### ***Question 4 : En fonction du résultat de ces études, la Municipalité est-elle prête, le cas échéant, à renoncer à la réalisation du barreau Vigie-Gonin et à la destruction de la forêt du Flon ?***

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

**Question 5 : Existe-t-il un « plan B » au cas où le TAF devait refuser la réalisation du barreau Vigie-Gonin au travers de l'aire forestière ?**

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

**Question 6 : Comment la Municipalité explique-t-elle les différences ressortant des deux études de trafic de 2010 relatives aux mesures d'accompagnement du tram ?**

Lors de la consultation publique de 2010, liée à la demande de concession pour la nouvelle ligne du tram t1, la Ville avait fait mention notamment que des effets liés aux fermetures d'axes routiers au centre-ville, aux diminutions de voies de circulations liées aux contraintes d'insertion du tram ou des développements urbanistiques identifiés dans le cadre des différentes études sectorielles devaient être intégrées. La Municipalité était intervenue alors afin de préciser qu'elle pensait pertinente la réalisation de la liaison routière Vigie-Gonin associée à une réorganisation des circulations dans les mesures indispensables d'accompagnement au tram. Déposé en 2012, le projet de tram approuvé par l'Office fédéral des transports a été contesté auprès des tribunaux, pour des raisons liées à la construction de la rampe routière Vigie-Gonin, mais également pour des raisons liées à l'accessibilité du centre-ville par le trafic individuel motorisé.

Il apparaît utile de rappeler que l'élaboration du plan des charges de trafic, qui fait référence dans le rapport d'impact, prend en compte l'ensemble des mesures présentes dans le rapport du PALM 2007 (document de base à l'époque des réflexions). Dans une vision multimodale, les différents développements qui influencent ces états du trafic aux différents horizons de planification concernés sont liés à l'évolution des réseaux de transports publics et routiers, ainsi qu'au déploiement des mesures en faveur des modes doux sur l'ensemble de l'agglomération selon les perspectives du PALM 2007.

Plus précisément, les objectifs de report modal vers les transports publics pris en compte sont atteints grâce à des interventions à tous les niveaux :

- à l'échelle nationale, avec les développements de liaisons entre agglomérations, plus particulièrement le projet « Léman 2030 » ;
- à l'échelle cantonale et régionale, avec le RER vaudois, le LEB et le BAM ;
- à l'échelle de l'agglomération avec le développement des axes forts venant compléter les infrastructures existantes (m1 et m2) ;
- à l'échelle plus locale avec l'optimisation et l'augmentation de l'offre des transports publics urbains routiers en complément du réseau des axes forts.

Ainsi, les mesures de développement des transports publics planifiées et prises en compte dans les perspectives de charges de trafic de l'époque sont principalement :

- la 4<sup>e</sup> voie Lausanne-Renens sur réseau ferroviaire national ;
- le renforcement de la cadence du LEB entre Lausanne et Echallens (en 1<sup>re</sup> étape jusqu'à Cheseaux) ;
- le renforcement de la capacité du métro m1 et m2 ;
- la réalisation des axes-forts de transport public selon l'horizon considéré ;
- le développement du réseau bus/trolleybus ;
- un axe lourd de transport public (tram ou métro) en direction de la Blécherette.

Il est intéressant de relever que si ni la technologie (tramway ou métro), ni le tracé exact des axes forts à terme n'étaient encore précisés dans le cadre du rapport du PALM 2007, les études de planification tiennent bien compte d'un axe lourd de transport public en direction de la Blécherette, lié directement au développement du projet Métamorphose Nord.

**Question 7 : Au vu des années qui passent et de l'évolution constatée de la mobilité à Lausanne, la Municipalité n'estime-t-elle pas que l'étude qui a été réalisée pour démontrer l'utilité de la liaison routière Vigie-Gonin est dépassée et qu'il serait pertinent de mettre à jour les études de trafic qui ont abouti au choix du barreau Vigie-Gonin, d'autant que le tram ne devrait pas être mis en service avant 2027 ?**

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

**Question 8 : La Municipalité est-elle prête à tout faire pour que la réalisation du tram Renens-Gare - Lausanne-Flon (t1) démarre dès que possible et ne soit pas retardée davantage ?**

Dans la mesure de ses moyens et de ses compétences, la Municipalité met en effet tout en œuvre pour accompagner ce projet et en permettre la réalisation dans les plus brefs délais. Les retards sont inhérents aux droits de recours et procédures judiciaires existants, qui protègent les intérêts de toutes les parties. Ils ne découlent nullement d'un manque de volonté politique.

**Question 9 : La Municipalité est-elle prête à tout faire pour que la réalisation du bus à haut niveau de service (BHNS) Prélaz-les-Roses – Saint-François démarre dès que possible et ne soit pas retardée davantage ?**

Dans la mesure de ses moyens et de ses compétences, la Municipalité met en effet tout en œuvre pour accompagner ce projet et en permettre la réalisation dans les plus brefs délais.

**Question 10 : La Municipalité n'est-elle pas d'avis, compte tenu de la longueur des procédures judiciaires vers lesquelles on se dirige encore, que la proposition et la mise à l'enquête dès que possible d'une alternative au barreau Vigie-Gonin pourrait potentiellement permettre une réalisation plus rapide du tram dont l'agglomération lausannoise a besoin ?**

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées, mais renvoie à l'introduction en ce qui concerne le potentiel de réalisation plus rapide du tram.

**Question 11 : Au vu de la prise de conscience généralisée et scientifiquement prouvée de l'urgence climatique, dont il est fait état dans le rapport-préavis N° 2019/30, la Municipalité n'estime-t-elle pas qu'il serait opportun d'éviter la construction d'une nouvelle liaison routière en plein centre-ville en lieu et place d'une aire forestière**

La Municipalité a déjà eu l'occasion à plusieurs reprises de démontrer combien la thématique climatique lui était importante, et notamment, comme le rappellent les interpellateur·trice·s, par le rapport-préavis N° 2019/30. La Municipalité estime que le projet de tram est une mesure indispensable au développement que connaît et continuera à connaître l'agglomération lausannoise. Sa construction permettra de contribuer fortement à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'agglomération.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Xavier Company et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 24 octobre 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*



## **Interpellation urgente de M. Axel Marion (CPV) et consorts : « Feuilleton de la forêt du Flon, suite et fin ? »**

Développement

Lausanne, le 8 octobre 2019

La presse vaudoise de ce jour annonce que les autorités municipales et vaudoises seraient prêtes à reconsidérer totalement la construction de la rampe Vigie-Gonin, celle-là même qui met en péril la forêt du Flon. Afin de permettre l'arrivée du tram T1 comme prévu à la place de l'Europe et pour éviter la congestion de trafic au centre-ville – raison pour laquelle cette nouvelle route était prévue – la fermeture au trafic individuel motorisé de l'axe St-François-Chauderon serait reconsidérée.

Pour le groupe Le Centre PDC Vert'libéraux, il s'agit d'une évolution très favorable. Cela fait plusieurs années que nos partis ont demandé de réexaminer l'entier du dossier, dont la fermeture du Grand-Pont au trafic motorisé, pour trouver une alternative à ce projet qui empoisonne l'urbanisme lausannois. Après nous avoir expliqué en long et en large que ce n'était plus possible de « revenir en arrière » dans ce dossier, saluons le pragmatisme qui semble s'imposer.

Rappelons que le dossier fait actuellement l'objet d'un nouvel examen par le Tribunal administratif fédéral (TAF), qui doit examiner les plans de la route. Le Tribunal fédéral a en effet partiellement validé le recours des TL plaidant pour un lien entre le projet du tram et celui de la route. On comprend dans ce contexte que des réponses précises ne peuvent pas encore être données dans ce dossier. Toutefois, au vu de son importance politique, nous nous permettons d'adresser les questions suivantes à la Municipalité :

1. La Municipalité peut-elle confirmer les informations du quotidien 24 heures selon lequel le projet de rampe Vigie-Gonin serait abandonné ?
2. Peut-elle confirmer que dans le cadre d'une redéfinition globale du projet, la réouverture au trafic individuel motorisé de l'axe St-François-Chauderon est envisagée ?
3. Si la réponse aux questions 1 et 2 est positive, la Municipalité peut-elle exposer les raisons de ce changement de position ?
4. Dans quelle mesure cette nouvelle configuration est-elle compatible avec le dossier déposé auprès des autorités fédérales dans le cadre des mesures PALM/Axes forts ? Une remise en cause des financements fédéraux est-elle à craindre ?
5. Sous réserve de l'arrêt à venir du TAF, la Municipalité peut-elle renseigner le Conseil communal sur le calendrier prévisible des prochaines étapes ?

Nous remercions d'avance la Municipalité pour ses réponses.

Réponse de la Municipalité

### **Rappel de l'interpellation**

*« La presse vaudoise de ce jour annonce que les autorités municipales et vaudoises seraient prêtes à reconsidérer totalement la construction de la rampe Vigie-Gonin, celle-là même qui met en péril la forêt du Flon. Afin de permettre l'arrivée du tram T1 comme prévu à la place de l'Europe et pour éviter la congestion de trafic au centre-ville – raison pour laquelle cette nouvelle route était prévue – la fermeture au trafic individuel motorisé de l'axe St-François-Chauderon serait reconsidérée.*

*Pour le groupe Le Centre PDC Vert'libéraux, il s'agit d'une évolution très favorable. Cela fait plusieurs années que nos partis ont demandé de réexaminer l'entier du dossier, dont la fermeture du Grand-Pont au trafic motorisé, pour trouver une alternative à ce projet qui empoisonne l'urbanisme lausannois. Après nous avoir expliqué en long et en large que ce*



*n'était plus possible de « revenir en arrière » dans ce dossier, saluons le pragmatisme qui semble s'imposer.*

*Rappelons que le dossier fait actuellement l'objet d'un nouvel examen par le Tribunal administratif fédéral (TAF), qui doit examiner les plans de la route. Le Tribunal fédéral a en effet partiellement validé le recours des TL plaidant pour un lien entre le projet du tram et celui de la route. On comprend dans ce contexte que des réponses précises ne peuvent pas encore être données dans ce dossier. ».*

## **Introduction**

Le tram t1, qui reliera dans un premier temps la plateforme du Flon à la gare de Renens, représente l'une des pièces maîtresses du développement attendu d'un réseau de transports publics de dernière génération, à même d'accompagner le dynamisme démographique (85'000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030) et économique (50'000 emplois supplémentaires) de l'agglomération lausannoise. Le transfert modal en faveur des transports publics, que la Municipalité appelle de ses vœux, suppose en effet de bâtir un réseau plus efficace, et le tram t1 joue à ce titre un rôle central. Il devra dès sa première année de mise en service accueillir près de 11 millions de passagers par an – et contribuer ainsi à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la pollution de l'air, dans l'agglomération lausannoise.

Le 8 mai dernier, le Tribunal fédéral (TF) a décidé de renvoyer la cause au Tribunal administratif fédéral (TAF) en lui demandant d'examiner sur le fond les recours déposés contre la décision d'approbation des plans. Ce faisant, le TF a aussi affirmé, et cet aspect-là de la décision est définitif, que l'Office fédéral des transports était bel et bien compétent pour autoriser l'une des mesures d'accompagnement contestées, à savoir la construction de la rampe routière Vigie-Gonin.

Après avoir analysé dans le détail la portée de l'arrêt du TF et ses conséquences en termes de calendrier, il apparaît que la procédure judiciaire pourrait continuer encore pendant de nombreux mois. En effet, le futur arrêt du Tribunal administratif fédéral sera lui-même susceptible d'être à nouveau attaqué auprès du Tribunal fédéral.

Il convient d'ailleurs de rappeler que la rampe Vigie-Gonin n'est d'une part pas le seul élément devant encore être jugé par le TAF, et que d'autre part, avant la décision définitive du TAF, si elle devait être favorable au projet de tram (respectivement, la décision du TF en cas de recours), il n'existe pas de permis de construire en force pour le tram Flon-Renens.

Dans le dossier déposé en 2012, la rampe Vigie-Gonin est décrite comme la mesure d'accompagnement la plus adaptée, en termes de fonctionnalités, pour accompagner l'arrivée du tram et du bus à haut niveau de service (BHNS) au centre-ville et pour accompagner la fermeture de deux importants axes routiers (le Grand-Pont de Chauderon à St-François, et la route de Genève) afin d'assurer le fonctionnement du système des axes forts de transport urbain (tram et BHNS), au vu des charges de trafic estimées alors.

Une modification du projet de grande ampleur comme la demande de « retirer » la rampe du projet ou la « remplacer » par d'autre(s) mesure(s) d'accompagnement alternative(s) ne peut être proposée avant la décision finale de justice, sous peine de remettre en cause l'ensemble du projet.

L'essor démographique et économique de l'agglomération lausannoise rend indispensable de développer un réseau de transports publics ambitieux. L'évolution urbaine, et en particulier la transformation des habitudes et modes de déplacement au centre de Lausanne, font que le contexte dans lequel le projet a été déposé en 2012 – et tel qu'il est actuellement en cours de jugement – a changé. Des optimisations de ce projet, qui portent notamment sur son inscription urbaine et ses mesures d'accompagnement sont dès lors probables dès le permis entré en force. La Municipalité est d'avis que dès droit connu et dès l'entrée en force du permis de construire, c'est-à-dire à la suite de la décision du TAF

(respectivement du TF en cas de recours), des évolutions du projet sont possibles afin de tenir compte des changements de contexte, tout en respectant les exigences de l'Office fédéral des transports. Il est important de souligner que de telles évolutions, si elles modifieraient sensiblement le projet et ses mesures d'accompagnement, devraient être soumises à enquête complémentaire, ce qui ouvrirait de nouvelles voies d'opposition et de recours.

Cela dit, dès lors qu'une procédure judiciaire est en cours, la Municipalité ne se prononcera pas plus avant sur ce dossier – a fortiori sur la réalisation de la rampe routière Vigie-Gonin ou sur une quelconque alternative – jusqu'à droit connu.

### **Réponse aux questions posées**

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

***Question 1 : La Municipalité peut-elle confirmer les informations du quotidien 24 heures selon lequel le projet de rampe Vigie-Gonin serait abandonné ?***

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

***Question 2 : Peut-elle confirmer que dans le cadre d'une redéfinition globale du projet, la réouverture au trafic individuel motorisé de l'axe St-François-Chauderon est envisagée ?***

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

***Question 3 : Si la réponse aux questions 1 et 2 est positive, la Municipalité peut-elle exposer les raisons de ce changement de position ?***

La Municipalité ne s'est jamais exprimée publiquement sur le sujet. Elle ne peut donc répondre à cette question.

***Question 4 : Dans quelle mesure cette nouvelle configuration est-elle compatible avec le dossier déposé auprès des autorités fédérales dans le cadre des mesures PALM/Axes forts ? Une remise en cause des financements fédéraux est-elle à craindre ?***

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

***Question 5 : Sous réserve de l'arrêt à venir du TAF, la Municipalité peut-elle renseigner le Conseil communal sur le calendrier prévisible des prochaines étapes ?***

La cause est actuellement en cours de jugement au TAF. Une fois la décision rendue, le calendrier dépendra du jugement en question et de l'existence d'un recours ou non contre ce jugement.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions d'Axel Marion et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 24 octobre 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic : *Grégoire Junod*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

### Discussion

**M. Xavier Company (Les Verts) :** – Je remercie la Municipalité pour ses réponses, principalement celles à l'introduction et à la question 6 ; les autres sont plus ou moins des renvois à la procédure judiciaire. Je remercie aussi le *24 heures* pour avoir, avant la Municipalité, répondu à notre interpellation pendant depuis le mois de mai, grâce à leurs sources proches du dossier, tel que cela ressort dans l'article du 8 octobre 2019. Mes lots de remerciements sont aussi pour la pression populaire, à M. Morand, qui a su travailler avec cette pression populaire, qui a su la mener, la diriger et qui appuie la nécessité de sauver cette forêt. Mais, malgré cette pression populaire et ce semblant d'unité, tout n'est

pas réglé ; cela ressort des réponses de la Municipalité, qui renvoie entièrement à la procédure judiciaire, cela ressort aussi de la citation de Mme Gorrite dans le *24 heures* : « Une fois l'autorisation entrée en force, nous nous permettrons de réfléchir à des alternatives pour garantir le fonctionnement des transports publics et des voitures. » Cela n'équivaut pas au titre, que l'on accepterait tous avec plaisir : « Trams : les livres au feu et la rampe au milieu ! »\*1.16.50 Mais c'est la première fois qu'une ouverture semble enfin se présenter et c'est réjouissant. On retrouve cette ouverture dans les réponses de la Municipalité : « L'évolution urbaine, et en particulier la transformation des habitudes et modes de déplacement au centre de Lausanne, font que le contexte auquel le projet a été déposé en 2012 et tel qu'il est actuellement en cours de jugement a changé. Des optimisations de ce projet, qui portent notamment sur son inscription urbaine, et ses mesures d'accompagnement sont dès lors probables dès l'entrée en force. » Il faut nous réjouir de ces avancées. Nous avons donc deux nouvelles certitudes à l'heure actuelle : personne, à part peut-être quelques *foundy écopop* ne remet en question l'urgence de construire ce tram, de le construire dès que possible et de le finaliser, même si des questions procédurales perdurent. Tout le monde, ou presque, semble vouloir œuvrer à la préservation de cette forêt ; même le PLR inscrit cette forêt dans son périmètre piéton. De là à penser qu'ils ont réussi à convaincre Olivier Français, le père, ou un des pères, de la rampe, je n'en suis pas sûr. Mais j'apprécie tous les soutiens à la nature en ville, qui seront certainement nécessaires pour atteindre les objectifs de neutralité carbone que la Municipalité s'est fixés pour 2030. En effet, les intérêts de préserver cette forêt sont multiples. Ils ont notamment été développés dans la presse ces derniers temps : la perméabilité du sol, la préservation de la biodiversité, une barrière thermique au centre-ville. Pour atteindre tous ces objectifs climatiques, nous devons conserver cela au maximum. On ne peut pas faire un pas du mauvais côté et construire une route pour détruire une forêt, pour ensuite venir dire qu'il faut plus de sols perméables à Lausanne, plus de zones vertes, plus d'arbres et moins de trafic automobile. Tout cela est garanti en préservant la forêt et mis à mal en construisant la rampe. C'est pour cela que nous nous battons depuis de nombreuses années : pour revenir en arrière dès que possible. Les choses vont donc apparemment dans le bon sens, même si les réponses nous laissent dans le flou.

Concrètement, comment faire pour revenir en arrière et ne pas construire cette rampe ? Nous avons posé cette question à plusieurs reprises, en 2017 suite à l'arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF), au préalable par un postulat de Mmes Porchet et Müller, au préalable encore par diverses interventions, notamment de Mme Müller, qui lutte pour préserver cette forêt, avec notre groupe, depuis de nombreuses années. On peut tout d'abord regretter que l'effet suspensif n'ait pas été demandé devant le TAF. En effet, une décision incidente du TAF du 9 septembre indique que « le TAF interprète le renvoi au Tribunal fédéral (TF) comme portant uniquement sur l'approbation des plans de la liaison routière Vigie-Gonin et le défrichement requis, le reste de la décision d'approbation des plans du 6 mars 2016 étant pour le surplus entré en force en ce qui concerne la partie Flon du projet. A toutes fins utiles, il est souligné que le renvoi du TF pourrait entraîner que la liaison routière précitée soit refusée sans que cela n'influence l'entrée en force des plans T1 ». Cela veut dire que, potentiellement, en demandant l'effet suspensif, nous aurions pu commencer à construire le tram dès à présent et ainsi donner suite à la résolution que nous avons votée en 2017 suite à notre interpellation, ou la résolution de Valéry Beaud qui demandait de construire le tram sans délai et qui a été accepté par notre Conseil communal. Dès lors, nous nous demandons pourquoi on ne pourrait pas commencer à construire ce tram. Nous demandons à la Municipalité de construire ses efforts pour que ces travaux débutent.

Pour le reste, c'est flou. Je vous le dis en tant qu'avocat, c'est flou au niveau juridique. Nous regrettons que la Municipalité ne nous ait pas davantage éclairés sur les opportunités juridiques potentielles post-décision du TAF, sur les possibilités de faisabilité, sur les conséquences d'un éventuel abandon de la rampe, sur les potentielles autres constructions qui viendraient en lieu et place. En effet, si notre Conseil communal avait accepté, en

2016, le postulat de Mmes Porchet et Müller qui demandait « d'étudier, parallèlement au projet du tram et des BHNS, l'opportunité de mesures supplémentaires de réduction des TIM qui pourraient constituer une alternative au barreau Vigie-Gonin. Votre Conseil, contre l'avis des Verts et d'Ensemble à Gauche, a refusé de renvoyer ce postulat à la Municipalité. Nous aurions pu prendre trois ans d'avance et arriver maintenant avec des possibilités alternatives à ce barreau Vigie-Gonin. Vous l'avez refusé, prenons-en acte. Mais maintenant, prenons une bonne décision ensemble. Avec Axel Marion, nous déposons une résolution allant dans le même sens pour demander que la Municipalité explore toutes les pistes concernant l'étude et la réorganisation du trafic urbain permettant d'éviter la construction du barreau Vigie-Gonin et les présente au Conseil communal.

#### Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité explore toutes les pistes concernant l'étude et la réorganisation du trafic urbain permettant d'éviter la construction du barreau Vigie-Gonin et les présente au Conseil communal.

**M. Axel Marion (CPV) :** – Je ne vais pas redire tout ce qu'a dit mon collègue, mes propos vont dans le même sens. Je remercie au nom de mon groupe la Municipalité pour ses réponses, même si la grande partie est la suivante : « Nous ne pouvons pas nous prononcer sur cette question pour les raisons précitées », les raisons précitées étant que la cause est toujours en jugement auprès du TAF, respectivement du TF. La procédure est compliquée et il est difficile de s'y retrouver. D'ailleurs, dans ce dossier, on voit que la gouvernance de ces projets d'agglomération est complexe et qu'elle échappe en grande partie aux organes délibérants, que ce soient le nôtre ou le Grand Conseil. Il est dès lors difficile pour les organes que nous sommes de pouvoir modifier le cours des choses une fois que le train, ou plutôt le tram, est parti.

Je salue le rôle de la presse, qui a démontré dans cette affaire que les discussions en souterrain continuent. Aujourd'hui, le constat à faire est que ce barreau, sous une forme ou une autre, et indépendamment des jugements qui seront rendus, a de fortes de chance de ne pas exister. Beaucoup de gens, de tous bords, peuvent se féliciter de cette avancée.

Pour autant, et c'est peut-être la note de centre-droite qui pourrait diverger avec mon collègue, il ne faut pas créer un chaos routier dans cette ville. Il faut se rappeler que, dans ce dossier, il s'agit d'une triangulation entre un tram, la fermeture de deux axes routiers, la route de Genève et l'axe St-François-Chauderon, qui devait être compensée par un troisième aspect, à savoir la construction de ce barreau Vigie-Gonin, prévu pour décharger le carrefour de Chauderon-Sud, qui est le nœud compliqué en termes de trafic dans cette zone. Aujourd'hui, si l'on supprime le barreau Vigie-Gonin, on supprime un des éléments du triangle. Si on entre dans une logique écologique, on prêterite le trafic routier et si cela permet d'avoir moins de voitures en ville, tant mieux ! Je pense que ce n'est pas si simple ! On ne doit pas oublier que les Lausannois·e·s, piétons ou usagers de véhicules, seraient aussi victimes d'une congestion totale du trafic. Il est donc nécessaire de maintenir cet aspect. C'est pourquoi mon parti a soutenu l'idée du maintien total ou partiel de la circulation du Grand-Pont, soit de l'axe St-François-Chauderon, afin de ne pas totalement congestionner la zone. Bien sûr, cela pourrait avoir un impact sur les BHNS. Ce n'est pas à nous de le déterminer, mais à des études complémentaires. Par conséquent, nous vous proposons cette résolution commune, qui a pour but de se mettre d'accord sur le fait d'éviter la construction de ce barreau et de laisser les études démontrer si des compensations sont nécessaires ; certaines le seront et d'autres ne le seront peut-être pas, comme la non-fermeture totale de l'axe St-François-Chauderon.

La discussion est ouverte.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Nous n'allons pas revenir sur le débat de fond sur la forêt ; les positions sont suffisamment tranchées pour que nous puissions avoir encore quelques heures de débat sans qu'elles ne changent. Mais il nous apparaît tout de même que M. Company et son groupe jouent avec le feu. Cela nous étonne de la part d'un parti

qui témoigne d'un certain sens des responsabilités. Comment pouvez-vous sérieusement initier un démarrage rapide des travaux du tram, sans avoir résolu la question de son passage après le Pont Chauderon et après le rond-point qui permet notamment l'accès au parking du Flon ? L'étroitesse du gabarit ne permet tout simplement pas le passage d'un tram couplé à un trafic bidirectionnel et aux trottoirs. Dès lors, au vu de la fixation des fronts en présence, il n'y a aucune certitude que, en admettant que les travaux démarrent dans le délai rapide que vous souhaitez, lorsqu'on arrivera avec le tram au niveau du Pont Chauderon, on aura progressé d'un iota dans la recherche d'une solution concernant l'arrivée de ce tram. Imaginez de quoi nous aurions l'air et du gaspillage de fonds public que cela engendrerait.

Il faut être réaliste. Avec les chantiers ouverts en ville et par la Ville (Léman 2030 qui est énorme chantier qui durera dix ans ; les bus à haut niveau de service qui nécessitent moins de changements de la voirie, mais tout de même ; le m2 nouveau ; le m3), nous n'avons pas les moyens financiers, techniques, en hommes et en matériel d'assumer en plus les travaux liés au tram. Si vous n'aviez pas fait votre guérilla retardatrice, nous serions à quelques mois de l'inauguration, mais avec toutes les procédures qu'il y a eu, nous ne pouvons pas, techniquement et financièrement, nous permettre d'avoir encore ce chantier d'ici à 2030. Et en 2030, en admettant que nous ayons terminé les chantiers que j'ai énumérés, nous n'avons aucune garantie que la manne fédérale au titre du trafic d'agglomération reviendra et que l'argent sera gardé dix ans. J'ai de la peine à y croire. D'autres régions de ce pays auront profité de la bonne aubaine et de la manne fédérale dont les Lausannois ne veulent pas. Etant minoritaires dans ce Parlement, nous ne pourrions pas nous opposer à ce que vous déciderez et voterez, mais je crois que vous jouez avec le feu et cela m'inquiète.

**M. Johann Dupuis (EàG) :** – En mars 2018, nous avons déposé une interpellation urgente sur le thème du barreau Vigie-Gonin, où nous demandions « Quel plan B pour cette liaison routière ayant échappé à tout contrôle démocratique ? » Lors de ce débat, nous avons exposé les problèmes que nous voyions à l'alternative du barreau. Le problème de fond est de construire une nouvelle route sur une forêt, à une époque où l'on parle de la sixième extinction de masse, et connaissant la problématique de la rareté de la nature en ville. Nous dénonçons également le problème démocratique, à savoir la façon avec laquelle la Ville avait contourné toute démarche frontale concernant le barreau Vigie-Gonin devant ce Conseil communal. C'est toujours par des voies détournées que nous avons été appelés à nous prononcer sur des objets connexes à la rampe Vigie-Gonin, par exemple la Maison du livre, sans que la Municipalité n'ait jamais le courage de venir devant nous avec cette variante soumise au vote.

J'ai lu avec attention la réponse municipale. Cela ne m'a pas pris beaucoup de temps, vu qu'elle ne comprend pas beaucoup d'éléments de fond. Sur le plan démocratique, je regrette aussi que nous ayons été davantage informés de la situation en cours par un journal, tout bon soit-il, que par la Municipalité.

Concernant la résolution, j'aimerais la voir écrite avant de me prononcer définitivement. Je prendrai probablement la parole à ce moment-là. En revanche, je peux vous dire que la position d'Ensemble à Gauche est la suivante : un problème se dessine et l'on sent venir une pesée d'intérêts entre la sauvegarde de la forêt et des éventuelles suppressions de restrictions de trafic qui étaient prévues notamment sur l'axe Terreaux-St-François. Cette situation de négociations entre deux intérêts prépondérants et qui vont dans la même direction – la protection de la biodiversité d'un côté, avec la préservation de la forêt du Flon, la protection de l'atmosphère de l'autre, avec la lutte contre les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre – ne doivent pas être opposés. On ne négocie pas des droits de circuler contre la protection d'une forêt. Les électeurs lausannois vous ont déjà clairement exprimé leur opinion par le biais de nombreuses manifestations. Ils demandent à la fois la protection de la biodiversité et la protection du climat contre les émissions de gaz à effet de serre. Cela veut dire qu'il n'y a pas de concessions à faire à la



protection de la forêt au bénéfice des utilisateurs des transports individuels sur le circuit Terreau-St-François. Les restrictions à la circulation que la Municipalité avait demandées ou prévues initialement doivent être maintenues et la forêt du Flon conservée. Les deux options doivent être maintenues, car ce sont maintenant ces deux aspects qui doivent être priorités par rapport au droit inconditionnel de l'automobiliste à circuler en ville. Le groupe Ensemble à Gauche se battra fortement sur ces aspects. Nous soutiendrons, sous réserve de la formulation employée, tout projet de résolution qui permettra à ce Conseil d'avoir un débat de fond sur ces points.

**M. Claude Calame (EàG) :** – J'aimerais souligner que le barreau Vigie-Gonin n'est rien d'autre qu'un nouvel axe routier en pleine ville. J'irai même plus loin : c'est un axe routier de transit en plein centre-ville. Il ne faut pas oublier que ce barreau est issu d'un projet conçu par Olivier Français, approuvé par Daniel Brélaz, qui devait faciliter le trafic et le trafic de transit à travers, voire sous la place Saint-François. Il s'inscrit donc dans une logique purement routière, favorable au développement du trafic individuel motorisé. Or, le principe de la mobilité douce adopté par la présente Municipalité a pour corollaire, notamment, la limitation du trafic individuel motorisé au centre-ville. A cet égard, le massacre de cette forêt du Flon n'est qu'un effet secondaire quant à la construction de ce barreau. Ce qui est en jeu, c'est une mesure qui va faciliter, voire favoriser l'augmentation du trafic individuel motorisé, alors que le tram T1 renforcera singulièrement l'offre en transports publics. La construction du barreau contribuerait non seulement au bétonnage du centre-ville, mais aussi à augmenter la pollution de l'air et la pollution sonore produites par le trafic individuel. Elle est absolument indéfendable au moment de l'urgence climatique, et ce, quelles que soient les décisions judiciaires à ce propos. Nous nous prononçons donc fermement contre la construction de ce barreau Vigie-Gonin.

**M. Nicola Di Giulio (PLC) :** – J'avoue que, quelles que soient les réponses administratives et légales attendues sur le fond de ce dossier, on ne peut qu'être surpris de ce camouflet infligé par une association à la Municipalité, alors même que des études ont été payées à grands frais par la Ville pour démontrer que la rampe Vigie-Gonin était la solution urbanistique qui devait être soutenue. Maintenant, ce ne serait plus le cas, et ce, malgré les nombreuses interventions dans ce Conseil pour savoir si l'alternative n'était pas viable afin d'éviter le déboisement du Flon.

Bref, à ce stade, si je résume, quand des conseillers communaux demandent si de nouvelles études peuvent être menées pour trouver une alternative, la réponse est non de la part de la Municipalité, car cette dernière a une meilleure solution. En revanche, quand une association se bat devant les tribunaux, car elle aussi est non écoutée par l'exécutif de cette ville, on trouve plus judicieux de revoir sa copie et de trouver une alternative. Que cette rampe aboutisse ou non, il n'en reste pas moins que la Municipalité a une fâcheuse tendance à rester sur ses dogmes, en lieu et place d'écouter un peu plus ses conseillers communaux et ainsi faire preuve de plus de pragmatisme ; c'est regrettable et coûteux, grevant encore un peu plus les finances de la Ville qui s'élèvent à pratiquement 2,6 milliards de francs.

**M. Vincent Brayer (Soc.) :** – Il ne s'agit pas de rediscuter encore une fois de l'intelligence d'un barreau Vigie-Gonin ou non. Le Parti socialiste avait trouvé à l'époque que le barreau Vigie-Gonin constituait un compromis acceptable pour voir un tram arriver au centre-ville le plus rapidement possible. Aujourd'hui, il y a eu une décision de justice ; on attend encore la décision du TAF qui tranchera sur cette question. Pour le Parti socialiste, il est évident qu'il faudra des mesures compensatoires, ce barreau ou une autre mesure. Ce qui est essentiel, c'est que les Lausannois·e·s veulent un tram et des bus à haut débit. On doit trouver un moyen supportable de mettre en place ces mesures le plus rapidement possible. S'il faut aménager de nouvelles idées, un accès routier qui ne soit pas le barreau Vigie-Gonin, on ne s'y opposera pas, puisque notre objectif est d'avoir ce tram et ces bus à haut débit.



Je ne souhaite pas refaire le débat de la paternité du projet, mais il faut rappeler que ce projet n'est pas forcément un projet socialiste. C'est un compromis politique. Il y avait des membres de plusieurs partis, qui sont aujourd'hui sur une autre position. Nous souhaitons juste pouvoir dire aux Lausannois·e·s que ce tram pourra se faire, et dans quelle temporalité. Dès lors, nous accepterons cette résolution, qui va dans le sens d'avoir des mesures pour faire le tram et les bus à haut débit.

**M. Xavier de Haller (PLR) :** – A titre liminaire, je rappelle mes intérêts : je suis secrétaire général de la section vaudoise de l'Automobile club de Suisse. L'objet qui est au centre de la procédure actuellement pendante devant le TAF est certes ce barreau Vigie-Gonin, mais c'est avant tout un tram dont il est question. Les collectivités publiques, communales et cantonales, veulent construire un tram. L'objet principal de ce débat est de favoriser les transports publics, d'une part en créant ce tram qui desservira l'Ouest lausannois et, d'autre part, en garantissant les BHNS pour lesquelles le Grand-Pont est une clef de voûte. Il faut bien garder ces éléments à l'esprit lorsqu'on rouvre la boîte de Pandore Vigie-Gonin.

Les enjeux procéduraux sont relativement complexes à saisir, mais il existe un risque que, selon les décisions des tribunaux, nous repartions pour des mois, voire des années de procédures, que ce soit à cause d'une enquête complémentaire ou d'une nouvelle mise à l'enquête d'un projet sans rampe. Aujourd'hui, un tel résultat, qui pourrait être le fruit d'une gesticulation politique, serait la pire des choses pour tous les concitoyens, en particulier les 11 millions d'utilisateurs annuels qui viennent depuis l'Ouest lausannois. Car ce sont bien les régions de l'Ouest lausannois qui sont otages de ce débat et de cette forêt du Flon.

S'agissant des principes, on a entendu beaucoup de choses et j'adhère totalement à ce qu'a dit M. Vincent Brayer : il ne s'agit pas de faire le procès de la paternité de ce projet. Le projet a été voté, décidé et doit maintenant être réalisé. A ce stade, il me paraît dangereux de vouloir commencer à en modifier ses fondements. En agissant de la sorte, en commençant d'ores et déjà à anticiper certaines décisions judiciaires, on risque de donner un très mauvais signal politique. Premièrement, le signal politique est mauvais dans le sens où, pour le PLR, il apparaît essentiel de garantir la multimodalité, et la modalité ce n'est pas transports publics-BHNS-tram, mais transports individuels motorisés et transports publics. A ce stade, pour un horizon qui me paraît difficile à chiffrer, c'est la réalité de la vie en milieu urbain. Deuxièmement, lorsque l'on commence à envisager de défaire ce qui a été fait, on donne un deuxième mauvais signal politique. En effet, de nombreuses conventions de retrait d'oppositions ont été conclues et engagent les collectivités publiques. Et concernant les conventions, la notion *pacta sunt servanda* a une certaine portée. Aujourd'hui, si les collectivités publiques peuvent réaliser un certain nombre de projets, c'est notamment parce qu'elles bénéficient d'une présomption de sérieux. Lorsque l'on discute avec une collectivité publique, en principe, elle se tient à ce qu'elle a signé. Or, une partie des opposants de l'époque, qui ont retiré leur opposition sur la base de conventions, sont les partenaires de négociations qui concernent les futurs travaux du M3. Donner un signal politique qui tendrait à réfléchir, envisager ou étudier des alternatives pourrait être compris par un certain nombre de propriétaires, d'acteurs urbains, comme une défiance de la part de notre hémicycle vis-à-vis de ce qui avait été signé. Ce ne serait pas rendre un service aux autorités actuelles qui doivent négocier avec ces propriétaires.

Pour conclure, il apparaît urgent d'attendre. Pour le PLR, il s'agit d'attendre qu'il y ait une décision de justice qui permette d'avoir un permis de construire définitif et exécutoire s'agissant du tram. Ensuite, lorsque ces travaux pourront commencer, l'étude de la réalisation ou non de cette rampe pourra être reprise. Le cas échéant, des discussions avec l'Office fédéral des routes (OFROU) pourront également être menées. Enfin, il faut rappeler que ce projet prévoyait également une Maison du livre, qui devra malheureusement être déplacée. C'est probablement l'une des conséquences les moins importantes de l'éventuel abandon de la rampe Vigie-Gonin. Sous réserve d'une prise de

position ultérieure sur les résolutions, le PLR vous invite à prendre acte des réponses de la Municipalité et à attendre d'avoir une décision définitive et exécutoire concernant le permis de construire, qui fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire.

**M. Philipp Stauber (PLC) :** – Ces discussions ont soulevé une question chez moi : en l'absence du barreau Vigie-Gonin, le Grand-Pont peut-il être fermé pour la durée des travaux de rénovation, qui dureront 12 à 18 mois ? Est-ce possible ?

**M. Valéry Beaud :** – Certains propos m'étonnent, notamment des affirmations tranchées comme quoi sans barreau, ce sera le chaos, qu'il faut absolument des mesures de compensation. On entend même le Parti socialiste dire qu'il faudra des mesures de compensation routière à l'abandon du barreau Vigie-Gonin. Cela m'étonne, sachant que plus le temps passe, moins le barreau Vigie-Gonin ne pourra être justifié. Il y a une évolution de société et de mobilité importante à Lausanne. Le projet a été déposé en 2010, cela fait déjà neuf ans, et il va encore s'en passer 3 à 8 ans avant l'entrée en service du tram. Les conditions changent fortement.

J'aimerais rappeler que, dans la demande de concession ferroviaire déposée le 15 mars 2010 pour le tram T1, la liaison Vigie-Gonin ne figurait pas. Les études de trafic démontraient alors qu'il était réalisable sans cette liaison. Ce n'est que le 16 décembre 2010 que le barreau a été ajouté, avant tout car il constituait un accès à un futur tunnel routier, qui était imaginé à ce moment-là sous la place Saint-François. J'ai une étude ici, de décembre 2009, pour ceux qui ne me croiraient pas, qui s'appelle « Axes forts de transports urbains dans le centre-ville ; études de circulation, tunnel sous le centre-ville » où l'on voit, dans la figure 8, pour la première fois le barreau Vigie-Gonin comme « variante d'accrochage du tunnel à l'avenue Jules-Gonin et rue de Genève ». C'est la raison du barreau Vigie-Gonin, ce n'est pas une nécessité au report de trafic par rapport à la mise en service du tram. Il est important de garder cet élément factuel à l'esprit.

Suite à l'insertion de cet accès au tunnel sous Saint-François dans ce projet, de nouvelles études de trafic ont été réalisées, en 2008, 2010, 2012 et 2014. Il y a plus de 500 pages d'études ; je les ai toutes demandées et je les ai toutes obtenues. Je les tiens à disposition pour ceux qui veulent les consulter. Ces études sont très intéressantes, car on constate qu'au fil des études, les hypothèses changent. De nombreuses hypothèses ont été prises dans ces études, qui justifient ce barreau, et sont devenues totalement obsolètes. On partait sur des prévisions, en 2010, de se projeter en 2017 – l'année espérée de la mise en service du tram. Nous sommes en 2019 et les conditions changent, nous allons encore l'attendre de nombreuses années. La liste des hypothèses dépassées est extrêmement longue, par exemple l'avènement des vélos électriques, qui n'existaient quasiment pas quand le dossier a été déposé. Le projet ne prenait même pas compte le métro m3, qui n'entrera en fonction que quelques années après la mise en service du tram. Ce sont plein d'éléments qui font qu'aujourd'hui, de nouvelles études doivent être menées. Plus le temps passe, moins le barreau Vigie-Gonin peut être justifié. Le taux de motorisation des Lausannois poursuit sa décroissance. On a plein de données dans l'Observatoire de la mobilité de la ville de Lausanne qui sont très intéressantes. Les parts modales de transports publics et de mobilité douce continuent d'augmenter, etc. Il faut aussi mettre en relation ce barreau Vigie-Gonin par rapport au défrichement. Nous sommes dans une procédure de défrichement-reboisement qui est une procédure qui répond à une législation particulière qui est extrêmement stricte. On ne peut pas défricher une forêt si l'on peut montrer que le projet n'est pas nécessaire ou qu'il peut être réalisé différemment. Avec l'évolution, de nouvelles études montreront facilement que l'on peut faire autrement. De notre point de vue, au vu de l'évolution de la mobilité à Lausanne, il serait même possible de se passer de toute autre mesure. On pourra ne pas faire le barreau Vigie-Gonin, mais également ne pas rouvrir l'axe Chauderon-Bel-Air-St-François au trafic individuel motorisé. Le barreau Vigie-Gonin est indéfendable à l'heure de l'urgence climatique. Je vous invite à soutenir la résolution de nos collègues interpellateurs.

**M. Cédric Fracheboud :** – J’ai l’impression que nous avons une baisse de la circulation des voitures à Lausanne, une baisse significative des gens possédant une voiture à Lausanne. On vient d’entendre dire que l’on voulait faire un afflux de voitures supplémentaires. On a donc une baisse, mais pour certains, avec une rampe Vigie-Gonin, on ferait venir davantage de voitures. Cela sert surtout les arguments venant souvent de personnes qui n’acceptent pas des décisions prises démocratiquement. Il y a eu ce genre de choses à la Sallaz, ça continue. Nous sommes en 2019 et nous parlons d’une décision de 2010. Nous en sommes toujours au même point ! Ne pourriez pas faire primer l’intérêt public et permettre aux gens de circuler, d’avoir un métro, du développement économique, au lieu de monter sur vos ergots ?

Il est passé à la discussion sur la résolution Xavier Company.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – En disant que je ne vais pas me rallier à cette résolution, je vais encore passer pour la mauvaise tête de ce Parlement. Mais, honnêtement, c’est faire injure aux dix années de réflexion, aux nombreux bureaux d’études qui se sont penchés dessus, aux nombreuses heures de réflexion des services municipaux, cantonaux, pour ne pas dire fédéraux, qui n’auraient pas réfléchi aux multiples possibilités et n’auraient pas évoqué toutes les alternatives possibles. Je veux bien que l’on réinvente le fil à couper le beurre, mais là je ne peux pas !

**M. Johann Dupuis (EàG) :** – Sur le fond, je suis persuadé qu’Ensemble à Gauche et les Verts demandent la même chose sur ce dossier. Par contre, sur la formulation proposée, je ne suis pas sûr que l’on soit d’accord. Si je la lis au sens premier, je pourrais conclure de cette résolution que, pour vous, toutes mesures de réorganisation du trafic urbain sont acceptables, y compris la construction d’une autre nouvelle route que celle du barreau Vigie-Gonin. Il faut préciser votre texte, car en l’état, je ne vois pas en quoi il est meilleur que la construction du barreau Vigie-Gonin. A mon avis, il faut exclure de cette formulation la construction de tout autre projet routier et exclure de revenir sur les interdictions de trafic qui sont prévues.

**M. Xavier de Haller (PLR) :** – A la lecture de cette résolution, on s’étonne du côté du PLR. A notre connaissance, c’est un projet communal et cantonal. Il est donc probable que les autorités communales n’ont qu’une marge de manœuvre restreinte. A tout le moins, ces éventuelles réflexions devraient être menées avec les services de Mme Gorrite. Cette résolution est donc incomplète et ne peut pas faire avancer le dossier. De plus, à ce stade, il apparaît peu opportun de commencer à envisager des alternatives alors que, aujourd’hui, aucune décision définitive ne va dans un sens ou dans l’autre. Aujourd’hui, pour le PLR, il s’agit de garder et réaliser ce qui avait été décidé et de ne pas commencer à prévoir des planifications prévisionnelles ou des décisions réservées allant dans tous les sens et sur la base d’une réaction émotionnelle. La raison doit l’emporter. Il faut savoir garder ce qui a été décidé et aller de l’avant dans ce projet, jusqu’à ce qu’on ait l’occasion de construire ce tram.

**Mme Florence Germond, municipale, Finances et mobilité :** – Conformément à la réponse de la Municipalité à la résolution, il ne lui est pas possible de se positionner favorablement, puisque les procédures sont actuellement pendantes devant les tribunaux. Je salue les réflexions et engagements de certains membres de ce Conseil, qui ont eu une position forte sur ce dossier depuis de nombreuses années. Je dois toutefois rappeler que c’est l’Etat qui pilote ce dossier. Nous travaillons en partenariat, et ce, de façon fine et coordonnée, mais formellement c’est l’Etat qui pilote ce dossier.

Concernant l’éventuelle opportunité de lancer les travaux, il y a déjà quelques années selon l’orientation prise dans le projet, je crois que cela n’aurait pas été possible. Nous n’aurions pas obtenu un permis de construire qui serait entré en force, puisque nous n’étions pas au bout des procédures.

Je vous rends attentifs au fait qu’il y a eu un certain nombre d’oppositions au tram, notamment issues des milieux représentant les commerçants, qui ont été levées à l’époque

après promesse de construire la rampe Vigie-Gonin. Ces conventions sont, au sens juridique, liantes et font partie de l'étude d'impact d'environnement sur la route. Si nous ne souhaitons pas tout recommencer à zéro et repartir pour une dizaine d'années de procédures, nous devons trouver un compromis avec les signataires de ces conventions. Je vous invite à ne pas soumettre de résolution trop liante, qui nous orienterait vers une seule possibilité. Il y a une forte probabilité que la Municipalité vous propose la construction d'une autre route pour compenser la rampe Vigie-Gonin, mais concernant les autres scénarii, il faut maintenant nous laisser travailler et négocier, car il y a des acteurs que nous devons convaincre de bouger sur ce dossier, si nous voulons éviter de retarder encore de dix ans l'arrivée du tram à Lausanne.

Je me remets au texte de la réponse à votre résolution. La Municipalité précise que « des optimisations de projets seront probables, dès le permis entré en force ». Nous prenons un certain nombre de précautions, mais nous ouvrons la porte à des évolutions de projets, dans le cadre et dans le respect des exigences de l'Office fédéral des transports. Des enquêtes complémentaires devront être faites, selon les orientations du projet. La marge de manœuvre pour ne pas tout recommencer est tout de même très étroite, et je vous invite à avoir cela à l'esprit.

**M. Philippe Stauber :** – J'aurais souhaité avoir une réponse à ma question avant de devoir me prononcer sur le texte de cette résolution.

**Mme Florence Germond, municipale, Finances et mobilité :** – J'ai oublié de répondre à votre question, je vous prie de m'excuser. Aujourd'hui, je ne peux pas vous répondre précisément. Il faut que des études de trafic soient réalisées, que les éléments soient recalculés en fonction de la situation actuelle, des volumes de charge de trafic actuels. Ces études ne sont pas bouclées, à ce jour. Je ne peux donc pas vous répondre actuellement.

**M. Axel Marion (CPV) :** – J'aimerais répondre à quelques interventions. Monsieur Chollet, vous avez évoqué le fait qu'il fallait avoir confiance dans les travaux qui ont été faits par les autorités exécutives et par les spécialistes. Soit ! Dès lors, le travail politique n'a plus d'intérêt particulier. Il faut reconnaître que la situation a évolué, que les réflexions sont en cours. Il est donc légitime de se poser ces questions, comme il était légitime pour vous de défendre la position initiale de la Municipalité et celle de votre parti. Dire que, puisque des gens ont travaillé dessus il y a dix ans, la question n'a pas lieu d'être posée aujourd'hui, ce n'est pas pertinent. Il faut pouvoir avancer, ce que l'on veut, c'est le tram. Il y a un blocage dans ce dossier et ce n'est pas en construisant ce barreau Vigie-Gonin que l'on va lever ce blocage. Il faut réfléchir à une autre solution. Nous voulons la même chose, mais divergeons sur la manière d'y répondre. Je vous signale que, selon la presse, les autorités en charge du dossier ont commencé cette réflexion. Vous menez aussi un combat d'arrière-garde, pas sur le plan formel, puisque ce que vous défendez reste le projet initial, mais la réflexion avance. Il faut avancer avec cette réflexion et y participer, et c'est le sens de cette résolution.

Monsieur Dupuis, vous soulevez l'un des enjeux de cette résolution. Cette résolution ne dit pas que l'on va absolument tout laisser pareil qu'avant, tout en supprimant le barreau Vigie-Gonin. Pour ma part, j'ai expliqué ma position, qui consiste à dire qu'il faut peut-être rouvrir autre chose. Je ne suis pas pour la construction d'une nouvelle route, il faut être cohérent. En revanche, quand une route existe, il faut l'utiliser pour ce pour quoi elle existe. Certes, il y a le passage de bus à haut niveau de service, mais on ne peut pas économiser cette réflexion – et je le dis pour les personnes qui se sont exprimées des deux côtés de l'hémicycle : il faut accepter d'ouvrir la réflexion si l'on veut aboutir à quelque chose ; le succès du tram dépend de cela. Vos positions figées sur Vigie-Gonin sont tout aussi délétères pour la construction du tram que ce vous pourriez prêter aux autres intervenants.

Monsieur de Haller, vous évoquez le rôle du canton ; d'ailleurs, la gouvernance du projet est compliquée. Mme Germond l'a rappelé, le projet est avant tout cantonal. Mais nous

déposons une résolution, un souhait, nous ne sommes pas en train de révolutionner les choses, nous envoyons un signal politique. Vous déciderez du signal politique que vous souhaitez envoyer ou non. En l'occurrence, la résolution ne remet pas du tout en cause le rôle du Canton. Par contre, le Canton le saisira comme une information.

Enfin, concernant les conventions, je suis au courant qu'une convention a été signée par les commerçants. Il est intéressant de revenir sur le contenu de cette convention. Elle prévoit qu'en compensation de la fermeture du Grand-Pont, on va créer un axe de desserte, qui sera le barreau Vigie-Gonin. Dès lors que l'on ne supprimerait pas complètement la circulation sur le Grand-Pont, cette convention n'a plus lieu d'être. Les commerçants pourraient revenir dessus, puisque ce qu'ils voulaient précisément éviter est remis en discussion. Les différents acteurs doivent pouvoir parler. Une convention signée il y a dix ans sur un projet bloqué devrait permettre de rouvrir une discussion avec les milieux concernés. Toutefois, si l'on propose à ces commerçants la solution de M. Dupuis, en leur disant qu'il n'y aura rien de mieux, mais que l'on supprime le barreau, les oppositions reviendront. Si l'on veut sortir par le haut de cette situation, il faut être innovant. Le travail a commencé, au niveau des exécutifs et des administrations. Nous proposons que le Conseil communal participe aussi à ces réflexions, en envoyant un message disant que ce barreau Vigie-Gonin fait partie du problème et non de la solution. Contournons ce barreau et trouvons d'autres solutions. C'est ce qui est dit dans ce texte. C'est prêter beaucoup de mauvaise foi aux interpellateurs de penser qu'une nouvelle route va découler de ce texte.

**M. Xavier Company (Les Verts) :** – En effet, nous demandons à ce que des alternatives soient étudiées et il nous semble indispensable de passer par cette étape d'études. C'est pourquoi nous l'avons mis spécifiquement dans cette résolution, avant de pouvoir proposer d'autres alternatives. Monsieur Dupuis, vous connaissez notre position : nous estimons qu'une réouverture du Grand-Pont n'est pas nécessaire. Je crois qu'une nouvelle route ne se fera pas. La question du Grand-Pont se pose. Selon nous, elle n'est pas nécessaire et c'est pourquoi nous demandons de nouvelles études de circulation et d'impact. Elle n'était pas nécessaire en 2010 et elle l'est encore moins maintenant. Nous espérons que nous pourrions enlever le barreau Vigie-Gonin pour ne pas construire sous le Grand-Pont. Maintenant, nous avons besoin de chiffres pour affirmer cela, pour chercher des alternatives et nous avons besoin de toutes les alternatives possibles pour choisir la meilleure. Nous demandons à être intégrés à ces réflexions et à pouvoir les voir. On semble enfin obtenir une volonté du Canton et de la Commune de partir dans ces nouvelles réflexions.

Monsieur de Haller, cela me fait rire de vous entendre dire « il faut attendre ! » Pourquoi attendre pour réfléchir et élaborer de nouvelles alternatives, alors que nous savons vraisemblablement dans quelle direction nous irons. Peu importe la décision judiciaire, les questions juridiques seront sûrement différentes, mais pourquoi attendre avant de réfléchir à des alternatives, alors que nous pouvons le faire maintenant et que l'on aurait pu le faire il y a trois ans déjà, comme on le demandait. Nous vous demandons simplement d'accepter que la Municipalité, avec le Canton, réfléchisse à des alternatives juridiques et techniques pour empêcher la construction du barreau Vigie-Gonin, pour empêcher la destruction de la forêt du Flon, et qu'elle nous les présente. N'attendons pas encore six mois ou une année pour commencer à réfléchir à ce que pourrait être la suite. Commençons maintenant et allons de l'avant. Si tout va bien, nous aurons une alternative qui convaincra l'ensemble de ce Conseil communal.

**M. Johann Dupuis (EàG) :** – Deux choses dans le discours de Mme Germond me font réagir, premièrement, concernant le leadership de la Ville de Lausanne. Il est vrai que le canton tient les rênes. Toutefois, ce soir, il n'est pas trop tard pour que le Conseil communal demande à sa Municipalité d'annoncer plus clairement sa position dans ce dossier et prenne ses distances avec ceux qui voudraient absolument le maintien du barreau Vigie-Gonin.



Deuxièmement, Mme Germond et M. de Haller, soit le PS et le PLR, ont parlé sur un même ton sur le danger que représenterait la résiliation des conventions passées avec les propriétaires. C'est un deal qui a été passé sans l'accord formel d'aucun conseiller communal dans ce plénum ; et encore moins avec l'accord des conseillers communaux d'Ensemble à Gauche, car si cette solution nous avait été soumise, on l'aurait refusée. Je dénonce, car l'honnêteté intellectuelle ou le travail démocratique aurait requis qu'un deal d'une telle importance nous soit soumis en tant qu'autorité législative. Ce n'est pas parce que cela n'a pas été le cas, et que cela met la Municipalité et le Canton dans une situation difficile, que l'on doit retenir aujourd'hui notre langue et ne pas manifester notre opposition à ce projet tel qu'il a été ficelé il y a bientôt dix ans.

Certes, il y a un risque juridique à abandonner ce barreau Vigie-Gonin. Il y a aussi un risque juridique à abandonner des mesures de restrictions de trafic que vous avez promises aux riverains des rues concernées, que ce soit au niveau des impacts en termes de bruit ou de pollution qui seraient engendrés par votre retour en arrière dans la gestion du trafic.

Monsieur Company, dans le fond nous sommes d'accord avec vous. Je vous reproche la formulation de votre résolution, qui ouvre trop de portes à un usage différent de ce que vous souhaiteriez. Je soupçonne que vous êtes arrivés à cette formulation pour satisfaire le point de vue de M. Marion, qui est un peu différent du vôtre. C'est pour cela que je me suis permis de déposer, au nom d'Ensemble à Gauche, une résolution qui respecte parfaitement votre pensée la plus profonde, c'est pourquoi vous devriez la soutenir. Cette résolution demande que la Municipalité se positionne, dans le discours et dans les attitudes, contre la construction du barreau Vigie-Gonin et pour le maintien des interdictions de trafic individuel motorisé sur la rue de Genève et sur l'axe Terreaux - Saint-François. Ces mesures doivent être maintenues, car elles sont importantes du point de vue de la protection de l'air, de la protection contre le bruit et de la lutte contre le réchauffement climatique.

#### Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité se positionne contre la construction du barreau Vigie-Gonin et pour le maintien des interdictions de trafic individuel motorisé sur la rue de Genève et sur l'axe Terreaux - Saint-François.

La discussion est close.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La résolution Xavier Company est adoptée par 40 voix contre 24 et 5 abstentions.**

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La résolution Johann Dupuis est refusée par 47 voix contre 17 et 16 abstentions.**

#### **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu l'interpellation urgente de M. Xavier Company et consorts : « Le barreau routier Vigie-Gonin retardant encore le tram, il est temps de proposer des alternatives respectueuses du climat et de la biodiversité » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

*et adopte*

la résolution de l'interpellateur, disant :



*« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité explore toute les pistes concernant l'étude et la réorganisation du trafic urbain permettant d'éviter la construction du barreau Vigie-Gonin et les présente au Conseil communal. »*

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu l'interpellation urgente de M. Axel Marion et consorts : « *Feuilleton de la forêt du Flon, suite et fin ?* » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

---

La séance est levée à 23 h 10.

---