

Bulletin du Conseil communal

N° 16



Lausanne

Séance du 19 mars 2019

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



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 19 mars 2019

16^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 19 mars 2019, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Valéry Beaud, président

Sommaire

Ordre du jour	484
Première partie	484
Prestation de serment de M. Jean-Luc Masson (UDC), en remplacement de M. Philippe Ducommun, démissionnaire	484
Communications	
Election de M ^{me} Rebecca Ruiz, ancienne conseillère communale, au Conseil d'Etat.....	485
Ordre du jour	485
Postulat de M. Manuel Donzé (CPV) et consorts : « Une rue Marterey 100 % piétonne »	
Développement	485
Rapport.....	486
Discussion	489
Pétition des riverains du chemin de la Fauvette (24 sign.) : « Demande de réduction de la circulation de transit sur le chemin de la Fauvette à Lausanne »	
Rapport.....	504
Discussion	506
Postulat de M. Johann Dupuis (EàG) et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »	
Développement	508
Postulat de M^{me} Anne-Françoise Decollogny (soc.) et consorts : « A 30 km/h à toute vitesse ! »	
Développement	509
Rapport.....	511
Discussion	515
Deuxième partie	527
Interpellation urgente de M. Xavier de Haller (PLR) et consorts : « Revenus et charges du stationnement : une mise à jour municipale s'impose ». Projet de règlement de M. Xavier de Haller et consorts de modification du règlement communal sur la circulation et le stationnement	
Projet de règlement	527
Rapport.....	528
Développement – Interpellation urgente.....	535
Réponse de la Municipalité.....	535
Discussion	538

Ordre du jour

Voir Bulletin de la séance N° 15 du 12 mars 2019.

Première partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Caroline Alvarez, Latha Heiniger, Ngoc Huy Ho, Sébastien Kessler, Françoise Longchamp, Fabrice Moscheni, Johan Pain, Marie-Thérèse Sangra, Philipp Stauber.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Dominique Gigon, Claude Nicole Grin, Astrid Lavanderos, Mathieu Maillard, Marlène Voutat.

Membres présents 86

Membres absents excusés 9

Membres absents non excusés 5

Effectif actuel 100

A 18 h, à l'Hôtel de Ville.

Prestation de serment de M. Jean-Luc Masson (UDC), en remplacement de M. Philippe Ducommun, démissionnaire

Le président : – Nous allons procéder à l'assermentation de M. Jean-Luc Masson, UDC, en remplacement de M. Philippe Ducommun, démissionnaire.

Je prie les huissiers de bien vouloir faire entrer le nouvel élu et j'invite l'assemblée, ainsi que le public, à se lever.

Monsieur Masson, en tant que nouveau membre du Conseil communal, vous êtes appelé à prêter le serment que je vais vous lire. Après l'appel de votre nom, vous voudrez bien lever la main droite et répondre « je le promets ».

« Vous promettez d'être fidèle à la Constitution fédérale et à la Constitution du Canton de Vaud, de maintenir et de défendre la liberté et l'indépendance du pays.

» Vous promettez d'exercer votre charge avec conscience, diligence et fidélité, de contribuer au maintien de l'ordre, de la sûreté et de la tranquillité publics, d'avoir, dans tout ce qui sera discuté, la justice et la vérité devant les yeux, de veiller à la conservation des biens communaux et de remplir avec intégrité et exactitude les diverses fonctions que la loi vous attribue ou pourra vous attribuer. »

M. Jean-Luc Masson (UDC) : – Je le promets.

Le président : – Je prends acte de votre serment et vous félicite de votre accession au Conseil communal. Le procès-verbal de l'Assemblée de commune certifiant votre élection vous a déjà été remis. Je vous invite donc à prendre place dans la salle au gré de votre convenance. J'invite l'assemblée, ainsi que le public, à prendre place.

Le Conseil communal passe à l'ordre du jour.

Communication

Election de M^{me} Rebecca Ruiz, ancienne conseillère communale, au Conseil d'Etat

Le président : – Comme vous avez très certainement pu le voir dans les médias, j'ai le plaisir de vous annoncer l'élection au Conseil d'Etat vaudois d'une ancienne conseillère communale lausannoise, M^{me} Rebecca Ruiz. (*Applaudissements dans la salle.*)

M^{me} Rebecca Ruiz a siégé au Conseil communal de 2006 à 2012 et a été notamment membre de la Commission des finances. Elle a ensuite siégé au Grand Conseil de 2012 à 2014, puis au Conseil national dès 2014. Nous lui adressons nos sincères félicitations pour son élection, comme peuvent en témoigner vos applaudissements. Je vous remercie.

Le Conseil communal passe à l'ordre du jour.

Communication

Ordre du jour

Le président : – Conformément à ce qui vous a été envoyé, nous allons commencer par trois sujets concernant la modération du trafic, à savoir, le R109, puis le R3 et le R18 a et b, avant de passer au stationnement, avec l'interpellation urgente de Xavier de Haller et consorts, avec le point R1, le règlement. Nous prendrons ensuite les autres sujets sur les transports publics et la mobilité douce, soit les points R2, R4, R9 et R19.

Postulat de M. Manuel Donzé (CPV) et consorts : « Une rue Marterey 100 % piétonne »

Développement

Depuis quelques années, la rue Marterey s'est partiellement transformée et c'est tant mieux. Le haut de la rue s'est transformé en un endroit convivial, avec des bancs, des terrasses, avec une véritable ambiance piétonne.

Plus bas, dès la rue Enning, et jusqu'à la place St François, les piétons peuvent se promener, profiter des terrasses et flâner devant les vitrines de nos commerçants lausannois.

Il reste donc un tronçon sur la rue Marterey entre le croisement avec la rue Sainte-Beuve et le croisement avec la rue Langallerie, où les voitures peuvent circuler.

Nous pensons qu'il serait fort opportun d'étudier la possibilité de rendre ce tronçon 100% piéton et d'y interdire l'accès aux voitures afin de prolonger la convivialité que nous retrouvons en haut de la rue et qui se poursuit dès la rue Enning. En effet, sur cette portion, il existe de nombreux commerces qui pourraient ainsi profiter d'un passage plus important de piétons, si cette rue s'animait.

Aussi sur cette portion, nous comptons actuellement deux restaurants et un traiteur qui pourraient agrandir leurs terrasses.

Cette portion de rue est traversée par des automobiles de transit notamment. Ce transit n'est pas nécessaire, car la rue Caroline et la rue Langallerie permettent de se diriger dans toutes les directions.

D'autres automobilistes se parquent aujourd'hui sur cette rue Marterey. Il existe autour de cette rue deux grands parking à moins de 100 mètres : le parking Caroline et celui de Mon Repos, qui pourraient sans difficulté absorber ces quelques places actuelles de la rue Marterey, si la rue venait à être piétonne.

C'est pourquoi nous demandons à la Municipalité, à travers ce postulat, qu'elle étudie l'opportunité d'établir une étude portant :

- Sur la possibilité de rendre le tronçon de la rue Marterey entre la rue Langallerie et la rue Sainte-Beuve 100% piéton, en tenant compte des difficultés potentielles de report de trafic et d'une étude de satisfaction des commerçants et des habitants de la rue.

Rapport

Membres de la commission : Alice Genoud, Vincent Brayer, en remplacement de Esperanza Pascuas, Claude Calame, Manuel Donzé, Guy Gaudard, Robert Joosten, Anita Messere, Roland Philippoz, en remplacement de Line Droël, Paola Richard-de Paolis, en remplacement de Filippo Rivolaz, Benjamin Rudaz, en remplacement de Xavier Companx, Philipp Stauber.

Municipalité : M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et développement urbain, accompagnée de M^{me} Christelle Benaglia, adjointe au chef de Service des routes et de la mobilité, M. Fabien Roland, chef ad interim de la Division espaces publics, M^{me} Myriam Genier, rédactrice.

Rapport polycopiée de M^{me} Alice Genoud, rapportrice

Présidence : M^{me} Alice Genoud

Membres présents : M. Vincent Brayer (rempl. M^{me} Esperanza Pascuas)
M. Claude Calame
M. Manuel Donzé
M. Guy Gaudard
M. Robert Joosten
M^{me}. Anita Messere
M. Roland Philippoz (rempl. M^{me} Line Droël)
M^{me} Paola Richard de Paolis (rempl. M. Filippo Rivolaz)
M. Benjamin Rudaz (rempl. M. Xavier Company)
M. Philipp Stauber

Membre excusé : M. Xavier De Haller

Représentante de la Municipalité : M^{me} Florence Germond, directrice des finances et de la mobilité

Représentants de l'administration : M^{me} Christelle Benaglia, adjointe au chef du Service des routes et de la mobilité, M. Fabien Roland, Chef ad interim de la division espaces publics – Service des routes et de la mobilité, M^{me} Myriam Genier, Rédactrice – Service des routes et de la mobilité, notes de séance (merci à elle pour la qualité et la rapidité de ses notes de séance).

Invitées : M^{me} Noz, propriétaire de la Confiserie Noz sise à la Rue Marterey, M^{me} Eller, habitante de la rue de Marterey

Lieu : Salle de conférences de la Direction des finances et de la mobilité, Place Chauderon 9

Date : 27 février 2018

Début et fin de la séance : 16h30-17h40

Une demande d'audition de la part de commerçants et habitants de la rue Marterey a été adressée à la présidente de la commission, demande qui a été acceptée. Deux représentants seront donc auditionnés lors de cette commission.

Présentation du postulant

Le postulant explique les raisons du dépôt de son intervention. La rue Marterey serait à son avis facilement piétonnisable car elle est proche de deux grands parkings (parking Mon-Repos et parking de la Coop Caroline). De plus, de nombreux transports publics passent à proximité (M2 arrêt Ours et Bessière ; ligne bus 6, 7, 13, 16, 66). Des avantages écologiques et sociaux sont relevés concernant la piétonnisation de cet axe :

- Oxygénation du centre-ville, en diminuant la pollution sur cet axe
- Meilleur attrait économique, notamment pour les restaurants qui pourraient faire des terrasses et piétonnisation qui dynamise les commerces
- Attrait aussi touristique, car cela permettrait un axe piéton depuis Ours jusqu'à Saint-François.

Audition des représentants des commerçants et habitants de Marterey

Mme Noz vient en représentante des 70 commerçants du quartier qui sont opposés à la piétonnisation de la rue. Elle est propriétaire de la confiserie Noz et habite le quartier. Le dépôt du postulat a posé de multiples questionnements aux commerçants qui ont décidé de lancer une pétition en novembre 2017, qui a aujourd'hui récolté 2500 signatures (60% provenant des habitants du quartier)

La transformation en zone 30 du quartier et l'arrivée du M2 ont eu des répercussions positives sur les commerçants mais ces derniers sont persuadés que piétonniser la rue Marterey aurait une influence négative. Pour elle, aujourd'hui, le tissu économique fonctionne bien, il est constitué hormis la Coop et les restaurants et sans compter les nombreux cabinets médicaux, d'une variété de commerces locaux et familiaux qui génèrent plus de 250 postes de travail et place d'apprentissage.

Les multiples changements urbanistiques en Ville de Lausanne (Métamorphose, fermeture du Grand-Pont, de la Place de l'Europe, de Chauderon) vont déjà amener beaucoup de mutations et fermer au trafic la rue de Marterey ajoutera une pression supplémentaire. Des peurs sont aussi émises quant à la fréquentation de la zone après une potentielle piétonnisation ainsi qu'un plus grand anonymat au sein de la rue.

D'autres expériences de piétonnisation sont mentionnées (place de la Sallaz, rue de Lausanne à Fribourg), qui ont eu des impacts négatifs sur le commerce indépendant, ayant apparemment générés d'importantes pertes de clientèle et chiffre d'affaire voire de fermeture d'enseignes, remplacées par des restaurants ou des franchises.

Le haut de la rue Marterey est fermé au trafic, mais l'expérience n'est pas convaincante pour **Mme Noz**. Les commerces indépendants familiaux et locaux ont été remplacé par des restaurants et bars, provoquant des nuisances nocturnes notamment le bruit des terrasses et il y a eu une augmentation du trafic de drogue.

En conclusion, les commerçants veulent garder la rue telle qu'elle est : dynamique, vivante et où chacun trouve sa place en harmonie.

Mme Eller vient en représentante des habitants du quartier. Elle énumère aussi les nombreux points positifs du quartier (bonne ambiance, bonne cohésion sociale et grande variété de commerces).

Aujourd'hui, la rue est calme à part des nuisances nocturnes dues aux terrasses. Elle a peur que ces nuisances s'intensifient avec une piétonnisation de la rue (comme le bas de la rue Marterey, qui a des nombreux bars mais qui n'est pas piétonne). Le vandalisme pourrait aussi être plus présent.

La deuxième préoccupation de **Mme Eller** est la possibilité pour les habitants de pouvoir se parquer, notamment ceux qui ont des macarons. Aujourd'hui, nombre de ces voisins paient des places de parcs dans des parkings privés adjacents à la rue. **Mme Eller** a

expérimenté les déplacements à vélo mais elle a renoncé suite à la vandalisation répétée de celui-ci. Les personnes âgées seraient aussi touchées car elles recourent souvent à des proches motorisés pour se rendre à leurs différents rendez-vous.

Pour **Mme Eller**, le nombre de personnes qui ont signé la pétition montre l'importance que les habitants portent à leur quartier et souhaitent leur conserver ainsi.

Discussion de la commission avec les auditionnées

Des éclaircissements sont demandés concernant l'appui d'une éventuelle association de quartier. **Mme Noz** répond qu'il n'y a plus d'association de quartier mais qu'une association de développement de la zone leur a apporté leur soutien.

Mme la Municipale informe l'assemblée que sur ce tronçon il existe 6 places macaron et 26 places payantes, 3 cases livraison, 1 place handicapé et 11 places motos.

Discussion liminaire

La discussion s'enchaîne sans les représentants des commerces et des habitants.

Certains commissaires sont convaincus par les arguments de ces derniers. L'aspect économique est important à prendre en compte et le nombre de signatures montre l'opposition des commerçants et habitants à la fermeture au trafic de la rue Marterey.

Un commissaire a rencontré **Mme Noz** à deux reprises. L'inquiétude des commerçants quant à la conversion des commerces est à son avis légitime. Il a regardé le nombre de place de parc disponible au parking de la Coop Caroline de façon régulière et il est toujours plein, sauf pendant les vacances scolaires. Pour lui, les clients ne se parqueront pas dans les grands parkings aux alentours de la rue pour se rendre aux commerces. Lausanne a beaucoup de grands chantiers, cela n'a pas de sens de vouloir changer un quartier qui fonctionne bien.

Une commissaire est d'accord avec l'idée que les conversions piétonnes amènent des commerces avec des loyers plus élevés, donc des franchises. Pour elle, il est important d'écouter ces personnes qui ont l'expérience du terrain et que les personnes hors du quartier (donc la commission) ne peuvent pas décider de leur avenir à leur place.

Pour ce qui est des arguments pour le renvoi de ce postulat à la Municipalité, plusieurs commissaires donnent leurs arguments.

Un commissaire rappelle que dans les années 90, une pétition demandait une zone piétonne dans la partie centrale du boulevard de Grancy, à laquelle des commerçants s'étaient fermement opposés. Cette zone piétonne n'a jamais vu le jour mais des commerces ont quand même fermé. Des exemples de zones piétonnes économiquement florissantes sont évoqués (Strasbourg, Bâle, Fribourg-en-Brisgau). Lausanne est aujourd'hui envahie de voitures et, pour des raisons de pollution sonore et de pollution de l'air, il est nécessaire de limiter le trafic motorisé. Il évoque aussi la possibilité d'autres solutions, par exemple une zone de rencontre.

Un autre commissaire évoque son inquiétude quant à l'augmentation des loyers avec une piétonnisation. Il faudrait avoir un projet pour accueillir des commerces avec peu de moyens. Pour les nuisances sonores principalement nocturnes, il serait important d'avoir des mesures d'accompagnement. Il est intéressant d'avoir un espace public pour d'autres activités que pour le stationnement des voitures.

Un commissaire montre l'exemple de la rue de l'Ale qui est piétonne et qui n'a pas que des grandes enseignes et franchises. Le commerce est dans une passe difficile mais pour lui, surtout à cause d'internet. Ce dernier point est contesté par **une commissaire** qui trouve qu'au contraire la rue de l'Ale a beaucoup de commerces franchisés.

Le postulant revient sur les arguments des représentants des commerces et des habitants. Pour lui, la solidarité qui fait la rue de Marterey n'aura pas à pâtir de sa transformation en

rue piétonne. Il n'a pas vu de dealers dans la zone mentionnée par **Mme Noz**. Selon lui, il est en effet aujourd'hui difficile de trouver une place de parc à Marterey et cela engendre des nuisances sonores et de pollution au vu du nombre de voitures qui tournent pour en trouver une dans le quartier.

Une commissaire qui fréquente le quartier depuis de nombreuses années pense qu'il faut regarder déjà l'évolution de la rue de Marterey, qui n'était pas le lieu accueillant qu'elle est aujourd'hui. Beaucoup d'enfants, d'écoliers et d'étudiants transitent dans ce secteur dû aux nombreux établissements scolaires présents dans les environs. Pour elle, il est important de penser aussi à leur sécurité. Le milieu de la rue Marterey notamment est relativement dangereux avec les nombreux passages de voitures.

Une commissaire met en avant le fait que la piétonnisation amène du commerce de qualité si elle est encadrée. Les habitudes peuvent être changées surtout si c'est pour une meilleure qualité de vie.

Un commissaire dit l'importance de savoir si les habitants sont favorables à cette piétonnisation ou pas.

Mme la Municipale conclut en disant que Lausanne n'a pas fait d'études sur l'impact de la piétonnisation en ville, mais qu'elle et M. le Municipal Hildbrand sont en train d'y travailler.

Par contre pour les loyers, la Ville a des moyens d'action limités. Un postulat en ce sens a d'ailleurs été déposé devant le Conseil. Celui-ci a pour but de permettre le déploiement d'une politique de requalification des espaces publics lausannois conforme aux objectifs fixés dans le programme de législature 2016-2021. La Municipalité entend financer des interventions légères sur l'espace public, dans l'attente ou en accompagnement des grandes mutations urbaines planifiées sur le territoire lausannois. Ce préavis permettra notamment de mettre en valeur certains espaces publics délaissés, au centre-ville comme dans les quartiers, et de poursuivre la politique de déploiement des zones modérées (zones 30 km/h et zones de rencontre) en lien avec les demandes exprimées par la population.

Conclusion(s) de la commission :

Pour : 8

Contre : 3

Abstention : 0

La commission se prononce pour le renvoi de ce postulat à la Municipalité.

Lausanne, le 26 avril

Discussion

M^{me} Alice Genoud (V), rapportrice : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Je déclare mes intérêts : je préside l'Association des commerçants de Chailly. A ce titre, je peux affirmer que le commerce local lausannois vit des heures sombres, tous quartiers confondus.

Il est de notre devoir d'élus de tout mettre en œuvre pour favoriser la bonne marche des affaires commerciales et non de les compliquer par des mesures inadéquates, notamment en ce qui concerne l'accès aux différents acteurs commerciaux.

Marterey possède un tissu économique varié, qui fonctionne bien. La diversité des commerces locaux, souvent familiaux, les cabinets médicaux, la Coop, un nouvel hôtel, et la station Ours du m2 contribuent à dynamiser ce quartier. L'initiative visant à rendre Marterey 100 % piétonne de notre ancien collègue Manuel Donzé a par conséquent surpris plus d'un commerçant.

M^{me} Noz, propriétaire avec son mari de la confiserie éponyme, s'est d'ailleurs opposée à cette proposition. Elle a initié, avec la septantaine de commerçants de la rue, une pétition, qui a récolté plus de 3600 signatures, dont plus de 60 % issues du quartier. Tous craignent qu'avec les multiples changements urbanistiques à venir en ville – Métamorphose, fermeture du Grand Pont, de la place de l'Europe et de Chauderon – la fermeture de Marterey au trafic motorisé apporte une pression supplémentaire sur une future fréquentation de cette zone. Selon eux, une éventuelle piétonnisation porterait un grand anonymat des activités commerciales qui s'y déroulent. Les dernières expériences en la matière, notamment à la place de la Sallaz, attestent de l'impact négatif de ce genre de disposition sur le commerce local.

La suppression inévitable des places de parc engendrerait également une difficulté supplémentaire aux titulaires d'un macaron pour pouvoir se parquer normalement. Actuellement, le nombre de places de parc avec macaron est déjà nettement insuffisant, et des résidents doivent régulièrement payer leur parcage dans des parkings privés adjacents.

Le PLR, conscient que le mieux vivre en ville est important pour les Lausannois, propose que cette maxime passe par une desserte des commerces, donc par la possibilité d'y accéder en véhicule motorisé et par des places de parc. Pour ces raisons, le PLR est formellement opposé à cette initiative et vous invite à la renvoyer à la Municipalité pour étude et communication. Il en va de la survie du commerce local familial, sans lequel le mieux vivre en ville n'est pas possible. Le commerce lausannois est suffisamment malmené, sans ajouter des contraintes inutiles à sa survie.

M. Axel Marion (CPV) : – Je parle ici au nom de notre ancien collègue, Manuel Donzé, mais aussi en tant que cosignataire de ce postulat.

C'est effectivement un sujet épineux, et il est vrai que les riverains de la rue Marterey, pour la plupart d'entre eux, ont réagi, entre autres par une pétition et par diverses actions. C'est parfaitement légitime. J'aimerais donc tout d'abord exprimer à leur égard un message de compréhension et aussi de félicitations par rapport à l'acte citoyen qui consiste à réagir lorsqu'une proposition paraît mal emmanchée.

J'aimerais cependant rappeler que l'on est au stade de la prise en considération d'un postulat et non de la fermeture de la rue Marterey au trafic. Le postulat demande une étude municipale sur la faisabilité de cette fermeture au trafic. Un jour viendra – peut-être – une proposition de la Municipalité pour la fermeture de cette rue au trafic, ou non. Dans tous les cas, cette mesure fera l'objet d'un vote de notre Conseil le moment venu, et elle pourra aussi faire l'objet d'autres formes d'opposition de la population. Il faut donc remettre ce débat dans le contexte en ne laissant pas croire à la population que, demain matin, suivant le vote que nous avons ce soir, la rue Marterey sera fermée à la circulation.

Maintenant, sur le fond de l'affaire, la question des rues piétonnes est éminemment sensible. Il faut se souvenir que le passage à des rues piétonnes a suscité, à juste titre – de nouveau, je le comprends –, des réactions à peu près partout. On a tous le souvenir de ces voitures qui circulaient à la rue de Bourg et autour de l'église Saint-François, par exemple, des choses qui aujourd'hui nous paraissent totalement incongrues. A l'époque, cela a certainement suscité des réactions des gens qui disaient qu'on allait tuer le commerce de la rue de Bourg ou du Petit-Chêne.

Ce sont des choses qui ne doivent pas nous aveugler. Il faut qu'il y ait une réflexion à ce sujet, avec une étude sérieuse. On ne doit pas être dans l'idéologie – ce n'était pas la

posture de notre collègue Donzé –, mais dans le constat que, dans un certain nombre de cas, ces passages peuvent être utiles.

Il y a deux oppositions principales des riverains. La première concerne les nuisances qui peuvent être créées par les terrasses, par le fait que l'espace public puisse être davantage investi par des activités autres que de mobilité, donc simplement de présence. Oui, c'est un problème, mais c'est un problème qui s'est posé dans d'autres endroits de la ville, où l'on a trouvé des solutions par le fait de construire, avec les commerçants, qui proposent par exemple des terrasses dans les cafés, des solutions de compréhension, et éventuellement un système de sécurisation ou de contrôle. C'est aussi par le dialogue entre les habitants et la Ville que l'on trouve des solutions. Je pense donc que là, il n'y a pas lieu non plus de s'inquiéter de manière excessive.

La deuxième, soulevée aussi par notre collègue Gaudard, concerne le parcage. Oui, effectivement, il pourrait y avoir un problème à ce niveau. Mais je rappelle que le parking de Mon Repos est à proximité. On pourrait imaginer de travailler avec le propriétaire et le gérant du parking pour trouver des solutions. Là aussi, je ne vends pas des solutions toutes cuites, je dis qu'on a une marge de manœuvre pour trouver des pistes d'action. Pour ces différentes raisons, nous pensons qu'il vaut la peine de renvoyer ce postulat à la Municipalité, afin que cette étude puisse être faite et que l'on soit nanti des plus et des moins de cette demande, pour que nous puissions prendre, le moment venu, une décision. J'aimerais aussi dire que notre groupe n'est pas unanime sur la question. Certains de mes collègues s'opposent à cette mesure et d'autres s'abstiendront.

M. Valentin Christe (PLC) : – Notre groupe, le PLC, considère le postulat de M. Donzé comme une proposition hors sol, qui ne tient compte ni de la situation concrète dans ce quartier, ni de l'avis de ses usagers et habitants. S'il avait mené ne serait-ce qu'une enquête sommaire, le postulant aurait senti l'opposition des habitants et des habitués à son idée saugrenue.

Vu la politique des quartiers de ce Conseil, qui prône la démarche participative, quelle ne fut pas notre surprise de voir la majorité de la commission recommander le renvoi de ce postulat à la Municipalité, alors même que les pétitionnaires avaient déjà récolté plus de 2500 signatures contre ce projet d'une rue Marterey 100 % piétonne le jour même de la séance de la commission. Aujourd'hui, le nombre de 3600 signatures est dépassé, comme l'a dit notre collègue Gaudard. A noter d'ailleurs que 40 % de ces signatures proviennent directement des habitants du quartier, le 60 % restant de la clientèle des commerces locaux.

Il faut ici rappeler quelques arguments des opposants. Le premier étant que la rue Marterey est à sens unique et en direction descendante. Le bruit des véhicules motorisés est donc particulièrement réduit, et ni les habitants ni les commerçants s'en plaignent. De plus, la Coop et, hormis elle, les activités économiques sont aujourd'hui diversifiées, familiales, comme cela a été dit, comprenant des artisans, des petits indépendants, des commerces locaux et des restaurateurs. Avec une conversion de la rue en zone piétonne, cette diversité risque de disparaître pour être remplacée par de grandes enseignes et par les métiers de la bouche.

Le haut de la rue Marterey en est un exemple, puisque, depuis sa conversion en zone piétonne, les métiers de la bouche dominent largement la rue, qui est quasiment vide le matin et souvent l'après-midi. Par contre, les habitants se plaignent régulièrement du bruit nocturne causé par les terrasses et les noctambules. Le tissu social de ce quartier fait état d'une grande cohésion, qui risque de disparaître à terme avec la substitution des enseignes locales au profit des grandes enseignes. Aujourd'hui personne ne souhaite un tel changement, qui est pourtant prévisible.

Pour finir, peut-être l'argument le plus important. Le quartier, tel qu'il est aujourd'hui, fait le bonheur de ses usagers, qu'ils soient habitants, commerçants ou artisans. Le PLC ne comprend pas comment ce Conseil peut concilier sa politique des quartiers avec la

proposition de M. Donzé. C'est la raison pour laquelle nous vous recommandons de classer ce postulat.

M. Marion a parlé d'un acte citoyen des habitants du quartier à signer cette pétition. Pour notre Conseil communal, il s'agit d'entendre cette voix et d'agir en conséquence, c'est-à-dire par un acte politique qui consiste à classer ce postulat. Je suis un peu amusé à titre personnel d'entendre M. Marion évoquer déjà dans ce plénum les solutions au problème qu'il est lui-même en train de créer en nous invitant à accepter ce postulat. Je vous propose une solution beaucoup plus simple, soit un classement vertical, c'est-à-dire de renvoyer ce postulat à son auteur, de ne pas lui donner suite et de ne pas le renvoyer à la Municipalité. Je demande le vote nominal sur cet objet.

M. Benjamin Rudaz (V) : – Je déclare mes intérêts : je suis un client et un habitué de la rue Marterey depuis mon emménagement dans le quartier il y a plusieurs années, et jusqu'à ce jour, malgré le fait que j'ai déménagé entre-temps dans une autre partie de la ville. Je déclare mes intérêts toujours, j'y ai respectivement mon coiffeur, mon vétérinaire, mon fleuriste, mon bédéiste et même mon confiseur dont, j'avoue, j'aime probablement plus le chocolat que les opinions politiques. Il y a plusieurs bars et restaurants appréciés en haut et au milieu de la rue. J'y vais régulièrement dépenser de l'argent avec mes deux jambes – je n'y vais pas en voiture, mais grâce au métro et à pied. J'y cherche tout ce que les habitants de la ville y cherchent, c'est-à-dire du local, du spécialisé, de la compétence et de la sympathie, choses que tous ces commerçants amènent et qui, en retour, reçoivent une fidélité du client.

Le chiffre d'affaires hypothétique de l'après une potentielle piétonnisation n'est pas évoqué dans la pétition, et les pétitionnaires sont assez incohérents sur ce point. En effet, on lit dans la pétition que cela va tuer le commerce en leur retirant les clients motorisés, qui ne sont pas si nombreux que cela – il n'y a pas 150 000 places de parc sur cette rue – et, en même temps, tuer les commerces par augmentation des loyers, chose qui se passe lorsque le chiffre d'affaires augmente – donc, en général, c'est que les affaires vont bien. En tout cas, au niveau de ces hypothèses, on peut soutenir une des deux, vu que, dans les multiples études dans toutes les villes de Suisse, d'Europe et même du monde dans lesquelles ce genre de démarche a été fait, retirer le trafic motorisé et le stationnement en surface induit une hausse du chiffre d'affaires des commerces, et non l'inverse.

La pétition affirme, sans chiffre aucun et sans sources, que le consommateur motorisé dépenserait bien plus qu'un piéton. Peut-être, mais en termes de trafic par tête, il y a beaucoup plus de piétons. On voit dans de multiples études, dont une qui a été conduite à Londres en 2014, qu'il y a un biais de perception des commerçants par rapport à qui sont leurs clients et à comment leurs clients se rendent dans leur commerce. Je cite, en traduisant, les conclusions de cette étude : « Les commerçants continuent de surestimer l'utilisation de la voiture. Ils croient ainsi que 60 % de leurs clients prennent l'automobile pour faire leurs emplettes, mais, en réalité, cette proportion n'est que de 20 %. D'ailleurs, dans les faits, à 64 %, leurs clients sont des piétons. Les propriétaires de commerces sous-estiment aussi la part de leur clientèle qui utilise les transports collectifs, qu'ils situent eux-mêmes à 41 %, alors qu'elle est, dans les faits, à 54 %. Leur perception est donc contraire à la réalité, puisque, selon les statistiques, les rues commerciales aménagées pour les piétons et cyclistes amènent une hausse des ventes d'environ 30 %. »

Une rue piétonne ne doit pas être abordée seulement sous l'angle du commerce. On peut l'aborder aussi sous l'angle de l'avantage pour la convivialité, le vivre ensemble, le lien social, chose que les pétitionnaires aiment placarder tout autour de leur démarche. Faire se rejoindre les deux trottoirs permettrait de recoudre une division entre les deux côtés de la rue et faciliterait le contact entre tous les habitants.

La disparition des véhicules stationnés dégagerait la vue et le regard et ouvrirait les possibilités d'usage de l'espace public. Il y a une grosse crainte de l'invasion des terrasses, mais il n'y a pas que ce type d'occupation de l'espace possible. On ne va pas mettre un

nombre infini de terrasses à Marterey. On peut imaginer aussi des activités de quartier, comme la tenue de vides-greniers, ou la fête des voisins, ou des activités de la Société de développement, comme celle qui a lieu à Noël autour de la fontaine, mais qui semble un peu étriquée dans un coin de la rue ; avec cette disposition, elle pourrait occuper une plus grosse partie de la rue.

Ainsi, sur tous ces aspects, comme sur d'autres, la pétition apparaît comme prématurée et disproportionnée, avant même de connaître les modalités de piétonnisation ou la consultation de la population. Il y a de multiples façons de faire ce qui est proposé dans ce postulat : dans les aménagements de surface, dans le choix du périmètre concerné, dans l'intégration aussi des propositions de la population, et pas uniquement de la population qui est contre, mais aussi les gens qui seraient intéressés à cette démarche, des bancs pour accompagner la pente pour les personnes à mobilité réduite, de la verdure pour fournir de l'ombre lors de fortes chaleurs. On peut disposer du mobilier urbain ou d'œuvres d'art, comme on a pu le voir avec les œuvres de Zaric au Rôtillon. On peut prévoir des surfaces moins imperméables pour éviter les torrents d'orages, choses dont la rue a souffert l'été dernier. Bref, le postulat de notre ex-collègue Donzé demande une prise en considération d'une piétonnisation et il ne décrit pas le projet au millimètre.

Je vais relire la demande du postulant pour que l'on soit bien au clair sur le fond. Le postulant demande « d'évaluer la possibilité de rendre le tronçon de la rue Marterey – rue Langallerie jusqu'à rue Sainte-Beuve – 100 % piéton, en tenant compte des difficultés potentielles du report de trafic et d'une étude de satisfaction des commerçants et des habitants de la rue ». On entend le procès fait au postulant sur le fait qu'il voudrait imposer des choses à la population sans aucune considération, on critique l'attitude d'une certaine gauche de l'hémicycle en disant qu'elle veut des démarches participatives et qu'ici, elle la couperait, mais tout cela est demandé dans le postulat. Je ne pense pas que la Municipalité ferait autrement que de consulter les acteurs locaux.

Pour tous ces arguments, cette proposition a du sens pour les Verts. Cela permettrait d'atteindre une continuité piétonne de la place de l'Ours jusqu'à Saint-François et de reprendre un périmètre qui est déjà dans cette identité de rues pavées du centre historique. Donc, le groupe des Verts votera à l'unanimité le renvoi ce postulat à la Municipalité, afin qu'elle évalue, de concert avec toutes les habitantes et les habitants, et pas seulement ceux qui sont contre, les commerçants et les usagers, ceux qui sont favorables et ceux qui sont contre, la mutation possible de cette rue, qui est déjà très vivante et conviviale, et qui pourrait le devenir encore plus.

M. Claude Calame (EàG) : – Nous pensons que le postulat est tout à fait opportun. Il contribue à la suppression de quelques places de parc en surface, et donc à favoriser la mobilité douce. On relèvera d'ailleurs que la proximité du parking de Mon-Repos résout le problème pour la plupart des personnes qui voudraient tout de même se rendre à la rue Marterey en voiture. Mais, surtout, l'aménagement proposé comble l'ultime lacune existante dans l'itinéraire piétonnier, que vous utilisez sans doute, qui conduit de la place de l'Ours à la première partie de la rue Marterey, la rue Enning, la rue de Bourg, le Petit-Chêne, le passage sous la Gare CFF et, finalement, le long du métro, cet itinéraire nous conduit jusqu'à Ouchy.

Je remarque par ailleurs que ce quartier est particulièrement bien desservi par les transports publics : deux stations de m2 – Bessières et Ours – et deux lignes de trolleybus extrêmement fréquentes, le 6 et le 17. Quant à l'argument sur les petits commerces lausannois, je ferais remarquer que, si l'on veut faire quelque chose en sa faveur, la balle est désormais, et depuis longtemps, dans le camp du secteur privé, en l'occurrence des propriétaires immobiliers. Il s'agit d'abord de baisser les loyers des locaux commerciaux, dont les prix se sont envolés depuis l'année 2000.

Nous sommes tout à fait favorables à la transmission de ce postulat à la Municipalité. On peut envisager une zone piétonne, mais on peut aussi envisager une zone de rencontre, comme d'ailleurs une zone 30.

M. Vincent Brayer (soc.) : – En commission, nous avons rencontré des commerçants et des riverains qui s'opposaient au projet de piétonnisation de la rue Marterey. Nous avons pris bonne note de leurs remarques. Comme le disait très bien M. Rudaz, à ce stade, il s'agit de mener une étude sur l'opportunité et sur les avantages et les désavantages à piétonniser cette rue.

J'ai moi-même déposé un postulat nommé « De la route à la rue ». Il faut avoir une vision globale et un projet à l'échelle de la ville des routes à piétonniser et des aménagements urbains à installer dans les rues qui pourraient ne pas être piétonnisées. On pourrait, par exemple, créer des zones plus conviviales, comme des zones de rencontre, ou des zones 30 ou à vitesse limitée.

De ce point de vue, avec une approche globale, ce postulat fait sens. Le Parti socialiste ne dit pas qu'il faut piétonniser la rue Marterey demain. Par contre, le Parti socialiste soutient que, demain, il faut se demander quelles rues il faudrait piétonniser en ville, quelles rues devraient être des zones de rencontre et dans quelles rues il faudrait faire des aménagements qui facilitent la mixité des différents flux, qu'ils soient motorisés, piétons ou vélos. En ce sens, ce postulat peut être recevable, si on le voit d'un point de vue de la conduite d'une étude d'opportunité. Nous répétons, ce qui nous intéresse, c'est de savoir quels seraient les avantages et les désavantages à piétonniser cette rue.

Cela ne veut pas dire que le groupe socialiste ne s'occupe pas et ne fait pas attention aux riverains et aux commerçants, qui ont déjà énoncé quelques peurs vis-à-vis de ce projet. Nous les avons entendus. Et c'est bien pour cela que, ce soir, nous nous plaçons du point de vue d'étudier l'opportunité, ce qui est demandé dans le postulat.

J'ai une remarque par rapport aux macarons et au stationnement de longue durée pour riverains. Il faut se poser les questions importantes liées à l'effet des voitures-ventouses. Quand une voiture reste toute la journée, sans être utilisée, sur une place de parc dans une rue passante et commerciale, cela signifie que l'on a quatre mètres carrés d'espace public utilisés par une personne à un effet purement privé. Et c'est une question à laquelle il faudra réfléchir. On ne dit pas qu'il faut supprimer toutes les places de parc dans cette rue, on dit qu'il faut mener une réflexion. Et c'est bien en ce sens que ce postulat est important. C'est pourquoi le Parti socialiste le renverra à la Municipalité, puisqu'il veut connaître les tenants et les aboutissants liés à ce projet.

M^{me} Anita Messere (UDC) : – Je suis très contente d'aborder enfin le point R109. Je venais souvent pour cela, d'ailleurs.

Une petite correction préalable, monsieur Rudaz : on ne vit pas encore en Suisse bolchévique, contrairement à ce que souhaiterait peut-être Alain Campiotti, auteur du livre.¹ Le loyer des surfaces commerciales n'est pas lié au chiffre d'affaires que réalise le locataire.

Il y a quelques années, j'ai regardé le Conseil communal, et je repassais – attention, c'est très mauvais pour les femmes de repasser. J'ai trouvé un excellent orateur, qui disait à la Municipalité de l'époque, à propos du parking dans son quartier qui allait être rénové : « je ne me laisserai pas faire ! » Je l'ai aimé, celui-là. Il parlait de Chailly. Je vous laisse deviner de qui il s'agit. Il est toujours à droite et parmi nous. Je l'ai trouvé plus que valable, comme on l'exprime dans ce Canton.

Ce postulat a eu l'effet d'une bombe ; 3600 signatures contre un postulat qui venait d'être déposé, et même pas discuté pour savoir s'il allait donner lieu à une séance de commission

¹NDLR : M^{me} Messere fait référence à l'ouvrage de M. Alain Campiotti, *La Suisse Bolchévique*, Editions de l'Aire, 2017.

au Conseil communal. Comme le pigeon fait sa fiente, il fait son office – excusez-moi, j’ai mal lu ; j’ai vraiment mal lu –, il est insouciant, il vole facilement, mais il marche difficilement, il ramasse, cahin-caha les petites graines. Il ne manque de rien à Lausanne, il grappille, comme le pouvoir, des places de parc – cela se grappille.

Pour rappel, le postulant a été soigné aux petits oignons. Il a bénéficié, de manière presque surprenante d’une promotion tirant sur le rouge, comme directeur d’école – ah non, c’est un gymnase, c’est juste. Très malheureusement, il n’est pas des nôtres ce soir pour faire face à la foudre ; mais l’esprit Manuel est là.

La Municipalité a adopté la technique du saucisson en matière de parking. On supprime les places en ville et on en crée des limitées inutiles dans la forêt du Chalet-à-Gobet. Ainsi, ni vu, ni connu, elle peut dire que non, elle ne supprime pas les places de parc, même si la population augmente. Il ne faut pas nous la faire, à nous ! Le Chalet-à-Gobet, c’est où la Municipalité de gauche permet de bétonner des milliers de mètres carrés en zone verte en se parfumant à l’écologie.

La technique du saucisson, c’est ce qui s’est passé, par exemple, à la Cité durant cette année, pendant laquelle je n’étais pas présente. Le quartier de la guerre entre Canton et Commune, où, en 2018, on a perdu, au minimum, neuf places. Je n’étais pas là. Tant que les commerçants et habitants ne sortent pas la pétite de la lourde pétition, cela passe en douce. Et que je te supprime quatre places devant une centaine de logements ; les poubelles blanches sont en évidence pour cacher les dealers, avec l’excuse bidon que c’est pour les terrasses à poil, qui font pitié. Et que je t’efface cinq places devant le Parlement, et la seule place de jeu du quartier. La mère Messere est au CHUV, ce n’est pas nunuche qui va gueuler – c’est-à-dire moi, la nunuche.

Mais il y a un quartier qui s’est sorti les pouces et qui ne s’est pas laissé faire. C’est Marterey, le quartier des faubourgs de Lausanne, le cimetière médiéval. Il s’agit des commerçants et des habitants. Les commerçants qui ne sont pas les franchises des rues piétonnes. On a recensé 40 % d’habitants.

Pour les places de parc, si on veut motiver les habitants, et même ceux qui n’ont pas de voiture, il suffit de questionner les personnes qui ont besoin d’aide. On a voté un crédit de 500 000 francs pour les employés de la Ville de Lausanne, pour qu’ils puissent aider les personnes qui souffrent. J’ai voté pour les proches aidants, et tout le plénum aussi, pour que l’on aide ces personnes à aider ceux qui ont besoin d’un coup de main. Ces proches aidants, parfois, partagent un repas, mais, parfois, comme à la Cité, ce n’est plus possible entre midi et 14 h. Ce n’est possible qu’à partir de 20 h ; sinon, il faut payer. Ils descendent les poubelles, ils ramènent les achats, des fois pas en une fois, et puis, ils amènent les gens se soigner.

Quand on veut faire signer une pétition, on évite de demander aux gens : voulez-vous la fin du commerce ? Par contre, on dit plus volontiers : voulez-vous une rue piétonne ? C’est tellement plus convivial. Et puis, il y a tous les arguments de M. Rudaz : on va faire un vide-grenier – oui, une fois par année ; on va faire la fête des voisins – oui, une fois par année ; et puis, c’est pour le vivre ensemble, le lien social. Et c’est ainsi que l’on ramasse des signatures. C’est toujours une question de communication.

Trente-huit pour cent des gens de cette ville ne paient pas un sou d’impôt. Ce ne sont pas les premiers clients des commerces indépendants. Ce sont des gens qui, contrairement au comité socialiste lausannois, ne sont pas des fonctionnaires, et ils n’ont pas les moyens de financer vos décisions. Le postulat est tout à fait faisable pour la majorité écrasante – on vous fait confiance –, mais c’est aussi la vie du quartier qui sera détruite. Ce postulat, c’est plutôt du papier pour le recyclage, et c’est très dommage que M. Donzé ne soit pas là en personne, ou que quelqu’un de son groupe ne le défende pas.

M. Bertrand Picard (PLR) : – J’avais demandé la parole avant que M. Christe exprime son point de vue et celui de son groupe. Il l’a fort bien fait, et c’est à peu près l’essentiel de ce que je voulais dire.

Comme M. Rudaz, mes intérêts commerciaux sont dans cette rue. Je m’y déplace à vélo, mais je considère que nous avons dans ce cas un exemple très clair de refus de la population et des commerçants d’une éventuelle piétonnisation. Leur opinion doit avoir une nette priorité sur tous les aspects idéologiques de certains membres de ce plénum. Il est indispensable de les écouter. Ils sont prioritaires sur toutes les autres élucubrations. Je vous recommande de ce fait de suivre les points de vue de M. Gaudard et de M. Christe.

M. Denis Corboz (soc.) : – Les différentes remarques exprimées ici sont intéressantes, notamment sur le danger pour le commerce que peuvent représenter les rues piétonnes.

On voit des exemples qui fonctionnent, où cela n’a pas tué le commerce, mais cela l’a transformé. A la rue Pichard, par exemple, les vitrines se sont « gentrifiées », elles sont montées en gamme, et on a perdu des vitrines peut-être un peu plus populaires. On peut s’interroger sur le fait que les commerces de Marterey, comme le fleuriste, comme cette confiserie, comme le caviste, des commerces tenus par des artisans, puissent disparaître, puisque piétonniser une rue c’est lui donner de la valeur, et donner de la valeur à une rue, c’est potentiellement inciter les propriétaires à augmenter leur loyer, et donc à inciter ces commerçants à quitter les lieux.

On le voit à Lausanne, plusieurs commerces sont en train de quitter leurs locaux ; cette semaine, j’ai constaté que des commerçants quittaient leurs locaux. En leur posant la question, j’ai appris qu’ils se plaignent des loyers, qui ont augmenté et qui sont trop élevés. La Ville doit mener une réflexion d’ordre général sur l’augmentation des loyers, sur la piétonnisation, sur la place de la voiture et des commerces.

Je suis d’accord avec pas mal d’assertions entendues dans ce débat. Mais il y en a une avec laquelle j’ai de la peine à être d’accord, celle sur les parkings. S’il y a bien un endroit où je n’ai pas envie de parquer ma voiture, parce qu’il n’y a aucune place, c’est bien à Marterey. Quand vous vous déplacez en voiture, il faut vraiment beaucoup de chance pour y trouver une place. Je ne dis pas que c’est impossible, je dis que c’est extrêmement rare que l’on puisse trouver une place de parc dans ce quartier. On peut marcher quatre ou cinq minutes, tout au plus, pour aller au parking de Mon-Repos, qui n’est jamais plein, ou le parking de la Caroline, qui est un peu plus plein.

Protéger le commerce de Marterey, mener une réflexion inclusive avec les gens du quartier, penser l’avenir en ne rendant pas cette rue trop attractive pour des propriétaires qui auraient envie d’augmenter les loyers. C’est bien cette réflexion que doit mener la Ville, et c’est pour cette raison que le Parti socialiste soutiendra un renvoi à la Municipalité.

M. Xavier de Haller (PLR) : – Nous vivons ce soir un match de play-off un peu avant l’heure – petit clin d’œil au président. Comme dirait l’autre, dans un match capital de play-off, les premières charges sont appuyées, certes, mais demeurent correctes, et on cherche un peu à se jauger. Pour l’instant, les charges restent correctes, et j’espère que cela restera le cas pour toute la soirée.

Cela étant, concernant l’objet Marterey, rue piétonne, le premier argument que j’ai envie de développer, et qui m’inviterait à refuser la prise en considération de ce postulat, c’est la publication du nouveau Plan directeur communal. En effet, cela faisait plusieurs mois, voire plusieurs années que nous attendions la publication des intentions de la Municipalité, notamment en matière de mobilité. C’est désormais chose faite. Le nouveau Plan directeur communal a été publié, et un certain nombre d’éléments y figurent.

Il apparaît qu’en matière de mobilité, on ne peut pas penser un concept rue par rue ou segment par segment ; j’imagine que la Municipalité ne me contredira pas là-dessus. Il faut avoir une vision globale en définissant une hiérarchisation des routes et des secteurs, en

définissant quand et où on change en zones de rencontre, zones 30 ou que l'on pose des limitations spécifiques de vitesse. Ce premier argument plaide donc en faveur du refus de la prise en compte de ce postulat, puisqu'on fait un grand plan sur une rue, sans avoir une idée globale de manœuvre s'agissant de la mobilité.

Le deuxième argument concerne la mobilisation citoyenne. J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt les arguments de M. Rudaz, qui a fait une analyse assez détaillée pour démontrer en quoi les pétitionnaires avaient rédigé un texte qui, sans mauvais jeu de mots, ne tenait pas la route. On peut effectivement le faire, mais une pétition est un acte citoyen, avec un nombre de signatures variable. Une signature suffit, mais, ici, nous en avons 3000 ; je laisse chacun juge du poids qu'il s'agit de donner à cette pétition. Il n'en demeure pas moins qu'un quartier s'est mobilisé et a fait part à notre organe d'un mécontentement, ou en tout cas d'une opposition relativement massive. Dans le rapport de commission, il est dit que 60 % des signataires sont du quartier, ou sont en tout cas des utilisateurs du quartier opposés à cette proposition.

J'entends M. Rudaz expliquer à quel point cette proposition est mal rédigée et qu'elle est contradictoire. On pourrait ressortir ces arguments pour chacune des pétitions présentées à ce Conseil. Or ce n'est pas notre rôle. Lorsqu'une pétition est présentée, la question est de savoir s'il y a une opportunité à prendre et s'il y a un message des citoyens qui ont signé cette pétition. Et ici, le message est clair : manifestement, les commerçants, les habitants et les utilisateurs de cette rue ne souhaitent pas une rue piétonne. En l'état, il s'agit d'un deuxième argument qui nous invite à ne pas prendre en compte ce postulat.

Le troisième argument est celui de l'étude. La gauche vient nous dire, un peu la bouche en cœur, qu'il s'agit uniquement d'étudier la possibilité de faire quelque chose. Je l'entends avec un certain plaisir, puisque, pas plus tard qu'il y a une semaine, notre collègue Moscheni a proposé un texte qui demandait simplement d'étudier, sans s'engager plus, une autre possibilité pour recapitaliser la Caisse de pensions. Or aujourd'hui, les arguments que la droite a invoqués la semaine dernière sont repris par la gauche, qui nous dit que, finalement, il s'agit juste d'une étude, de voir, de mettre une première charge un peu appuyée, mais pas trop, pour voir quelle sera la ligne des arbitres.

Bref, non, il faut être cohérent. Soit on considère qu'une solution doit être refusée parce qu'elle est « risible » et, en l'espèce, penser la mobilité sur un segment de rue peut être assimilé à « risible » ; ce n'est pas mon opinion et je n'utiliserai pas ce terme. Mais je pense qu'il est inadéquat, voire inopportun de penser la mobilité sur un seul segment de rue. En tout cas, il me semble que si la majorité de cet hémicycle veut être cohérente, cet argument ne peut pas être retenu.

Pour ces différentes raisons, le PLR vous invite à refuser la prise en compte de ce postulat, étant précisé que la mobilité doit être pensée dans sa globalité. Un Plan directeur communal a été présenté, et il devrait faire l'objet de discussions. Le PLR n'est pas opposé à une piétonnisation du centre-ville, mais en conservant évidemment un certain nombre de cauteles et de garanties s'agissant de l'accessibilité. C'est un point qui ressort d'ailleurs du Plan directeur communal aux pages 3 et suivantes. Pour ces différentes raisons, et aussi avec la volonté de penser la mobilité globale et la multimodalité, nous vous invitons à refuser la prise en considération de ce postulat.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je vais rajouter une couche, si j'ose dire. Je déclare aussi mes intérêts : mon vétérinaire se trouve, comme pour M. Rudaz, à la rue Marterey. J'y ai d'ailleurs signé la pétition. Pour vous dire que tout le monde n'a pas la même perception de ces choses.

Cette rue fonctionne. Il y fait bon y vivre, il fait même, monsieur Rudaz, très bon y vivre. Il serait faux de vouloir la changer. Pensez à l'échec de la place de la Sallaz. Et pourquoi, monsieur Corboz, vouloir transformer le commerce de cette rue, puisqu'il fonctionne, puisqu'il est présent et qu'il a l'air de répondre à de réels besoins ?

Quant à la prise en considération, je répéterai ce qu'a dit mon excellent collègue de Haller. Ceux qui disent qu'il ne s'agit que d'étudier une opportunité – je serai même plus sévère – font preuve d'une forme de malhonnêteté intellectuelle. J'ai été l'auteur d'un postulat qui demandait d'étudier une opportunité, qui n'a pas plu à la gauche, qui l'a balayé. Aujourd'hui, on me dit, du bout des lèvres, qu'il ne s'agit que d'étudier une opportunité.

Il n'y a pas de voiture-ventouse à Marterey, monsieur Brayer. Moi-même, je m'y rends de temps en temps et je trouve toujours une place de parc. Ces places de parc répondent donc à un réel besoin, d'autant plus que le parking de la Caroline est très souvent complet.

M. Yvan Salzmänn (soc.) : – Même si nous ne sommes qu'au stade de la prise en considération de ce postulat de M. Donzé visant à rendre la rue Marterey 100 % piétonne, je ne peux m'empêcher d'avoir quelques considérations phénoménologiques sur les alentours de cette rue. Je déclare mes intérêts : j'ai eu l'occasion de travailler vingt-huit ans tout près, au Gymnase de la Cité. Actuellement, je fais le même métier que M. Donzé, je dirige le Gymnase Auguste Piccard.

Les gymnasiennes et les gymnasiens du Bugnon et de la Cité auraient peut-être à s'y retrouver dans leur convivialité, dans leur bien-être, s'ils avaient une rue Marterey piétonne, selon l'une ou l'autre des modalités possibles, de telle sorte qu'ils puissent y vivre et y circuler durant les pauses de midi en particulier de manière plus agréable, et y déambuler, y fréquenter les commerces, y dépenser leur argent, qu'ils ont, même si ce sont des gymnasiens, parfois, ils travaillent. Dès lors, je pense qu'il ne faut être dogmatique ni dans un sens ni dans l'autre. Pour des raisons d'observation, j'incite chacune et chacun à voter oui à la prise en considération de ce postulat.

M. Henri Klunge (PLR) : – Vu que tout le monde déclare ses intérêts ce soir, je déclare aussi les miens : je passe tous les jours à pied par la rue Marterey.

Je précise que la pétition n'a pas été signée seulement par les commerçants, mais aussi par tous les habitants de la rue. C'est une rue où l'on a la place de marcher, de se balader et où les voitures et les piétons peuvent cohabiter. C'est une rue vivante. Il y a déjà des terrasses et il y a des commerces. C'est une rue où l'on a déjà pu expérimenter le fait qu'elle soit piétonne. En effet, la partie du haut de la rue est piétonne et tout un bout est fermé à la circulation.

Je ne vois pas les gymnasiens du Bugnon ni ceux de la Cité s'attarder dans cette rue pendant leur pause. Par contre, je remarque que les commerces dans la partie supérieure de la rue ferment et changent beaucoup plus que dans la partie inférieure.

Je veux bien croire que des études montrent qu'une rue piétonne améliore la vie des commerçants, mais on ne peut pas faire de généralités. Ici, on a un exemple typique que cela ne fonctionne pas ; le haut de la rue ne fonctionne pas depuis qu'il est piéton. Si cette rue devient 100 % piétonne, je vous laisserai expliquer au garage de Marterey comment il aura encore des clients si les voitures ne peuvent plus passer.

Au final, si l'on veut faire des vide-greniers, une fête des voisins, ou autre, je ne vois pas de souci à ce que l'on demande ponctuellement que la rue soit fermée pour une occasion ou une autre ; on peut en discuter. Mais cela me surprend beaucoup qu'on veuille rendre cette rue complètement piétonne, alors qu'on voit que cela ne fonctionne pas à cet endroit. Je suis très surpris d'entendre le président du Parti socialiste lausannois défendre ce soir, si j'ai bien compris, la gentrification.

M^{me} Françoise Piron (PLR) : – Je souhaite rappeler qu'il y a des habitants dans ce quartier, que je connais bien, puisque j'y ai vécu plus de trente-cinq ans. Il y a surtout des personnes âgées, qui vivent là depuis très longtemps.

Concernant les personnes âgées, ce ne sont pas elles qui se déplacent en voiture, mais leurs proches. Je suis proche aidante d'une de ces personnes qui habite le quartier, tout près de la rue Marterey. J'ai de plus en plus de peine à parquer ma voiture pour aller la chercher et

pour aller la déposer le soir, même le dimanche, puisqu'il y a la piscine et il n'y a pas beaucoup de places de parc. Je voudrais donc que l'on pense aussi aux habitants et aux personnes âgées. On n'est pas toujours en bonne santé.

On peut faire du vélo dans cette ville. Mais il y a des personnes dans d'autres tranches d'âge, qui se trouvent isolées, avec peu de visites de leurs proches. Et une des raisons pour lesquelles les visites sont difficiles, c'est vraiment l'accès avec la voiture. Je vais chercher cette personne, mais je ne vais pas la prendre en vélo, même avec un vélo-cargo ; je ne me vois pas mettre cette personne de 83 ans sur mon vélo-cargo.

Soyons sérieux concernant les places de parc. On me dit qu'il y en a à Mon-Repos, mais c'est trop loin pour ces personnes, qui ne peuvent pas se déplacer. Dans mon cas, je dois l'amener devant chez elle. J'ai donc besoin de ces places de parc, et je ne suis pas la seule. J'aimerais que ce quartier soit convivial, mais pour tout le monde, donc cela veut dire pour ces personnes aussi, qui ont peu la parole dans ce plénum. Elles sont chez elles et, souvent, isolées ; elles ne sortent plus beaucoup et elles ont des visites.

Je ne comprends pas cette politique. Enlever des places de parc à Marterey veut dire que ce sera encore plus compliqué. Vous n'allez pas vendre votre voiture parce qu'il y a moins de places de parc à la rue Marterey. En dix ans, j'ai vu que cela devenait de plus en plus difficile. Maintenant, c'est difficile même le samedi et le dimanche, parce qu'il y a peu de places de parc. J'aimerais que l'on pense aussi aux habitants âgés de ce quartier.

M. Nicolas Tripet (PLR) : – Je vais tenter d'être bref. Par voie de pétition, 3000 personnes disent combien elles sont attachées à leur quartier. Elles s'y sentent bien, et je pense qu'il faut les écouter.

En matière de trafic, la rue Marterey est un bout de délestage, une bretelle assez pratique pour se rendre notamment à la Coop, le seul accès par le nord. En cas de piétonnisation, on ne connaît pas les reports de trafic et cela pourrait être relativement problématique. Il y a aussi un risque pour les commerces actuels, de petites exploitations familiales qui ne survivraient pas. On l'a vu avec des exemples concrets à Morges et à Lausanne, et non pas dans des études sur de grandes mégapoles que citait M. Rudaz.

M. Marion nous a rétorqué qu'il s'agissait évidemment des mêmes discours que l'on entendait lors de la piétonnisation de la rue de Bourg ou de la Palud, à la différence près qu'on ne peut pas élargir indéfiniment les zones-centres ou les décréter idéologiquement hypercentre. J'en veux pour preuve le fait que les commerçants de Marterey ont quasiment tous délaissé les nocturnes à l'approche de Noël, car les clients ne s'y arrêtent pas. Pour la population, les nocturnes sont dans l'hypercentre et la rue Marterey n'en fait pas partie.

On entend aussi à ce stade qu'il s'agit uniquement d'une prise en considération. Eh bien, on peut aussi prendre en considération les habitants et le quartier. Ce soir, nous avons la possibilité d'émettre un signal politique, un soutien aux petits commerces de la ville et faire en sorte que les mots qui ont été prononcés lors de la dernière séance de l'année – ce Conseil se félicitait de soutenir le commerce lausannois – ne restent pas uniquement des déclarations d'intention. On peut aussi soutenir le fait que la Municipalité a assez à faire et n'a pas besoin de répondre à de vraies fausses bonnes idées, hors-sol. Enfin, vous pouvez également donner le signal à ce Conseil que les habitants connaissent le quartier et qu'il faut les écouter.

Enfin, je profite de l'occasion pour rappeler que le postulat que nous avons déposé avec M. de Haller en 2018 demande une vue d'ensemble du trafic et une réactualisation des cartes de trafic dans la ville, qui permettent justement d'avoir cette vue d'ensemble, pour éviter les *Schnapsidee* que chacun et chacune dans ce Conseil peut avoir et les desiderata personnels qu'ils pensent intéressants. Je vous invite donc à refuser la prise en considération de ce postulat.

M. Benjamin Rudaz (V) : – Mes propos ont titillé des avis pas piqués des vers. Madame Messere, vous me traitez de bolchévique, mais vous êtes gentille ; le lien entre loyer et

chiffre d'affaires n'est pas du bolchévisme, c'est du libre marché. C'est un truc bien de droite, qui fait que quand un propriétaire voit qu'un commerce fait du chiffre, il se dit qu'il va peut-être augmenter le loyer parce que le commerçant peut payer plus cher. Ce n'est pas du bolchévisme.

Quand la gauche propose d'acquérir de l'immobilier pour pouvoir avoir des rez-de-chaussée commerciaux abordables, on nous traite aussi de bolchéviques, parce qu'on nationalise le sol. Il faut choisir un camp, mais on ne peut pas toujours tirer sur des actions concrètes pour soutenir le commerce. C'est un peu étrange.

Pendant les multiples interventions qui ont précédé, j'ai compté le nombre de places de parc sur Marterey qui existent actuellement ; il y en a environ 35. Si les gens viennent exprès à un commerce en particulier, donc ils font un investissement très précis pour un commerce, ils restent quelques minutes. Mais on va plutôt dire qu'ils viennent soutenir l'ensemble des commerçants de la rue, donc on va dire qu'ils prennent bien une demi-heure pour faire leur shopping. Faites le calcul ; je vous laisse le faire, il y a des maîtres des chiffres dans ce Conseil meilleurs que moi. Trente-cinq places, trente minutes de rotation : cela vous fait le nombre de clients qui passent dans cette rue par jour avec la voiture, sans compter les habitants. En regard de cela, le nombre de piétons qui y circulent, qui arrivent par le bus et le métro et les rues adjacentes est bien supérieur, déjà dans l'état actuel ; c'est un fait incontestable.

J'entends bien qu'il y a 3600 signatures. C'est effectivement important et on ne doit pas le négliger. Ce n'est pas le but de mon intervention de dire que cela ne vaut rien. Par contre, dire que le quartier, les habitants et les commerces s'opposent, sans nuances, c'est faux. Je connais des personnes qui ont une activité commerciale dans cette rue qui n'ont pas signé cette pétition. Je connais des habitants qui sont favorables à la perspective offerte par le postulat et qui se sont vus présenter cette pétition avec des arguments bien plus fallacieux que ceux qui sont mis par écrit. On leur a parlé d'une invasion de deal, de pickpockets dans la rue, qu'on allait avoir une explosion du nombre de braquages, des choses complètement ubuesques, avec aussi un constat sur le haut de la rue, qu'on nous dit catastrophique. Le haut de la rue Marterey est, pour moi, une réussite. C'est un endroit convivial, chaleureux et vivant.

Evidemment, la vie au centre-ville a des conséquences que l'on connaît tous. Il y a du bruit, qui doit être régulé, et des choses qui doivent être limitées. Mais montrer le haut de la rue comme un échec c'est, à mon avis, se tirer une balle dans le pied. Je suis personnellement choqué. J'ai fait mes achats de Noël de chocolat, comme je le fais depuis de nombreuses années, chez M^{me} Noz, et il y avait la pétition à côté de la caisse. J'ai dû m'accrocher pour rester debout avec l'argument que j'ai entendu. On nous vendait l'Apocalypse. On demandait aux gens, et je comprends que beaucoup l'aient signée : voulez-vous tuer nos commerces ? Quand vous êtes à la caisse d'un commerce que vous aimez et qu'on vous dit : « mon commerce va disparaître si vous ne signez pas la pétition », évidemment qu'on la signe, sans se demander quelle est la vraie question de fond. Il y a donc eu 3600 signatures, mais la question posée était plutôt « est-ce que vous voulez que nos commerces restent ou est-ce que vous voulez que nos commerces disparaissent ? ». A cette question, l'ensemble des membres de ce Conseil répondrait que l'on veut que ces commerces restent. Ils sont appréciés et doivent rester.

On nous lance ensuite la comparaison avec le postulat Moscheni sur la dette, car il s'agit juste d'une prise en considération. Non, ici, on vous demande de soutenir cette étude de la Municipalité parce qu'on est d'accord avec le fond ; ce n'est pas la même chose que pour l'objet que l'on a eu. (*Rires dans la salle.*) C'est logique, on essaie d'être cohérents.

Enfin, concernant l'accès aux véhicules pour les personnes à mobilité réduite, bien entendu qu'on l'entend avec une zone de rencontre, une zone piétonne, où l'on peut arriver jusqu'au pied de l'immeuble, on peut déposer des gens, on peut faire des livraisons, on peut faire de l'apport aux personnes. Si vous arrêtez de visiter des proches simplement

parce que la place de parc est 50 m trop loin et que cela vous embête, il faut remettre en question votre rôle de proche aidant.

Pour finir, ce n'est pas dogmatique de mettre Marterey dans l'hypercentre. Si vous avez fait un peu d'histoire, Marterey est un des premiers faubourgs du centre-ville. Il y avait une porte en haut de la rue. Cette rue n'est pas pavée par hasard, c'est une rue du centre historique de Lausanne, comme le serait, dans une certaine mesure, ce qui s'étend un peu au-delà de la rue de l'Ale. Il est faux de dire que l'on place dogmatiquement Marterey dans la zone historique.

Le président : – Je ne suis pas un habitué des citations, mais je crois qu'il y en a une de Karl Valentin qui s'applique assez bien au débat de ce soir : « Tout a été déjà dit, mais pas par tout le monde. » (*Rires dans la salle.*)

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que cela fait une heure que l'on discute d'une prise en considération d'un postulat. Il y a eu sept prises de parole et j'ai encore huit demandes. On a onze objets à traiter ce soir, et on traitera les onze.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Permettez-moi d'être de plus en plus dubitatif et de plus en plus fâché à l'idée que nous venons de passer une heure sur du vent. Oui, c'est du vent !

Est-ce que nous discutons d'un préavis municipal circonstancié, argumenté, avec un échancier, des devis, des prix ? Rien du tout ! Nous débattons d'une idée, que chacun d'entre nous peut déposer, en l'occurrence un postulat. C'est le droit de M. Donzé de déposer un postulat. Je peux déposer un postulat demain demandant l'érection d'une tour de 120 étages à Rovéréaz. C'est notre droit.

Nous nous battons sur le fond, alors que la seule question est : est-ce que cette question mérite d'être renvoyée à la Municipalité ? Il n'y a pas besoin de trois minutes pour cela. Oui, ou non ? Et cela me donne furieusement l'envie de le renvoyer, parce que je crois que, véritablement, le débat aura lieu sur la réponse municipale, que j'attends, que j'appelle. Alors se déroulera le débat de fond, pour autant que nous ayons encore de la munition dans nos cartouchières. (*Applaudissements dans la salle.*)

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – J'ai compris le message, il faut faire bref.

Je vous écoute avec beaucoup d'attention depuis une heure. Beaucoup d'intervenants ont dit qu'il ne s'agissait que d'une étude, dans laquelle on tiendrait compte des nombreux pétitionnaires, mais que ce n'était qu'une étude. M. Brayer a rappelé son postulat, qui permettra de voir, dans son ensemble, la problématique des rues de Lausanne.

Je dois reconnaître l'honnêteté intellectuelle de M. Benjamin Rudaz, que j'ai aussi écouté avec beaucoup d'attention, qui nous dit qu'effectivement, il ne s'agit pas d'une simple prise en considération ; il nous dit très franchement que c'est une prise en considération, mais que son groupe argumente dans le sens d'avoir une rue piétonne parce que c'est ce qu'il souhaite ; il ne le cache pas, il a cette honnêteté intellectuelle.

Effectivement, on n'est plus dans une prise en considération. Je regrette que le débat soit faussé, parce qu'on aurait dû rappeler qu'il ne s'agit pas d'un débat sur le fond. Cela fausse d'ores et déjà le résultat et le rapport-préavis que nous fera la Municipalité – cela ne fait aucun doute qu'il y aura un renvoi en Municipalité. Le groupe PLR vous demande néanmoins de ne pas renvoyer ce postulat à la Municipalité.

M. Xavier Company (V) : – Vu les sages paroles de M. Chollet, je renonce.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – J'entends que le débat s'échauffe.

La Municipalité n'a pas pour habitude de prendre la parole lors de prises en considération de postulats, mais j'aimerais vous livrer quelques éléments pour rassurer M. de Haller – en tout cas pour cette partie de la soirée. (*Rires dans la salle.*) Si vous nous renvoyez le postulat, nous l'inscrirons dans la réflexion globale du Plan directeur communal, ainsi que

dans celle que nous menons actuellement, avec des experts, sur ce diagnostic urbain du centre-ville pour vous présenter, le cas échéant, des propositions cohérentes.

La Municipalité est très attentive à la question de l'accessibilité des commerces. La situation économique des commerces nous préoccupe, bien évidemment. De plus, ce n'est pas tous les jours que nous assistons à un tel mouvement citoyen et que nous voyons un dépôt de postulat entraîner 3000 signatures. Ce sont des éléments que nous devons prendre en considération.

Je tiens aussi à rassurer les pétitionnaires. C'est vrai que, ce soir, nous nous trouvons au début d'un long processus, qui vous donnera l'occasion d'intervenir dans le cadre d'une potentielle décision finale, en fonction de la proposition présentée par la Municipalité.

M. Pierre Conscience (EàG) : – Je ne vais pas revenir sur le fond du débat que nous aurons si ce postulat est renvoyé à la Municipalité prochainement, mais je voulais faire deux remarques sur la nature des arguments avancés par la droite de cet hémicycle.

Premièrement, je concède volontiers le caractère assez faible de l'argument qui consiste à dire qu'il ne s'agit que d'étudier une opportunité. C'est toujours vrai, et c'est toujours un peu faux. C'est, à chaque fois, la même question et, à chaque fois, on se renvoie la balle sur ce type de faux arguments. C'est toujours vrai parce qu'en effet, nos prérogatives de conseillers communaux sont extrêmement faibles à l'occasion de discuter de la prise en considération d'un postulat, et que la Municipalité garde une très large marge de manœuvre pour en faire à peu près tout ou rien, quoi qu'on en dise. Et, c'est toujours un peu faux, parce qu'en effet, voter la prise en considération et l'étude d'un projet consiste bien à être plutôt favorable à sa réalisation. Pour les prochaines discussions que l'on aura ce soir, et pour les soirs suivants, essayons de cesser d'avancer cet argument, qui ne fait que nous planter dans un jeu de ping-pong qui n'est pas très productif pour l'avancée de nos débats.

En revanche, j'aimerais me porter réellement en faux sur le fondement démocratique qu'essaie d'avancer la droite de cet hémicycle dans cette discussion, qui consiste à dire que cette pétition a des milliers de signataires, que la population de Martigny est contre, donc, pour des questions démocratiques, nous ne devons pas voter la prise en considération de ce postulat.

Un procès en légitimité avait d'ailleurs déjà été fait, si je me souviens bien, par notre collègue Gaudard au postulant, M. Donzé, au moment du dépôt de son initiative. Il lui disait qu'il n'était pas du quartier et que c'était très malvenu de faire cette proposition. Je me porte vraiment en faux contre cette logique. Il n'y a pas de corps démocratique de Martigny. L'espace public dans ce quartier est l'espace public de tous les citoyens de Lausanne, et même, pour une rue aussi névralgique que celle-ci, elle concerne la vie et le quotidien de dizaines de milliers de citoyens vaudois, bien en dehors de ce quartier et de cette rue. C'est donc de façon beaucoup plus large et globale que nous devons réfléchir à l'aménagement de ce quartier.

La pétition n'est bien sûr pas vide de sens politique ; elle dit beaucoup. Et d'ailleurs j'invite les personnes qui l'ont signée, si elles restent convaincues de leur position, à continuer leur combat citoyen, leur engagement pour tout faire pour que leur position soit entendue et respectée dans l'évolution de ce projet. Mais nous sommes parfaitement légitimes à prendre cette décision du fait de notre mandat d'élus de Lausanne, et de tout Lausanne. Il n'y a pas dans cet hémicycle des élus de la Sallaz, des élus de sous-Gare, des élus de Martigny ou des élus de Bellevaux. Nous devons prendre ces décisions dans leur globalité. Il faut évidemment prendre en compte les habitants du quartier, mais il n'y a pas que les habitants du quartier et les pétitionnaires qui ont un point de vue sur ce projet. Je pense que c'est sur le fond que nous devons discuter, et pas dans une logique de lobbyisme, tel que le présente la droite dans ce débat.

M. Robert Joosten (soc.) : – Je renonce. Ce que je voulais dire a été dit, et bien dit, par M. Rudaz et M. Conscience.

M^{me} Anita Messere (UDC) : – J'ai commis une erreur tout à l'heure. M. Marion est favorable à la prise en considération du postulat ; c'est la personne au centre à être d'accord avec la gauche.

J'ai plusieurs raisons d'intervenir. Ce postulat prendra le temps qu'il mérite. C'est clair qu'on discute de la prise en considération, mais, comme l'a dit M. Conscience – et pour une fois que je suis d'accord avec lui, c'est à relever –, on discute forcément un peu du fond, surtout si la majorité écrasante en discute aussi. On ne va pas passer à côté sous prétexte qu'il ne s'agit que de la prise en considération du postulat.

Pour répondre à M. Rudaz, Marterey fait tout de même partie des zones historiques, car il y avait un cimetière dans les faubourgs, à l'extérieur du Bourg. Toute la ville, tout ce qui est sur le plan Buttet, dont la copie est à côté, fait partie de la vie d'aujourd'hui. Les zones historiques sont encore des zones vivantes. Avec du commerce, et pour le commerce, il faut du passage, parce que les gens ne sont pas suffisamment riches pour faire tourner tous les commerces.

Par rapport à la qualification de bolchévique, ce n'était pas pour vous. Mais il faut tout de même vous rappeler qu'historiquement, et j'en informe peut-être une bonne partie des socialistes, Lénine, Trotsky, Bakounine et Zinoviev, lors de leur passage en Suisse, ont fait partie du Parti socialiste suisse avant la révolution de 1917 et leur départ. Ils ont fait partie du Parti socialiste, qui est maintenant le Parti communiste. Le journaliste Alain Campiotti a d'ailleurs indiqué dans une interview que le Conseil communal gardait les traces de ce communisme, parce qu'il y avait encore un élu communiste à Lausanne. Il n'a pas cité son nom.

Une dernière chose pour M. Rudaz, le haut de la rue Marterey (*chahut dans la salle ; M^{me} Messere demande un peu de silence ; le président demande un peu de silence*) a été converti en zone piétonne. M. Rudaz, qui fait partie des Verts et qui n'y habite pas, qui n'est pas commerçant, considère que c'est une réussite. Effectivement, je marche au milieu des pavés de la route. Je suis allée à l'école dans les parages et il me semble que, d'après les dires des commerçants qui n'habitent pas Lausanne, mais en périphérie, ce n'est pas une réussite.

M. Vincent Rossi (V) : – J'ai été touché par l'argument de M^{me} Piron concernant les proches aidants, qui m'a semblé pertinent. Il serait de bon aloi de réserver aux proches aidants des places de parc pour aller chercher et pour déposer des personnes ayant besoin de tels services, et ce dans tous les quartiers de la ville. Je suis donc partant pour rédiger un postulat dans ce sens, et j'invite sincèrement M^{me} Piron à participer à cette rédaction.

La discussion est close.

La demande d'appel nominal est appuyée par le nombre suffisant de voix.

M^{me} Alice Genoud (V), rapportrice : – La commission propose d'accepter la prise en considération de ce postulat par 8 voix contre 3.

A l'appel nominal, le postulat est pris en considération par 53 voix contre 29 et 4 abstentions.

Ont voté oui : M^{mes} et MM. Aubert Alix, Beausire Quentin, Beausire Ballif Karine, Bender Anselme, Berguerand Anne, Billard Aude, Brayer Vincent, Calame Claude, Chenaux Mesnier Muriel, Chollet Jean-Luc, Company Xavier, Conscience Pierre, Corboz Denis, Crausaz Mottier Magali, Dana Louis, Decollogny Anne-Françoise, Dubas Daniel, Dupuis Johann, Felli Romain, Fonte Giuseppe, Gaillard Benoît, Gazzola Gianfranco, Genoud Alice, Gnoni Sara, Hubler Alain, Joosten Robert, Kamenica Musa, Mach André, Manzoni Laura, Marion Axel, Marly Gianna, Martin Pedro, Michaud Gigon Sophie, Mottier Vincent, Pagès Barbara, Panchard Ilias, Pascuas Esperanza, Philipoz Roland, Raedler

David, Rastorfer Jacques-Etienne, Richard-de Paolis Paola, Roch Karine, Rossi Vincent, Rudaz Benjamin, Salzmann Yvan, Sangra Marie-Thérèse, Soto Sara, Teuscher Joël, Thambipillai Namasivayam, Thiéry Arnaud, Tran-Nhu Thanh-My, Vonlanthen Antonela, Vouillamoz Vincent.

Ont voté non : M^{mes} et MM. Aubert Eliane, Bettschart-Narbel Florence, Briod Alix-Olivier, Cachin Jean-François, Calame Maurice, Carrel Mathieu, Christe Valentin, Clerc Georges-André, de Haller Xavier, de Meuron Thérèse, Di Giulio Nicola, Fracheboud Cédric, Gaudard Guy, Gendre Jean-Pascal, Henchoz Jean-Daniel, Klunge Henri, Maillard Mathieu, Masson Jean-Luc, Messere Anita, Miauton Philippe, Oberson Pierre, Pernet Jacques, Pernet Sandra, Picard Bertrand, Piron Françoise, Tripet Nicolas, Vagnières Roger, Wild Diane, Wyssa Stéphane.

Se sont abstenue-e-s : M^{mes} et MM. Fürbringer Jean-Marie, Martinho José, Schaller Graziella, Schlienger Sandrine.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Manuel Donzé : « Une rue Marterey 100 % piétonne » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

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

Pétition des riverains du chemin de la Fauvette (24 sign.) : « Demande de réduction de la circulation de transit sur le chemin de la Fauvette à Lausanne »

Rapport

Présidence : Philippe Mivelaz.

Membres présents : Caroline Alvarez Henry ; Anne Berguerand ; Robert Joosten ; Anita Messere ; Pierre Oberson ; Sara Soto.

Membres excusés : Quentin Beausire ; Xavier de Haller ; Mathieu Maillard ; Laura Manzoni ; Sandra Pernet.

Secrétaire : Frédéric Tétaz.

Municipale : Mme Florence Germond, directrice de Finances et Mobilité.

M. Patrick Etournaud, chef de service routes et mobilité.

M. Alain Gonin, chef de division, Service routes et mobilité

Pétitionnaires : Madame et Monsieur Heil-Ruess

Rapporteur : M. Pierre Oberson

Le président explique au pétitionnaire le déroulement de la séance.

Madame Heil-Ruess nous dit que le chemin de la Fauvette est raide et étroit. Il est classé comme route de desserte. Monsieur Heil-Ruess dit que lors d'un hiver, il a glissé sur une centaine de mètre avec sa voiture et a préféré emboutir un mur plutôt que de risquer d'écraser un piéton. Madame Heil-Ruess dit qu'elle a fait une embardée sur le trottoir et a crevé un pneu. Elle explique qu'une fois un bus de tourisme était sur le chemin et empêchait de sortir. Elle dit que le chemin de la Fauvette a peu de possibilité pour absorber du trafic de transit. Depuis le 3 mars 2016, le chemin de Rovéréaz a été mis en sens unique. Depuis, le trafic sur le chemin de la Fauvette a doublé. Elle évoque différentes mesures pour réduire la circulation : il faut un trottoir ou un seuil de modération. Mais elle se demande si cela suffira pour diminuer le volume de circulation. La demande des

pétitionnaires est de mettre en place des mesures pour réduire le volume de trafic sur le chemin et dans le quartier. Ils proposent d'utiliser la même formule que pour Rovéréaz en mettant la rue en sens unique en montant.

Madame la Directrice de Finances et Mobilité explique que depuis que la rue de Rovéréaz est en sens unique, le trafic est passé de 7'500 à 3'800 véhicules/jour. Durant la même période, sur le chemin de la Fauvette, le trafic est passé de 1'000 à 1'900 véhicules/jour. Donc il y a une diminution globale. Dans le projet mis à l'enquête, il y a 7 ralentisseurs prévus sur le chemin de la Fauvette et 6 sur Rovéréaz. En plus, il va y avoir de nouvelles zones 30 et nouvelles zones de rencontres et un trottoir va être aménagé au bas de la Fauvette. Cela prend du temps. L'option d'un sens unique sur un bout de Fauvette a été étudiée et a suscité des oppositions des habitants de l'Esplanade. Si les mesures de zones modérées et constructives (seuils et trottoirs) ne suffisent pas à diminuer le trafic de transit, il faudra reprendre la réflexion. Elle note également que l'option a aussi été étudiée de mettre la rue en sens unique en haut de la Fauvette, mais cela obligerait les riverains à faire une boucle pour rentrer chez eux. Le chef de division dit que d'avoir 2 sens uniques montants sur Rovéréaz et Fauvette n'est pas tolérable car cela impose de fait à un report imposé supplémentaire par le Sud par Temple ou Vallonnette) via Chailly pour accéder aux 2 rues. Il note qu'habituellement le fait de réduire le gabarit de la route permet de réduire le trafic et les vitesses.

Madame la Directrice de Finances et Mobilité informe que l'accroche du chemin de la Fauvette à la rte d'Oron est actuellement en cours d'étude dans ses services en vue de limiter encore le transit. Ce projet sera réalisé dans la continuité des mesures d'accompagnement de cet été, une fois les autorisations en force.

Un membre de la commission demande de préciser si le trafic est généré par les riverains ou par des pendulaires. Madame la Directrice de Finances et Mobilité dit que c'est une route de desserte mais elle est utilisée par certains comme route de transit, donc il y a souvent des pendulaires qui empruntent le chemin.

Un membre de la commission demande par où passeront les automobilistes si des travaux sont prévus dans ces 2 rues en même temps. Le chef de division dit que le trafic se reportera sur les routes alentours.

Un membre de la commission demande s'il y a des radars, puisque c'est une zone 30. Madame la Directrice de Finances et Mobilité dit que la police fait des mesures et des contrôles radars régulièrement.

Un membre de la commission demande des précisions sur la date de la mise en place de la nouvelle zone 30 évoquée par la directrice. Madame la Directrice de Finances et Mobilité dit que les travaux devraient débiter à l'été 2018 et que l'ensemble des mesures devraient être en fonction à la rentrée scolaire. Le chef de division dit que pour mettre en place légalement une zone 30, il faut que tous les aménagements de modération soient fonctionnels.

Les membres de la Commission n'ayant plus de question pour les pétitionnaires, le président les remercie et prend congé.

Audition de la directrice en charge de FIM sans la présence du pétitionnaire

Un membre de la commission demande quelle est la stratégie de la Municipalité. Il demande si ce serait envisageable de faire « bordiers autorisés ».

Madame la Directrice de Finances et Mobilité dit que la Municipalité rappelle les compétences de la Municipalité en la matière. Elle peut décider de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre et des limitations de vitesse. Pour ce qui est de l'option « bordiers autorisés » La Municipalité n'envisage en général que 2 options : soit une rue est privée et ce sont les propriétaires qui s'occupent des coûts d'entretien et du déneigement ; soit la rue

est du domaine public et chacun doit y avoir accès. Le président demande ce qu'implique « bordiers autorisés ».

Madame la Directrice de Finances et Mobilité dit qu'il n'existe plus que 2 rues du domaine public en « bordiers autorisés » à Lausanne, dont le chemin de la Grangette. Elle dit que le contrôle du respect de cette restriction est difficile.

Un membre de la commission demande si d'autres variantes que celles évoquées avaient été étudiées.

Madame la Directrice de Finances et Mobilité dit que l'option la plus efficace serait de mettre sur un tout petit tronçon la rue en sens unique en bas de la Fauvette après Esplanade. Cela aurait pour effet de casser l'accès au centre. Mais cette option a été refusée par les riverains. Donc la Municipalité va d'abord mettre en place les mesures exposées précédemment et voir leurs effets. Le sens unique un peu plus haut rend les accès compliqués.

Un membre de la commission nous dit que l'accès au quartier de la Cathédrale est interdit aux voitures après 22 heures. Elle demande si c'est une mesure légale. Elle souligne que Lausanne se prépare à accueillir 30'000 habitants de plus prochainement. Hormis l'UDC, tout le monde est d'accord avec cette augmentation démographique. Il faut aussi prendre en considération les effets pour la mobilité que ce soit à la gare de Lausanne, à la Fauvette ou pour des abris bus.

La parole n'est plus demandée. Le président prend congé de la directrice de Finance et Mobilité, du chef du Service routes et mobilité et du chef de division en les remerciant.

Délibération de la COPET

Un membre de la commission relève que le pétitionnaire dit qu'il a glissé avec sa voiture et que la directrice a dit que les chemins publics sont déneigés. Or, s'il a glissé sur la Fauvette et que ce chemin est public c'est que ce n'était pas déneigé. Il reconnaît qu'il n'y a pas beaucoup jours dans l'année où les routes ont besoin d'être déneigées.

Un membre de la commission dit que même si les bordiers étaient d'accord de racheter le terrain, la Ville ne serait pas d'accord car c'est un chemin de transit.

La parole n'étant plus demandée, le président passe au vote.

Vote : A l'unanimité, les membres de la commission des pétitions décident en application de l'art.73 lit. b) RCCL de renvoyer la pétition à la Mté pour **étude et communication**.

Discussion

M. Pierre Oberson (PLC), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Robert Joosten (soc.) : – Le Parti socialiste lausannois est très sensible aux nuisances et dangers engendrés par le trafic de transit, notamment lorsque celui-ci traverse des quartiers d'habitation, comme c'est le cas au chemin de la Fauvette. Toutefois, la solution proposée par les pétitionnaires, la mise en sens unique montant en haut du chemin, pose plus de problèmes qu'elle n'en résout.

Entre-temps, dans le cadre de la mise en zone 30 du chemin de Rovéréaz, un ralentisseur et un bout de trottoir ont été aménagés au chemin de la Fauvette. L'entrée du chemin depuis la route d'Oron a été rétrécie, afin de diminuer le trafic de transit. Ces mesures devraient améliorer la situation sur ce chemin. Dès lors, le groupe socialiste vous invite à renvoyer la pétition à la Municipalité pour étude et communication.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Ce qui arrive au chemin de la Fauvette, c'est la même chose qui arrive au chemin de Rovéréaz, au chemin de Craivavers, à l'avenue de l'Esplanade ; on pourrait en citer encore d'autres.

C'est assez simple dans son explication, mais assez dramatique dans ses effets. L'augmentation de la population dans un bassin extrêmement loin de Lausanne – Forel, Mézières, jusqu'à Fribourg – fait que l'on a augmenté le diamètre de l'entonnoir, mais le goulot de sortie, à savoir les entrées dans notre ville, n'ont pas pu, et pour cause, être élargies et augmentées. Et on se trouve avec une situation de plus en plus inextricable. J'ai tout de même une certaine rancœur à l'endroit d'un certain nombre de communes, qui ont vu, bien sûr, l'avantage d'avoir des contribuables de plus et de se développer, mais qui ne se sont apparemment pas souvent posé la question de savoir comment Lausanne allait absorber tout ce trafic. Alors, je comprends les gens de la Fauvette.

Je rappelle encore que trois petits locatifs sont prévus – je ne sais pas pour quand – sur ce qui reste du domaine de Rovéréaz. Cela bouge partout, alors que la voirie, la chaussée, la largeur n'augmentent pas. Voilà pourquoi je partage pleinement le souci et la crainte, et quelque part la révolte des riverains du chemin de la Fauvette. Mais sachant que le mal est fait, c'est extrêmement difficile d'avoir des mesures volontaristes pour dire que l'on va installer une sorte de *numerus clausus* pour la pénétration en ville.

M^{me} Sara Soto (V) : – Dans la lignée du groupe socialiste, représenté par M. Joosten, le groupe des Verts comprend les soucis des pétitionnaires. Dans un objectif de réduction des transports individuels motorisés, l'augmentation du trafic sur le chemin de la Fauvette nous préoccupe également.

Toutefois, dans une optique de pensée globale, il faut rappeler que, malgré cette augmentation de trafic, la circulation a effectivement baissé, si l'on considère la totalité du secteur Fauvette-Rovéréaz. Bien que cela ne suffise ni aux Verts ni aux pétitionnaires, la solution proposée par ces derniers risque de ne faire que reporter le problème sur Chailly.

Au vu des différentes mesures qui seront ou qui ont déjà été prises par la Municipalité – les ralentisseurs, l'aménagement de zones 30 et de rencontre, ainsi que la mise en place d'un trottoir au bas du chemin de la Fauvette –, nous prenons position pour un renvoi pour étude et communication, en demandant toutefois à la Municipalité de surveiller les effets escomptés et d'agir en fonction, s'ils devaient ne pas voir le jour.

Pour finir, nous tenons à rappeler que c'est par une volonté générale et forte d'une diminution du trafic individuel motorisé que tout un chacun pourra vivre dans une ville où il se sent en paix.

M. Alain Hubler (EàG) : – Je trouve que nous faisons souvent preuve d'incohérence totale et absolue.

Nous venons de discuter pendant une heure des places de parc à Marterey. Certains tiennent absolument à pouvoir se garer sous les fenêtres de celles et ceux qu'ils vont rencontrer et, en même temps, on veut diminuer la circulation en ville, notamment à l'entrée. L'incohérence est la suivante : on veut pouvoir se garer à Marterey, tout en déplorant le fait que la Fauvette est pleine de voitures. C'est complètement incohérent. Un jour, il faudra peut-être que l'on introduise un péage urbain couplé à des transports publics gratuits.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – Je rappelle la problématique relative à ce quartier : il nous a été demandé de modérer la circulation et de réduire le nombre de véhicules.

En 2016 déjà, le haut du chemin de Rovéréaz a été mis en sens unique, avec, pour conséquence un report partiel de trafic sur l'axe principal, la route d'Oron, et une petite « évaporation » de trafic, puis un report de trafic sur les autres rues du quartier, dont la Fauvette.

Nous ne sommes pas restés inactifs, et de nombreuses mesures ont été mises en place : un complément de trottoir a été construit sur le chemin de la Fauvette, l'éclairage public a été

renforcé, des seuils circulaires ont été posés et, enfin, un îlot a été créé au débouché du chemin sur la route d'Oron pour empêcher le tourner à gauche vers Fauvette.

Evidemment, il n'existe pas de solution miracle. Il est vrai que chacun souhaite ne pas voir de voiture passer devant sa porte, tout en pouvant accéder partout en ville en voiture, sur tous les chemins. Nous sommes toujours confrontés à ces enjeux et il nous revient de gérer l'intérêt général, de trouver le bon équilibre entre le besoin d'accessibilité et le besoin de tranquillité des habitants. Mais je rassure le Conseil, nous avons déjà pris un nombre important de mesures pour modérer le trafic et la circulation sur le chemin de la Fauvette.

La discussion est close.

M. Pierre Oberson (PLC), rapporteur : – A l'unanimité, la commission vous propose le renvoi à la Municipalité pour étude et communication.

La conclusion de la commission est adoptée à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu la pétition des riverains du chemin de la Fauvette (24 sign.) : « Demande de réduction de la circulation de transit sur le chemin de la Fauvette à Lausanne »
- vu le rapport de la Commission permanente des pétitions ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

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

Postulat de M. Johann Dupuis (EàG) et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »

Développement

Les délais pour l'assainissement du bruit routier sont échus depuis le 31 mars 2018. Désormais, en cas de dépassements des valeurs limites, les propriétaires- et dans une certaine mesure, les locataires- peuvent demander des indemnités aux autorités publiques, s'ils estiment que le bruit excessif cause une perte de valeur des possessions immobilières.

Les procédures juridiques que cette situation implique seront probablement longues et complexes. Selon certaines estimations, les coûts d'indemnisation du bruit routier pourraient s'élever à 14.5 milliards de francs,² à charge des cantons et des communes. Les coûts réels pour les collectivités dépendront, *in fine*, du nombre de demandes d'indemnisation et du jugement des tribunaux. La Ligue suisse de lutte contre le bruit ayant d'ores et déjà initié le lancement d'une action visant à faciliter le dépôt groupé de demandes en dommages et intérêts, les premières indemnités pourraient intervenir prochainement.

Lausanne risque bien sûr d'être touché de plein fouet par cette situation. Le cadastre du bruit routier diurne (<http://www.geo.vd.ch/s/eQiq>) dévoile l'ampleur de la problématique du bruit routier en ville de Lausanne, et le nombre important d'axes routiers où le bruit diurne excède 65 dB(A) et le bruit nocturne dépasse 55 dB(A). En tant que propriétaire du réseau routier, la Ville de Lausanne est non seulement responsable de l'assainissement des tronçons où les valeurs d'immission sont dépassées, mais elle est également financièrement

² Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation François Brélaz intitulée « Cela pourrait être un poisson d'avril, mais cela n'en est pas un ! », 14_INT_203.

responsable pour l'indemnisation des propriétaires lésés. La Ville de Lausanne doit donc passer à l'action si elle désire que la facture ne prenne pas des proportions peu souhaitables.

Il n'y a guère que les mesures de limitations de la vitesse et de réduction du trafic routier qui soient réellement efficaces pour lutter à la source contre le bruit routier. Seules ces mesures sont à même de réduire durablement la souffrance de ceux qui sont exposés à des niveaux excessifs de bruit routier et d'éviter une explosion des plaintes et donc des coûts d'indemnisation.

Ce postulat veut pallier cette situation en proposant une solution afin de garantir un financement durable et équitable des mesures d'assainissements du bruit routier et de couvrir les coûts des indemnités. Ce postulat demande ainsi à la Municipalité de Lausanne, d'étudier l'opportunité d'établir, dans les plus brefs délais, *un fonds communal pour l'assainissement du bruit routier et l'indemnisation des victimes du bruit routier*. En vertu du principe de causalité fixé à l'art. 2 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) qui chapeaute l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), les coûts de l'assainissement et de l'indemnisation du bruit routier devraient être portés par ceux qui en sont à l'origine. Conformément à ceci, le fonds suggéré ici devrait être financé par les utilisateurs de véhicules motorisés employant les routes lausannoises selon un mécanisme de perception (taxes de parking, péage, etc.) à définir par la Municipalité, en respectant le principe de causalité, de proportionnalité et d'égalité de traitement.

Postulat de M^{me} Anne-Françoise Decollogny (soc.) et consorts : « A 30 km/h à toute vitesse ! »

Développement

Préambule

Depuis le 31 mars 2018, le délai pour l'assainissement du bruit routier est échu. Ainsi les propriétaires immobiliers ont-ils la possibilité, dès le 1^{er} avril, de déposer des demandes en dommages et intérêts pour les biens immobiliers leur appartenant et dont ils peuvent faire la preuve qu'ils ont perdu de leur valeur à cause de niveaux sonores excessifs.

L'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986, fixait un premier délai au 31 mars 1997 pour assainir le bruit. Ce délai a été prolongé une première fois au 31 mars 2002, puis une troisième fois au 31 mars 2018 pour les routes nationales et au 31 mars 2018 pour les routes cantonales et autres routes. Les cantons et les communes ont ainsi eu trente ans pour assainir le bruit routier.

Les subsides fédéraux versés pour les assainissements, quant à eux, et qui ont été accordées dans le cadre de « conventions-programme » entre la Confédération et les cantons, pourront être versés jusqu'au 31 décembre 2020. Et ceci pour autant que les cantons ayant conclu une convention-programme l'aient d'ores et déjà mise en œuvre.

Même si un flou juridique entoure encore les conditions d'octroi de ces dommages et intérêts (ou indemnités), même si les procédures risquent d'être longues et compliquées, il n'en reste pas moins que les propriétaires des routes, les communes en particulier, pourraient se retrouver prises à partie dans de nombreuses procédures juridiques, dont on sait les coûts exorbitants qu'elles peuvent représenter.

On rappellera la réponse de la Municipalité à l'interpellation de Valéry Beaud et consorts « *Quelles indemnités pour les victimes de nuisances sonores ?* » du 27 mars 2014, laquelle se dit dans l'impossibilité de chiffrer le montant des indemnités qui pourraient être dues.

On rappellera également la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de François Brélaz « *Cela pourrait être un poisson d'avril, mais cela n'en est pas un !* » (27 mars 2014). Le Conseil d'Etat se garde bien de donner un chiffre. C'est l'interpellateur, citant le vice-

directeur de l'OFEV, lequel mentionne des coûts pour le rail et la route qui pourraient dépasser les 19 milliards de francs pour l'ensemble de la Suisse.

La Ligue suisse de lutte contre le bruit (Lärmliga) a d'ores et déjà lancé une action visant à constituer un pool de plaintes (Klagepool) ayant pour but de lancer des actions en dommages et intérêts, et au final, d'obtenir une jurisprudence du Tribunal fédéral. Il y a fort à parier que des propriétaires romands, et pourquoi pas lausannois, se joindront à l'initiative de la Ligue en question. Un récent reportage au téléjournal de Suisse alémanique en témoignait. Et la Ligue cherche activement des propriétaires romands prêts à se joindre au mouvement de plaintes.

Parmi les mesures permettant de diminuer le bruit routier, la plus efficace est une réduction de la vitesse de circulation. En ce sens, deux nouveaux arrêts du Tribunal fédéral viennent d'être publiés³ et la NZZ du 11 avril 2018 s'en faisait l'écho en indiquant que le TF confirmait le bien-fondé de la réduction de la vitesse à Zurich et à Bâle pour protéger les habitants du bruit. S'agissant de Zurich, le TF a rejeté dans leur totalité les recours des deux associations (ACS et TCS) et démonté leurs arguments. Ces deux arrêts ont été précédés de nombreux autres arrêts allant tous dans le même sens : pour réduire le bruit routier, il faut agir à la source en premier, soit réduire la vitesse avant toute autre mesure, et avant d'accorder des allègements. Et il est possible de réduire la vitesse également sur des axes principaux lorsque les valeurs-limites de bruit sont dépassées.

Qu'en est-il à Lausanne ?

Pour diminuer le bruit du trafic routier, la Ville de Lausanne a mis sur pied un test de réduction de la vitesse à 30 km/la nuit, de 22 h 00 à 06 h 00, qui a commencé le 1^{er} juin 2017 et qui se terminera en été 2019. Il est conduit sur les avenues de Beaulieu et Vinet, deux axes principaux où les normes de bruit dépassent largement les valeurs-limites d'immission. Selon le Cadastre du bruit routier, l'avenue de Beaulieu se situe de jour au-delà de 75 décibels (soit au-delà des valeurs d'alarme) et l'avenue Vinet se situe à 70 décibels soit dans les valeurs d'alarme. Rappelons que les valeurs-limites d'immission (celles qui ne doivent pas être dépassées) se situent à 65 décibels la journée et à 55 décibels la nuit. Dès lors qu'elles sont dépassées, il y a obligation d'assainir. Précision que trois décibels de plus correspondent à un doublement de l'intensité sonore. A contrario, à une diminution de trois décibels correspond la perception d'une diminution de moitié du trafic pour l'ouïe humaine.

Ce test s'appuie sur l'arrêt du Tribunal fédéral concernant Zoug⁴ et qui stipule que lors de niveaux de bruit dépassés, c'est sur le bruit à la source qu'il faut agir, par une réduction de la vitesse. En l'occurrence, sur le bruit des moteurs puisque c'est la principale source de bruit dans les villes. L'arrêt prévoit également qu'en cas de doute quant à l'efficacité d'une telle mesure, il faut la tester, en particulier la nuit, puisque c'est durant la nuit que le bruit de la route est le plus dommageable pour le sommeil et la santé des riverains. L'arrêt met également en évidence que ce sont les pics de bruit qui sont le plus dérangeants.

Ce test répond également à une demande de la population du quartier, formulée sous forme de pétition en 2007 déjà, et ensuite par différentes actions, dont en particulier une opposition sur les Axes forts de transports publics, vu les reports de trafic annoncés sur l'avenue de Beaulieu (+20 %) et sur Vinet (+13 %), découlant de la fermeture de l'axe Chauderon/St-François. On mentionnera également le postulat de la soussignée et crst « *Qualité de vie – pour un 30 km/h au centre-ville* », déposé le 6 décembre 2011.

Le test mené à Lausanne a déjà livré des résultats. Mené rigoureusement, avec des mesures du nombre de véhicules, de vitesse et de bruit, le test indique les résultats suivants :

- Sur l'avenue de Beaulieu, le bruit a diminué de 3,1 décibels.

³ 1C_117/2017 et 1C_118/2017 concernant Zurich et 1C11/2017 concernant Bâle.

⁴ ATF 1C_589/2014 du 3 février 2016

- Sur l'avenue Vinet, il a diminué de 2,5 décibels.
- Les pics de bruit ont diminué de 84 %. Sur Beaulieu, la différence est de -4,2 décibels. Sur Vinet, elle est de 5 décibels.
- Quant à l'avis des riverains, ils étaient 80 % à être plutôt favorables à très favorables à la diminution de la vitesse et 50-58 % d'entre eux ont perçu une atténuation du bruit. On peut mentionner à cet égard que certains riverains, ceux qui habitent sur un carrefour ou proches du début d'une des deux rues, ne bénéficient pas de la mesure de réduction du bruit puisqu'ils continuent de subir arrêt et redémarrages des véhicules.
- Quant aux usagers motorisés sur ces deux rues, ils étaient 60 % à juger que la mesure était plutôt facile à très facile à respecter.
- Les charges de trafic n'ont pas diminué, ce qui signifie qu'il n'y a pas eu de report de trafic sur d'autres axes.

On peut donc constater que le test donne des résultats très positifs. Faut-il, dès lors, attendre encore pour étendre la limitation de la vitesse à toutes les rues où les habitants souffrent du bruit ? Car selon l'OFEV,⁵ 40 % des Lausannois et Lausannoises sont dérangés pendant la nuit par des niveaux de bruit supérieurs à 55 décibels.

La réduction de la vitesse s'impose comme le moyen le plus simple, le moins cher et n'entraînant pas d'effets indésirables pour les conducteurs. Elle est donc une mesure « proportionnée » au sens de l'OPB. Elle permettra également de limiter, voire d'éviter des demandes en dommages et intérêts que pourraient déposer des propriétaires de biens immobiliers situés sur des axes nécessitant un assainissement.

Ainsi, par ce postulat, nous demandons à la Municipalité :

1. D'étudier la possibilité d'étendre la limitation à 30 km/h de nuit sur toutes les rues où les normes de bruit sont dépassées, au sens de l'OPB.
2. D'étudier la possibilité d'étendre la mesure à la journée, puisque la protection contre le bruit ne s'arrête pas à la nuit.
3. En fonction du nombre de rues à assainir, d'étudier la possibilité de limiter la vitesse à 30 km/h sur tout le centre-ville, pour des raisons de cohérence du système de mobilité.

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Jean-François Cachin, Louis Dana, Anne-Françoise Decollogny, Daniel Dubas, Johann Dupuis, Sara Gnoni, Robert Joosten, Anita Messere, Bertrand Picard, Philipp Stauber, Joël Teuscher, Vincent Vouillamoz.

Municipalité : M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité ; M. Patrick Etournaud, chef du Service des routes et de la mobilité ; M. Pierre Treyvaud, chef de la Division construction et maintenance, François Mukundi, adjoint administratif.

Rapport photocopié de M^{me} Sara Gnoni, rapportrice

La commission a siégé le 4.09.2018 de 16h00 à 17h45 à Chauderon et était composée des conseil- er/-ères suivant(e)s :

Daniel Dubas, Anne-Françoise Decollogny, Benoît Gaillard, Louis Dana, Musa Kamenica, Jean- Daniel Henchoz, Xavier de Haller, Philipp Stauber, Vincent Vouillamoz, Johann Dupuis et la sous- signée qui la présidait.

Etaient également présents : Madame la municipale Florence Germond (FM)⁶ accompagné de Mr Patrick Etournaud (Chef du Service des routes et de la mobilité), Pierre Treyvaud

⁵Source : OFS, SonBase, 2016, citée dans le document de présentation de la Ville (février 2017)

⁶Direction Finances et mobilité

(Chef de la division Construction et Maintenance - Service des routes et de la mobilité),
François Mukundi (Adj. Administratif – Service des routes et de la mobilité)

Rappel des demandes du postulant et de la postulante :

Postulat 1) M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »

Ce postulat est complémentaire au postulat 2), qui se concentre plus sur l'instauration de mesures de réduction du bruit, alors que celui-ci est plus axé sur le financement de ces mesures et **demande de création d'un fonds communal dédié à l'indemnisation des victimes du bruit routier.**

Il existe une obligation des propriétaires des infrastructures routières (Communes, Cantons et Confédération) d'indemniser les personnes soumises à des dépassements de limite de bruit routier ; **les autorités avaient un délai jusqu'au 31 mars 2018 pour procéder à l'assainissement, passé ce délai des indemnisations peuvent être demandées aux autorités publiques.** La Confédération a fixé à fin 2020 (prolongé jusqu'en 2022) l'arrêt du subventionnement des cantons et communes propriétaires d'infrastructures routières qui en auront fait la demande pour mettre en œuvre des mesures d'assainissement du bruit routier. La Ville de Lausanne pourrait se trouver dans l'obligation d'indemniser les propriétaires, mesure prévue dès le 31 mars de cette année, en l'absence d'assainissement. Elle devrait donc faire une étude en amont pour montrer comment elle va faire face à ces possibles obligations.

Le postulat demande de :

- **Planifier une solution permettant d'indemniser les victimes du bruit routier sur le territoire communal ;**
- **Etablir l'opportunité ou pas d'un fonds d'indemnisation ;**
- Etudier la possibilité juridique **pour que ce fonds soit alimenté en appliquant le principe de causalité et du pollueur-payeur**, pour éviter qu'il ne soit alimenté par l'ensemble de la population à travers l'impôt.
- Etablir ce fonds de manière à ce **qu'il serve à financer les mesures permettant d'agir à la source pour obtenir une réduction conséquente du bruit**, comme la mise en place de gendarmes couchés, de panneaux de réduction de la vitesse ou des mesures d'adaptation phonique sur les routes, etc.

Postulat 2) Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »

La postulante avait déjà déposé un premier postulat en 2011 dans lequel elle demandait la réduction de vitesse au centre-ville et celle du bruit du trafic routier en particulier (conformément aux exigences de l'Ordonnance de protection contre le bruit) et également une interpellation « Véhicules trop bruyants, l'impunité ? ».

Elle rappelle l'évolution positive dans les dix dernières années dans ce domaine :

- rapport qui montre que la limitation de la vitesse à 30km/h est une mesure efficace pour lutter contre le bruit ;⁷
- mise en place de contrôles du bruit des véhicules et dénonciation des véhicules trop bruyants ;
- l'arrivée du plan national du DETEC des mesures pour diminuer les nuisances sonores ;

⁷Rapport de la Commission fédérale pour la protection contre le bruit

- publication de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transport qui aboutit au renversement de la règle en vigueur et préconise que le 50 km/h en ville soit considéré comme une exception et que le 30 km/h devienne la règle ;
- action de la Ligue suisse contre le bruit (Lärmliga) pour réclamer des dommages et intérêts suite à l'expiration du délai pour l'assainissement du bruit routier ;
- accord de la Ville de Lausanne et le Canton de Vaud pour lancer le test du 30 km/h la nuit sur les avenues de Beaulieu et Vinet, où le niveau sonore du bruit est très élevé ;
- étude du CHUV et l'EPFL, qui établit un lien entre la somnolence diurne et le bruit du trafic routier auquel sont confrontés certains quartiers de la ville pendant la nuit. Cette étude met également en évidence le fait que la ville de Lausanne est la plus bruyante de Suisse (rues en pente et fortes accélérations des véhicules montants ou au démarrage)

A propos des tests réalisés à Lausanne, la vitesse moyenne à Vinet est descendue à 35,4 km/h. Les pics de bruit sont passés de 300 à 50, ce qui correspond à un passage d'un pic de bruit par nuit environ à un pic par semaine. A Beaulieu en revanche, la vitesse moyenne est descendue à 40 km/h, mais avec une diminution de 3 db, mais le dépassement était de 10db de plus que les exigences légales au départ.

Le postulat demande :

- 1. L'établissement d'une zone de réduction de la vitesse à 30 km/h dans tout le centre-ville (sans aucune obligation d'adopter des mesures d'aménagement) ;**
- 2. L'extension de la limitation à 30 km/h de jour comme de nuit ;**
- 3. L'extension du nombre de rues à 30 km/h en commençant par celles où les pics de bruits sont dépassés selon le cadastre du bruit.**

Résumé de la discussion :

- Les postulats présentés abordent un enjeu essentiel de santé publique auquel la Municipalité est confrontée et sur lequel elle travaille (test 30km/h Vinet-Beaulieu mentionné plus haut).
- L'intention de la Municipalité de présenter un préavis au second semestre 2019 qui détaillera la panoplie des mesures structurelles et des mesures de limitation des vitesses permettant de se conformer aux exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit.
- Il y a eu à ce jour deux courriers de doléance déposés et il n'existe aucun fonds destiné à indemniser les plaignants à l'heure actuelle.
- A Bâle, le 30 km/h est imposé même dans des zones de transit, avec l'appui du Tribunal fédéral (recours ACS-TCS invalidés) pour lutter contre le bruit qui est un grand problème de santé publique.
- La réduction de la vitesse contribue à améliorer la sécurité sur les routes concernées. La ville de Zurich se lance également dans les tests de réduction de la vitesse comme à Lausanne. ZH a déjà identifié 90 routes sur lesquelles elle veut introduire la réduction à 30 km/h contre lesquelles 85 plaintes de commerçants ont déjà été déposées. Il faudra donc s'armer de patience avant de voir réalisées la généralisation de ces limitations.
- La Lärmliga est en train de réunir toutes les plaintes déposées dans les différents cantons pour les porter devant le Tribunal fédéral afin d'obtenir une jurisprudence.
- Les mesures de réduction de vitesse à 30 km/h, s'appliquent évidemment à tous les usagers de la route, donc à tous les véhicules, y compris aux véhicules électriques.

- Il existe une différence entre la réduction de la vitesse à 30km/h et l'instauration d'une zone 30 km/h qui est soumise à une législation spécifique et implique la mise en place de mesures structurelles comme la pose de blocs de béton aux entrées de la zone, la suppression des passages piétons et l'instauration de la priorité de droite. En revanche, sur les routes à vitesse limitée à 30 km/h, seule la signalisation est modifiée, ce qui rend cette mesure beaucoup moins coûteuse, même si l'introduction d'une telle mesure nécessite la mise à l'enquête publique et l'obtention de l'autorisation cantonale s'il s'agit de routes principales.

Postulat 1) M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »

Arguments pour	Arguments contre
Le fonds appliquerait le principe du pollueur-payeur	En instituant une taxe spécifique selon ce principe, on pourrait donner l'impression que ceux qui paient s'achètent un droit au bruit et à la pollution
Le droit fédéral en général, et l'OPB en particulier, laissent une bonne marge de manœuvre aux cantons et aux communes pour régler le bruit	Même s'il est légitime de se préoccuper du dépassement du délai OPB au 31 mars 2018, il n'y a pas que la Ville de Lausanne qui est confrontée à ce problème et qu'il se posera à plusieurs collectivités publiques jusqu'à ce que ce délai soit péremptoire.
Les deux postulats sont complémentaires, il faut les traiter ensemble. Même en fermant certaines rues au trafic, cela ne va pas suffire à résoudre de bruit et de pollution et il faut un financement pour des mesures	La base légale communale ou cantonale permettant la constitution d'un fonds destiné à indemniser les personnes qui actionneraient l'Etat en dommages et intérêts pour le dépassement des limites de bruit selon l'OPB est absente. La levée d'une telle taxe serait
d'accompagnement.	probablement illégale
	Le recours au principe de causalité à l'instar de ce qui a été fait en matière d'élimination des déchets n'est pas envisageable en l'état, puisque c'est un amendement à loi fédérale qui prévoit spécifiquement la levée de cette taxe. Par ailleurs, l'art 32 de la Constitution fédérale prévoit que l'usage des routes doit être gratuit pour tous et que seule l'Assemblée fédérale peut prévoir des taxes, le CC n'a pas cette compétence.

Postulat 2) Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »

Arguments pour	Arguments contre
Il faut avancer rapidement dans l'instauration des réductions de vitesse à Lausanne: toutes les grandes villes de Suisse sont en train de mettre en oeuvre des réductions de vitesse ont déjà passé à 30km/h. Certaines passeront bientôt à 20 km/h (zone rencontre)	Le postulat vient trop vite car il faut attendre les résultats des tests Vinet-Beaulieu (30 km/h jusqu'à fin mars 2019 ensuite retour à 50km/h et comparaison des données avant après)
Il existe une confusion entre les zones 30km/h et les rues limitées à 30km/h et il est dès lors important d'avoir une cohérence en Ville pour éviter de passer constamment de zones/rues à différentes vitesses	
La réduction à 20 ou 30 km/h est aussi une mesure de réappropriation de l'espace public par les habitants qui amène rapidement de nouvelles habitudes et un changement de comportement social	

Conclusions de la commission :

Postulat 1) M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »

7 voix pour; 3 voix contre; 0 abstention

Postulat 2) Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse »

7 voix pour ; 0 voix contre; 3 abstentions.

Discussion

M^{me} Sara Gnoni (V), rapportrice : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Le bruit est une pollution qui touche plus d'un million de personnes en Suisse. Le bruit favorise l'apparition de maladies telles que le diabète, la dépression, l'hypertension, les crises cardiaques et les accidents, tout cela selon l'Office fédéral de la santé publique.

L'idée de mon postulat, parfaitement complémentaire à celui de M^{me} Decollogny, est très simple. La réduction du bruit routier a un coût et ce coût ne devrait pas être porté par l'ensemble des habitants de la Ville de Lausanne, mais avant tout par ceux qui en sont à l'origine.

De quel coût parle-t-on exactement ? C'est assez simple, il s'agit du coût des mesures de réduction du trafic, des mesures de limitation de vitesse et de réduction des nuisances sonores, telles que le revêtement phonoabsorbant, ainsi que l'isolation des fenêtres. A cela s'ajoute une autre dimension, également assez politique : les coûts d'indemnisation des propriétaires lésés. Ces coûts incombent à la Ville de Lausanne, puisqu'elle est propriétaire d'une partie du réseau routier.

Vous l'avez peut-être lu dans la presse, le délai pour l'assainissement du réseau routier est échu depuis le 31 mars 2018 et le Tribunal fédéral a fixé les conditions qui prévalent pour le versement des indemnisations aux propriétaires lésés. Les propriétaires lésés ont droit à une indemnisation dans le cas où les valeurs d'immission du bruit sont supérieures aux valeurs limites déterminantes, où les dommages sont graves et le bruit ne pouvait pas être

prévisible au moment de l'achat de la propriété. Ce sont des conditions qui éliminent un certain nombre de cas. Au final, les coûts sont difficiles à estimer pour les collectivités responsables de ces indemnisations, car les coûts réels dépendront du nombre de demandes d'indemnisation et du jugement du tribunal, que l'on ne peut pas prévoir à l'avance.

Il est clair que Lausanne ne sera pas épargnée par de telles demandes d'indemnisation. Il suffit d'un coup d'œil au cadastre du bruit routier diurne, qui dévoile l'ampleur de la problématique. On parle de nombreux axes routiers où le bruit diurne excède 65 décibels, et où le bruit nocturne dépasse 55 décibels.

Le principe que j'essaie de défendre ce soir, c'est qu'il serait injuste que les coûts des mesures de réduction du bruit, ainsi que les coûts découlant de l'indemnisation des propriétaires lésés incombent à l'entière de la population lausannoise, notamment aux victimes du bruit. Dans un tel cas, on leur infligerait alors une double peine.

Du point de vue de la lutte contre le bruit ou d'autres formes de pollution atmosphérique, ainsi que dans la perspective de lutter contre le changement climatique, il serait bien plus juste que les coûts de l'assainissement et de l'indemnisation du bruit routier soient portés par ceux qui en sont à l'origine, c'est-à-dire au trafic routier motorisé, en vertu du principe de causalité fixé à l'article 2 de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement, qui chapeaute l'Ordonnance sur la protection contre le bruit.

Conformément à ce principe, les coûts devraient être financés par les utilisateurs de véhicules motorisés employant les routes lausannoises, selon un mécanisme de perception. Il y a une palette de mécanismes de perception possibles, qui vont des taxes de parking – on en parlera largement ce soir –, au péage routier, en passant par le radar de bruit routier. Ces mécanismes de perception doivent être étudiés par la Municipalité et doivent, dans tous les cas, respecter les principes de causalité, proportionnalité, d'égalité de traitement et de légalité, principes dont on ne manquera pas de rediscuter ce soir, j'en suis certain.

Le PLR nous a déjà démontré par son interpellation urgente et par la contestation du règlement communal sur les parkings qu'il était nécessaire qu'une base cantonale existe pour lever ce qui pourrait s'apparenter à un impôt, mais cette démonstration n'invalide pas l'utilité de ce postulat. Je tiens à le dire avec force ce soir, car certaines mesures suggérées ici sont possibles dans tous les cas, comme le radar du bruit routier, qui n'est pas touché par les initiatives portées par le PLR. Ce sera à la Municipalité de déterminer, en toute connaissance de cause, quels mécanismes de perception sont légaux et appropriés.

Je vous propose de suivre la majorité de la commission en renvoyant ce postulat à la Municipalité, pour que la Ville sonde les possibilités, au regard du droit fédéral et cantonal, d'établir un fonds communal pour l'assainissement du bruit routier. L'indemnisation des victimes du bruit routier fait qu'il devrait être financé avant tout par ceux qui le provoquent. Il s'agit de provisionner des fonds en suffisance et de régler l'origine du financement, afin de permettre une lutte efficace et durable contre le bruit.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (soc.) : – M. Dupuis a déjà fait une introduction très complète sur les problèmes que pose le bruit. Je vais donc directement passer à des choses plus précises et à mon postulat.

J'en rappelle tout d'abord les propositions. Il s'agit d'étudier la possibilité d'étendre la limitation de la vitesse à 30 km/h de nuit à toutes les rues où les normes de bruit sont dépassées au sens de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, avec le commentaire suivant : il s'agit d'une obligation, réitérée par le Tribunal fédéral à plusieurs reprises, mais en particulier en 2016, dans l'arrêt concernant Zoug.

Deuxièmement, il s'agit d'étudier la possibilité d'étendre la mesure à la journée, puisque la protection contre le bruit ne s'arrête pas à la nuit. Là aussi, il s'agit d'une exigence légale. En l'occurrence, il pourrait s'agir de zones 30 aussi bien que d'une limitation à 30 km/h, dont je rappelle qu'elle découle de deux lois différentes.

Troisièmement, en fonction du nombre de rues à assainir, étudier la possibilité de limiter la vitesse à 30 km/h sur tout le centre-ville pour des raisons de cohérence du système de mobilité, avec le commentaire suivant : il est vrai que c'est difficile et embêtant de passer constamment d'une vitesse de 50 km/h à une vitesse de 30 km/h ; ce sont en tout cas les commentaires que j'ai entendus, et que je partage. Tous les axes principaux du centre-ville sont en dépassement de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit : la rue Centrale, la rue Saint-Martin, toutes les rues de la petite ceinture, ainsi que de nombreuses autres rues. J'ai entendu parler d'une piétonnisation du centre-ville par certains d'entre vous ; je me rallierai évidemment à une telle proposition.

Contrairement à ce que plusieurs commissaires ont dit, ce postulat ne vient pas trop tôt. Je dirais même plus, il tombe à pic, car il nous faut tenir compte de quelques lenteurs dans le traitement des objets déposés par les conseillers et les conseillères. Le test actuellement fait sur les avenues de Beaulieu et Vinet a précisément pour objectif de définir les mesures qui devront être prises dans toute la ville et sur toutes les rues en dépassement de bruit. Il doit donc servir à définir une politique municipale en matière d'assainissement du bruit routier. Bâle et Zurich notamment s'y sont également attelées et des dizaines de rues devront être assainies, y compris, surtout, les axes principaux, ceux qui comptent les plus grosses charges de trafic.

Il s'agit de ne pas nous endormir sur nos lauriers, car, en effet, le test du 30 km/h a déjà donné des résultats très positifs : diminution du bruit de moitié, tel que perçu par nos oreilles, diminution de plus de 80 % des pics de bruit, ceux qui pourrissent nos nuits, 80 % des riverains qui se déclarent favorables à très favorables à la mesure. Quant aux automobilistes, ils étaient 60 à juger la mesure « plutôt facile à respecter ».

Un résultat m'a toutefois étonnée. Les riverains ont été 58 % à percevoir la diminution du bruit. Je me suis demandé pourquoi ce chiffre n'était pas plus élevé. L'explication qui m'a été donnée par des riverains du carrefour Vinet-Beaulieu est la suivante : au carrefour, les véhicules s'arrêtent au feu et ils y redémarrent. Donc, la situation, pour eux, ne change pratiquement pas. Mais si tout le centre-ville était à 30 km/h, beaucoup de feux pourraient être supprimés.

Prenons l'exemple de la Ville de Grenoble, entièrement à 30 km/h, de jour comme de nuit, qui a pu supprimer quasiment toute la signalisation à l'intérieur de la ville et la plupart des carrefours à feu. Cela donne une tranquillisation générale de la mobilité, ce dont tout le monde bénéficie. Et cela diminue la pollution de l'air, qui était la principale raison de la réduction de la vitesse à Grenoble, qui connaissait des niveaux de pollution de l'air très élevés.

Pour assainir le bruit du trafic routier, nous avons trente ans de retard. L'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit date de 1986, avec un premier délai pour assainir le bruit à 1997, puis 2002, puis 2015, puis 2018.

Je cite pour finir le rapport de la commission et les propos de notre municipale des Finances et de la mobilité : « M^{me} Germond rappelle l'intention de la Municipalité de présenter un préavis au second trimestre 2019, qui détaillera la panoplie des mesures structurelles et des mesures de limitation de vitesse permettant de se conformer aux exigences de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit ». Le test se terminera ce printemps, avec de nouvelles mesures en mai et un juin. Un préavis nous sera donc proposé dans le second semestre 2019. Je vous disais bien que mon postulat tombait à pic.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Ces deux postulats concernent un sujet extrêmement important, l'assainissement du bruit routier, dont les perspectives sont assez vertigineuses suite à ce qu'on a vu l'année dernière, où l'on est arrivé au terme du délai pour assainir nos routes. Il apparaît au PLR que cet assainissement est nécessaire pour des raisons de santé publique et de qualité de vie, outre le fait que c'est désormais une obligation légale.

Nous avons ici deux solutions, présentées par deux postulants, qui nous laissent un peu dans l'expectative en attendant les mesures de la Municipalité, qui sont annoncées pour l'automne 2019.

Concernant le postulat de M. Dupuis, nous nous opposerons à son idée de créer un fonds pour l'assainissement du bruit routier, principalement pour un motif de légalité. On a vu récemment, et on aura l'occasion d'en discuter, qu'il est en effet illégal pour la commune de créer de nouvelles taxes. Il est aussi illégal d'affecter la perception due aux parkings pour des motifs plus larges que l'entretien des parkings à proprement parler ; c'est illégal et anticonstitutionnel. Il serait aussi anticonstitutionnel de prévoir un péage routier. Finalement, on pourrait bien mettre des radars pour le bruit routier, mais on pourrait seulement l'indiquer aux personnes qui produisent du bruit, sans en déduire aucune taxe.

Peut-être que l'ordonnance fédérale est mal faite, mais elle prévoit que cette responsabilité appartient aux collectivités propriétaires des routes, et nous n'avons pas les moyens de changer cela à notre niveau. Nous invitons donc ce Conseil à refuser ce postulat, parce que cela engendrerait une étude inutile, et peut-être encore six mois de perte de travail pour arriver à la conclusion qu'on ferait quelque chose d'illégal. Il me semble que nous n'avons plus ce temps à disposition.

Le postulat de M^{me} Decollogny est naturellement maximaliste dans son expression. Il est un peu étonnant par rapport aux mesures B1 et B5 du Plan directeur dont on discutera, mais déjà actuellement en consultation, qui nous dit qu'il y a une volonté de maintenir une hiérarchisation des voies d'accès et des routes. Il pose aussi un certain nombre de problèmes par rapport à l'enchevêtrement des routes cantonales et des routes communales.

Nous ne partageons pas l'avis de M^{me} Decollogny sur le fait que ce postulat arrive à temps. Le test sur l'avenue Vinet n'est pas terminé. Et il y a eu des travaux sur cette avenue qui font que les résultats ne sont pas fiables. Moi-même, en tant qu'habitant de l'avenue Vinet, j'ai un avis plutôt positif sur ce test. Au vu de tout cela, en attendant la fin du test, mais aussi les intentions de la Municipalité en matière de bruit routier, le PLR s'abstiendra sur le postulat de M^{me} Decollogny.

M. Valentin Christe (PLC) : – Ce postulat demande la création d'un fonds communal pour l'assainissement du bruit routier et une indemnisation des victimes de ce bruit routier. L'idée est donc de prélever une taxe communale auprès de ceux qui en sont à l'origine, à savoir les utilisateurs de véhicules motorisés qui emploient les routes lausannoises.

A priori, l'idée semble plutôt logique, mais plusieurs obstacles s'opposent à l'introduction d'une telle taxe. D'abord, ce que l'on appelle le *road pricing* est interdit en l'état actuel de la législation, comme cela a été dit. Et puis, il n'est pas non plus clair de savoir comment une telle taxe serait prélevée auprès de certaines catégories d'utilisateurs : le trafic de transit, les pendulaires entrants, les touristes, les clients de commerces lausannois, les visiteurs des institutions culturelles, etc. De plus, du point de vue de la loi, c'est le dépassement d'un seuil de bruit qui est incriminé et non le seul fait de faire du bruit à un niveau que la loi a défini comme acceptable.

Viser les fautifs par une taxe causale impliquerait donc l'installation de radars de bruit sur l'ensemble du territoire communal, mesure disproportionnée et excessivement chère. Notons aussi, et c'est une question d'actualité ce soir, que la base légale cantonale ou communale pour instaurer une telle taxe et créer un fonds semble inexistante – M. Carrel a évoqué certains aspects de cette question. En effet, l'article 82 de la Constitution fédérale prévoit que l'usage des routes doit être gratuit pour tous et que seule l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. Cela tombe à pic par rapport à la suggestion que l'on a entendue dans le débat précédent, à savoir l'instauration d'un péage urbain.

Finalement, en anticipant de nouveau un peu sur le débat que nous aurons plus tard, on peut tout de même se demander si la Municipalité est vraiment l'autorité la mieux placée pour évaluer si une mesure qu'elle envisage de prendre est conforme à la législation en

vigueur, ce que semblait suggérer M. Dupuis tout à l'heure. Au vu de ce qui précède, le PLC vous recommande de refuser la prise en considération de ce postulat.

M. Vincent Vouillamoz (CPV) : – Concernant le postulat de Johann Dupuis, que j'ai cosigné, comme il l'a clairement exposé, les mesures d'assainissement prescrites de longue date par la législation fédérale n'ont pas été mises en œuvre par la Municipalité sur toutes les voies de trafic, qui sont non conformes aujourd'hui. Ce défaut ouvre donc la voie à de potentielles revendications de dédommagements par les bordiers des artères concernées.

Par ce postulat, nous demandons donc à la Municipalité d'étudier la mise en place d'un dispositif préventif pour faire face à de potentielles demandes d'indemnisation. Est-ce une bonne idée de thésauriser un fonds dédié, notamment si les demandes ne devaient pas être aussi nombreuses qu'imaginées ? Cette question nous interpelle.

Ce postulat demande un rapport de la Municipalité pour nous permettre de débattre plus en détail de ce point en temps opportun. En l'état, la position du groupe Le Centre, PDC-Vert'libéraux est de dire oui à un fonds alimenté par les utilisateurs de véhicules bruyants, conformément au principe de causalité, mais non à ce fonds s'il devait constituer une charge supplémentaire pour le ménage communal. Dans l'immédiat, nous vous invitons donc à prendre en considération l'étude du postulat, laquelle devra évidemment clarifier les obstacles légaux soulevés par Matthieu Carrel notamment.

Concernant le postulat de M^{me} Decollogny, la requête vise a priori la limitation de vitesse, qui est aisément applicable et qu'il ne faut pas confondre avec les zones 30, dont la mise en œuvre exige des mesures plus importantes, dont la suppression des passages piétons et la priorité de droite. A la lecture des intentions développées dans le Plan directeur communal actuellement sous enquête publique, notre groupe soutiendra aussi la prise en considération de ce postulat, en présumant que la réponse sera formulée dans le rapport annoncé cet automne par la directrice de la Mobilité sur la stratégie globale de la Municipalité en matière de modération des nuisances.

Nous attendons des clarifications sur certains aspects qui nous intéressent particulièrement : le statut des véhicules électriques face aux limitations de vitesse planifiées, y compris les trolleybus et les vélos électriques atteignant 45 km/h, la continuité et la cohérence des mesures planifiées, ainsi que leur mise en œuvre, en espérant prévenir des psychodrames, tel que celui de Marterey tout à l'heure.

Et puis, que ce soit pour les transports publics ou pour les transports individuels, nous souhaitons généralement nous déplacer le plus efficacement possible du point A au point B. L'enjeu, de notre point de vue, ne se situe pas au niveau des vitesses de pointe, à 50 km/h, mais plutôt sur le temps de déplacement total, en prenant en compte les arrêts aux feux et tous les autres obstacles à la fluidité du trafic. En conclusion, nous vous invitons à approuver également la prise en considération du postulat de M^{me} Decollogny.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Après avoir étudié les deux textes, il est apparu à l'UDC qu'il n'était pas utile de les transmettre à la Municipalité. En effet, il nous semble, schématiquement, que l'argent ne rend pas l'outil et que le principe du pollueur-payeur est ici très spécieux. Cela m'étonne de la part d'un parti qui fait de la lutte des classes son cheval de bataille – c'est tout aussi respectable qu'autre chose. Mais il me semble que quelqu'un de friqué pourrait continuer à faire trop de bruit du moment qu'il paie. Il y a là quelque chose à améliorer.

Concernant le postulat de M^{me} Decollogny, l'idée nous paraît séduisante. Quand on a installé les zones 30 il y a une trentaine d'années, l'autocollant c'était : « 30 à l'heure, je n'y arriverai jamais ». Effectivement, la plupart du temps, on n'arrive pas à 30 km/h. Et c'est faire fi d'une formidable amélioration technique des véhicules, qui fait que, maintenant, ce n'est pas le bruit qui risque de poser problème, mais l'absence de bruit. Voilà les raisons pour lesquelles – mais je conçois facilement que d'aucuns ne soient pas

d'accord avec nous – cela ne nous semble pas utile de renvoyer ces deux postulats à la Municipalité.

M. Daniel Dubas (V) : – Je remercie M^{me} Decollogny et M. Dupuis pour leurs excellentes initiatives contre le bruit routier. Le bruit routier est un véritable fléau de santé publique. C'est une nuisance extrêmement importante, qui pose problème pour la qualité de vie en milieu urbain.

M^{me} Decollogny l'a dit très clairement, les autorités politiques suisses ont eu trente-deux ans pour résoudre ce problème et amener le bruit en dessous d'un seuil considéré comme dangereux pour la santé humaine. Et, il faut le dire, les autorités ont très clairement échoué dans cette tâche. Aujourd'hui, il s'agit de voir comment on peut sauver les dégâts, comment on peut trouver des solutions pour aller plus loin que ce que l'on a essayé de faire ces dernières années.

Ces deux postulats sont parfaitement complémentaires. Ils demandent des choses claires, auxquelles je souscris complètement, avec enthousiasme. C'est-à-dire, d'un côté, de créer un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier, selon le principe de causalité ; cela fait sens de l'étudier. Effectivement, il y a peut-être un certain nombre de problèmes au niveau juridique, mais cela vaut en tout cas la peine de l'étudier, puisque ces plaintes viendront.

Très clairement, il faut aussi s'attendre à étudier l'introduction du 30 km/h sur d'autres tronçons et d'autres axes à d'autres horaires. Cela fait vraiment sens de réduire le bruit à la source ; c'est du bon sens, et c'est très important.

J'ai encore une petite remarque. Aujourd'hui, à Lausanne, nous avons un peu de peine à discuter du 30 km/h, mais aussi des zones 30 ; ici, on parle plutôt du 30 km/h. Beaucoup d'autres villes ont déjà eu ce débat. Ils passent maintenant au débat sur les 20 km/h et les zones de rencontre partout. Donc, quelque part, nous avons de nouveau dix à vingt ans de retard sur la plupart des grandes villes suisses.

En conclusion, le groupe des Verts soutiendra avec enthousiasme les deux postulats pour les renvoyer à la Municipalité et vous invite à faire de même. Il se réjouit déjà de la réponse de la Municipalité.

M. Louis Dana (soc.) : – Dans un premier temps, je déclare mes intérêts : j'ai déposé avec cinq autres citoyens lausannois des pétitions allant dans le sens de ce que réclame M^{me} Decollogny par le biais de son postulat. Nous avons déposé plus de 1500 signatures à la Commission des pétitions. Ces dernières pétitions ont d'ailleurs été étudiées par cette commission très dernièrement.

Je ne vais pas revenir largement sur le postulat de M^{me} Decollogny, car elle a tout dit. Concernant le postulat de M. Dupuis, comme l'a relevé le postulant dans son texte, et comme il l'a d'ailleurs largement expliqué ce soir, les délais pour l'assainissement du bruit routier sont échus depuis bien longtemps maintenant. La situation est donc urgente, dans la mesure où ce sont les communes et, partant, la Ville de Lausanne, qui seront chargées d'indemniser les propriétaires lésés.

D'ailleurs, le droit fédéral en général, et l'Ordonnance sur la protection contre le bruit en particulier, laisse une bonne marge de manœuvre au Canton et aux communes pour réglementer le bruit, notamment en mettant sur pied un fonds d'assainissement, tel qu'il est proposé par M. Dupuis.

Ce postulat demande enfin à la Municipalité de trouver des solutions inventives et créatives, afin de respecter ces limites imposées par le droit fédéral, que ce soit par la réduction du trafic routier ou la réduction de la vitesse. Vous l'aurez compris, le Parti socialiste soutiendra dans une très large mesure la prise en considération de ce postulat.

M. Benoît Gaillard (soc.) : – En complément, et au nom du groupe socialiste, je signale encore deux ou trois choses.

S'agissant du postulat Dupuis, il nous semble appeler à une position nuancée, comme vient de le dire M. Dana. Le problème est fondamental ; ce n'est pas un problème de confort, mais de santé publique. L'étude de l'Office fédéral de l'environnement, actualisée en 2019, montre que d'énormes troubles de la santé découlent d'une exposition excessive des enfants, mais aussi des adultes, au bruit, et en partie au bruit routier, qui en est la source principale.

Je voulais aussi noter, et c'est quelque chose qui n'a pas encore été relevé dans le débat, que le bruit routier à Lausanne concerne principalement, si ce n'est exclusivement, des quartiers habités par les classes moyennes et populaires. Les quartiers plus aisés, et heureusement pour eux, sont, pour la plupart, des quartiers d'habitation déjà tranquillisés par la mise en place de zones 30, soit ne sont traversés que par un trafic beaucoup plus modeste.

Une note encore en passant pour M. Chollet. En raison de l'importance du bruit de roulement, en réalité, les voitures électriques ne sont réellement moins bruyantes qu'en dessous d'un certain seuil de vitesse, qui se situe autour de 25 km/h à 30 km/h. Au-dessus de cette vitesse, les voitures éclectiques font progressivement à peu près autant de bruit que les véhicules traditionnels à mesure que l'on monte dans les vitesses. La limitation demandée par le postulat de M^{me} Decollogny est donc une manière extrêmement efficace d'exploiter le potentiel de l'électrification, non pas seulement pour la réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi pour la réduction du bruit.

S'agissant maintenant du postulat Dupuis, il ne va pas tout à fait dans le sens d'une lutte contre le bruit, mais traite des questions d'indemnisation. On se retrouve donc ce soir dans une situation assez inattendue. Le postulat qui émane du groupe Ensemble à Gauche propose de gérer un peu mieux un phénomène considéré comme difficile à éviter, en tout cas à court terme, tandis que la proposition socialiste suggère un changement que j'oserais qualifier de plus radical, qui prend le problème à la source.

J'aimerais ici rappeler, à l'intention de M. Dupuis, et je l'avais fait en commission, qu'il y a aussi de bonnes raisons de se méfier des taxes causales, qui ne dépendent pas de la capacité contributive. L'un de leurs effets indésirables peut être de créer une sorte de droit de polluer, au moins symbolique, comme cela a été dit précédemment dans le débat. On peut faire le lien avec les achats d'émissions, droits à émettre du CO₂, ou avec le principe de la taxe au sac, à laquelle on y avait opposé une résistance ensemble, le groupe Ensemble à Gauche, qui avait un autre nom à l'époque, et le groupe socialiste. Cela donne aussi l'impression que, finalement, si on peut se permettre d'acheter des sacs et de ne pas considérer cette dépense comme contraignante, on a une sorte de droit à créer des déchets.

Nous ne définissons pas le cadre fédéral ou cantonal qui règle la manière dont les contributions doivent être prélevées. Effectivement, un récent arrêt de la Cour constitutionnelle est venu nous le rappeler encore une fois. Sur le plan politique et fondamental, vous nous permettrez, monsieur Dupuis, d'avoir un doute sur la nécessité d'étendre le champ des taxes causales.

J'aimerais aller dans le sens de M. Chollet. Posons-nous la question de l'utilité des indemnités. Est-ce vraiment utile, à qui réside dans une zone trop bruyante, de percevoir quelques indemnités de la part du propriétaire de la route, qui se trouve être la commune ? Je crois que la réponse est dans la question, dans une ville en pénurie de logements, où ce ne sont pas quelques milliers de francs qui permettront d'assurer un déménagement et de trouver éventuellement un lieu plus tranquille. On reste là où l'on habite, et c'est un peu réducteur de considérer que la priorité doit être l'octroi de ces indemnités. Je ne vous en fais pas grief, monsieur Dupuis, je sais très bien que ce n'est pas vous qui avez décidé de ce cadre fédéral, mais je ne suis pas sûr que l'on doit, en constituant un fonds, considérer

que c'est là une solution qu'il faut pousser de la manière la plus rapide possible, ou légitimer par une décision de notre Conseil.

Nous estimons que nous sommes en présence d'un postulat qui indique une direction pour une politique de fond universelle, visant à terme à rééquilibrer en profondeur le partage et l'utilisation de rues. Nous avons d'ailleurs, en tant que socialistes, donné le menu dans un excellent postulat de M. Brayer, que nous traiterons prochainement, qui demande la réduction de la voirie réservée aux véhicules individuels, des zones piétonnes et la diminution du stationnement en surface. Nous sommes d'ailleurs en parfaite conformité par rapport aux engagements pris envers les Lausannois en 2016.

De l'autre côté, nous sommes en présence d'un postulat qui propose une modalité, probablement très difficile à mettre en œuvre pour des raisons légales, pour payer des dédommagements dont nous devrions faire en sorte qu'ils n'aient pas lieu d'être. En conclusion, le groupe socialiste votera le postulat de M^{me} Decollogny avec détermination et conviction et soutiendra le postulat de M. Dupuis comme une piste intéressante, mais avec, vous l'aurez compris, un enthousiasme un peu plus modéré.

M. Claude Calame (EàG) : – Il nous semble que la conclusion des deux fort bonnes interventions de présentation des deux postulats est extrêmement simple : le problème de la couverture des coûts de l'assainissement du bruit routier, mais aussi de l'indemnisation des victimes, peut être résolu de manière fort économique. Il s'agit tout simplement de prendre une série de mesures pour éviter le bruit routier au maximum, ainsi que le dépassement des normes désormais adoptées. Il s'agit donc, encore une fois, de plaider la généralisation du 30 km/h assortie de la suppression des feux.

A l'occasion du Conseil communal précédent, j'avais défendu le cas de figure inverse, mais il s'agit ici d'une interaction. Suppression des feux signifie naturellement généralisation du 30 km/h, quel que soit – et j'insiste – le statut des rues concernées. Si ce n'est pas suffisant, alors il faut envisager une taxe alimentant un fonds, comme cela a été proposé par Johann Dupuis. Le groupe Ensemble à Gauche s'associe à ces deux postulats.

M. Valentin Christe (PLC) : – Permettez-moi d'abord de vous demander d'excuser mon inattention de tout à l'heure. Je n'avais pas compris que nous traitons des deux objets en même temps.

Rapidement, sur le R18b, ce postulat sert de prétexte à introduire un 30 km/h généralisé. Le test du 30 km/h sur les avenues de Beaulieu et de Vinet a bien montré que ce sont les pics de bruit isolés qui dérangent et dépassent le seuil admis, et non pas la majorité des véhicules qui roulent tranquillement. Cette situation appelle, de notre point de vue en tout cas, un contrôle à l'aide de radars à bruit, plutôt que l'introduction généralisée et indistincte du 30 km/h.

M. Gaillard a soulevé un point intéressant, le fait que les voitures électriques sont plus bruyantes que les voitures standard à partir d'un certain seuil de vitesse. Ce serait peut-être un argument pour que l'on limite la propagation des véhicules électriques. J'ai d'ailleurs le souvenir d'une intervention de notre collègue socialiste, Aude Billard, qui faisait part de son scepticisme en tant que scientifique quant à la plus-value écologique supposément apportée par les véhicules électriques. Au vu de ce qui précède, le PLC vous recommande également de refuser la prise en considération de ce postulat.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Je vais surtout répondre à M. Benoît Gaillard, qui, pour moi, fait une lecture incomplète du postulat et propose une interprétation quelque peu erronée des intentions et de la vision idéologique du groupe Ensemble à Gauche à propos de la notion de taxe causale.

Premièrement, on trouve sa faute dans le titre déjà. Le titre de mon postulat n'est pas « pour un fonds d'indemnisation en matière de bruit routier », mais « pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier ». Cela veut dire qu'il ne s'agit pas seulement de trouver le financement pour indemniser les propriétaires lésés par

le bruit routier, mais il s'agit aussi de réunir le financement pour mener à bien les mesures de prévention qu'il appelle de ses vœux. Donc, s'il veut mettre l'accent sur la prévention, il ferait bien de voter en faveur de mon postulat, qui propose la mise en place de ces mesures d'assainissement par le provisionnement d'un fonds permettant de les mettre en œuvre.

Sa deuxième critique fondamentale porte sur le fait qu'Ensemble à Gauche se mettrait, tout à coup, à soutenir le principe du pollueur-payeur en lieu et place d'autres principes. Cette critique, plus fondamentale, appelle un commentaire philosophico-historique, que je ferais léger pour ne pas fâcher notre président. C'est une attaque déplacée, parce que, s'il y a bien un groupe en faveur des interdictions et du régime de la licence, ce qu'on appelle en allemand *das Gebot und das Verbot* pour ce qui est de la chose environnementale, c'est bien le groupe Ensemble à Gauche.

A la grande époque de la législation environnementale, dans les années septante, on n'hésitait pas à instaurer des limites quantitatives ou qualitatives sur les émissions de polluants. On trouve cela encore aujourd'hui dans la législation suisse, que ce soit pour les eaux – on a des limites très strictes – ou pour la pollution atmosphérique, où l'on a aussi des limites très strictes par quantité de matière produite pour certains polluants, qui touchent directement, par exemple, l'industrie, à qui l'on interdit d'émettre plus d'une certaine quantité de monoxyde de carbone par quantité de matière produite. Vous trouverez toujours Ensemble à Gauche pour défendre ce principe d'interdiction et de normes quantitatives.

Pourquoi ai-je parlé d'Histoire ? Si vous regardez les politiques environnementales mises en œuvre depuis les années nonante, nous sommes revenus quelque peu en arrière par rapport à ces normes environnementales. Aujourd'hui, le principe qui prévaut, vous l'avez dit, c'est, avant tout, celui du pollueur-payeur. Pour prévenir les problèmes de pollution, ce principe veut leur mettre un prix. Donc, implicitement, par le biais d'un signal-prix, on diminuerait l'émission de l'externalité environnementale.

On remarque qu'avec ce principe, on atteint des objectifs effectifs et on a une certaine efficacité. En général, après l'introduction d'une taxe, on a effectivement un impact qui se mesure par la réduction de l'émission du polluant visé, mais c'est également un aveu d'impuissance de l'Etat. En effet, en général, on introduit une taxe parce que l'Etat se voit ou se considère comme trop peu puissant pour interdire le polluant incriminé. Et c'est ce qui se passe aujourd'hui. On le voit avec le CO₂, mais également avec le bruit.

Maintenant, monsieur Gaillard, pourquoi devons-nous malgré tout défendre l'instauration d'une taxe sur le CO₂, comme nous défendons l'introduction d'une taxe sur le bruit ? Il s'agit d'un moindre mal, parce qu'en l'absence de ces taxes, il n'y aurait simplement rien. Ce n'est pas qu'on remplace une norme législative par une taxe, c'est que, compte tenu des résistances politiques, le seul principe que l'on peut instaurer pour lutter contre cette émission polluante est celui du pollueur-payeur.

Selon moi, vous pratiquez une certaine forme de confusion. Quand on parle du principe du pollueur-payeur, il faut distinguer le fait de payer pour éviter et limiter une émission et le principe de causalité, où l'on fait payer le pollueur pour une émission qui a déjà été effectuée. C'est bien dans ce cas que l'on se trouve en partie avec mon postulat, et c'est pourquoi il est essentiel de le défendre.

Quand un pollueur a contaminé une rivière, qui doit payer, selon vous, la décontamination ? Est-ce l'entier de la communauté, l'entier des habitants de la ville qui borde cette rivière ? Bien évidemment non. Celui qui doit payer la décontamination de la rivière, c'est celui qui a causé la contamination en premier lieu, et c'est bien cela l'essence du principe de causalité.

Aujourd'hui, quand des habitants sont exposés à des émissions de bruit trop élevées, qui doit assainir ? C'est la Ville, parce qu'elle est propriétaire du réseau routier. Mais qui doit payer ? J'affirme encore, avec force, que le principe est judicieux. Ce ne sont pas tous les

habitants de la Ville de Lausanne qui doivent payer, mais ceux qui causent la pollution. C'est le principe de réparation, un principe juste, même selon une philosophie extrêmement socialiste, que vous semblez soudain défendre en matière environnementale.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Je ne me souviens plus très bien, mais il me semble que nous avons eu un débat il y a quelques mois, peut-être années, concernant les badges que l'on peut porter ou afficher, aussi sur les ordinateurs portables. On affiche ainsi des prises de position qui n'ont rien à voir directement avec l'objet des débats que nous avons ici, au Conseil communal.

Mon excellent collègue, Benoît Gaillard, a affiché, certainement avec raison, son badge concernant des questions abusives. Avant qu'on me fasse un procès d'intention, je pourrais aussi très bien porter ce badge, mais évidemment pas dans ces conditions. Je vous demande, monsieur le président, si j'ai bonne mémoire et si l'on doit rappeler que ce mode de faire n'est pas acceptable ici.

Le président : – Je ne me souviens pas d'un débat en ce sens, mais nous en discuterons à la prochaine séance de Bureau. Nous vous ferons un retour à ce propos.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (soc.) : – J'aimerais revenir sur quelques propos que nous venons d'entendre.

Je commence par ce que disait M. Carrel. Je crois avoir compris de ses propos qu'il imagine qu'une généralisation du 30 km/h induirait une suppression de la hiérarchie du réseau routier. Alors, non, la hiérarchie routière n'est pas modifiée par la limitation à 30 km/h. Une limitation à 30 km/h ne nécessite pas les mesures qui sont, elles, imposées, ou quasi obligatoires dans le cas des zones 30. Les pertes de priorité restent en place, tout comme les passages pour piétons. Les obligations ne sont pas les mêmes.

Il parlait également d'un enchevêtrement des routes cantonales et communales. A cet égard, je rappelle – et je pense que M^{me} la municipale le dira mieux que moi – que le test en cours se fait en étroite collaboration avec le Canton, en particulier s'agissant des axes principaux. Il y a obligation d'assainir. Tous les arrêts du Tribunal fédéral rendus suite à des oppositions et des recours quand le 30 km/h a été mis en place en particulier par des communes – pas forcément sur la demande d'habitants – ont été gagnés par ces communes, qui avaient instauré un 30 km/h pour réduire le bruit routier sur des axes principaux, qu'ils soient communaux ou cantonaux.

M. de Haller nous dit qu'il n'y a pas de base légale pour généraliser le 30 km/h pour réduire le bruit ; je tombe de ma chaise. Toute la législation de protection contre le bruit exige des diminutions d'émissions à la source. En fait, il faut remercier la Ville de Lausanne qui a, avec le Canton, mis en place le test du 30 km/h. Sous réserve des nombreuses oppositions qui auraient pu être faites par les milieux automobilistes, par exemple, cela permet de fonder une politique. On a déjà la grande partie des résultats, et beaucoup de rues à Lausanne nécessiteront un assainissement. Donc, oui, il y a des bases légales nombreuses.

Je cite également le rapport du Conseil fédéral, qui s'appelle, de mémoire, *Plan national de mesures de lutte contre le bruit*, ainsi que le rapport de la Commission fédérale de protection contre le bruit, qui prouve, par toutes sortes d'études techniques et d'arguments juridiques, la nécessité et le bien-fondé de la diminution de la vitesse pour réduire le bruit.

M. Benoît Gaillard (soc.) : – Merci à M. Dupuis pour son positionnement très clair sur mon interprétation de son postulat. Il ne m'en voudra pas, mais il y a en tout cas un moment où son raisonnement pêche un peu. Si l'on introduit une taxe répétitive, comme il l'évoque dans son postulat, que l'on paierait soit pour le fait de circuler, soit pour le fait de stationner, nous ne sommes précisément pas dans la situation de réparation d'un tort causé. On n'est pas dans le cas de la rivière polluée.

Pour poursuivre l'analogie, on devrait imaginer alors qu'il y aurait des horodateurs le long de la rivière et que, selon la pollution et sa source, celui qui a causé la pollution doit mettre quelques pièces dans la machine. Nous ne sommes clairement pas dans ce cas. J'ai bien compris que ce n'était pas votre souhait sur le plan philosophique, monsieur Dupuis, je m'amusais simplement de la différence d'approche. On est dans le cas d'une taxe causale répétitive qui applique le principe du pollueur-payeur, et pas le principe de la réparation pour un tort causé après coup.

Je suis totalement d'accord, monsieur Dupuis, avec votre raisonnement, et je crois que je l'ai dit aussi, s'agissant du rejet d'une politique de pilotage par les prix, de l'introduction de mécanismes de marché, par opposition à une approche par la réglementation. Je l'ai dit dans ma première prise de parole, que j'estime démocratique et, surtout, universelle. De ce point de vue, nous n'avons pas de divergence.

Simplement, de mon point de vue, nous devrions concentrer notre énergie sur la deuxième façon de faire, sur laquelle nous avons des leviers. Il n'y a pas besoin de parler de l'Etat en général, nous avons d'énormes leviers pour agir sur les sources de bruit routier au niveau communal. Au lieu de se demander comment on va alimenter les indemnités, et de devoir probablement pour cela réinventer un bout du droit cantonal, voire fédéral, on ferait mieux, tant qu'à formuler des propositions un peu inventives, de dire qu'au lieu de payer une indemnité, la Ville de Lausanne peut s'engager pour que l'argent qui serait éventuellement dû à ce titre aille directement dans des projets d'assainissement et de réaménagement de la voirie. C'est cela que je me permets de contester, soit votre acceptation relativement rare de principes auxquels vous n'adhérez pas sur le fond. Mais, encore une fois, on est principalement d'accord, et nous accepterons votre postulat ; je n'ai donc pas besoin de rallonger.

Madame de Meuron, franchement, chère collègue, cela vaut-il la peine de faire ce genre d'intervention ? Vous êtes assise tout près d'un collègue qui, pendant des années, est venu au Conseil communal en portant sur son polo l'insigne de son entreprise d'électricité. Nous avons régulièrement dans ce Conseil des gens qui viennent avec des badges. Il y a même un président du Conseil communal, issu de votre parti, à qui il a semblé utile d'introduire des badges pour marquer que l'on est conseiller communal, que certains portent au Conseil, dans une forme de paradoxe que, personnellement, je ne me suis encore jamais expliqué ; si on est assis et qu'on n'est pas conseiller communal, c'est qu'il y a un problème.

Honnêtement, je vous en conjure, chère estimée collègue, très compétente concernant les questions de règlement, dans lequel, soit dit en passant, rien ne figure à ce propos, pas plus que dans la Loi sur les communes, que je viens de vérifier, consacrez votre énergie à autre chose. Faites du bruit, routier si vous voulez, mais épargnez-nous cette sorte de bruit-là.

M. Xavier de Haller (PLR) : – Sans épiloguer sur la question des badges qui marqueraient une appartenance, il s'agit plutôt de rétablir une ou deux choses. Je suis navré si M^{me} Decollogny a mal compris ce que j'ai dit. Peut-être qu'il y avait trop de bruit ; elle pourra me corriger le cas échéant, si tel est le cas.

A ma connaissance, il n'y a pas de base légale dans le droit fédéral qui prévoit une limitation de vitesse variable, comme dans les projets-pilotes actuellement en cours sur les axes Vinet et Beaulieu. Dans l'état actuel du droit fédéral, il n'est pas possible d'avoir une telle limitation variable. C'est ce que j'ai dit précédemment.

De plus, et c'était également source de confusion, j'ai parlé des travaux législatifs actuellement en cours. Le Conseil national a soutenu une proposition tendant à empêcher, ou en tout cas à limiter la possibilité d'abaisser la limitation générale de vitesse de 50 km/h à 30 km/h uniquement pour des questions de sécurité. J'ai donc parlé de la base légale actuelle inexistante pour les limitations variables et des travaux législatifs qui tendent à limiter le 30 km/h aux motifs de sécurité.

M. Johann Dupuis (EàG) : – M. Gaillard et moi sommes essentiellement d'accord. Je précise simplement que je n'oppose pas assainissement du bruit routier et indemnisation des propriétaires ; il se trouve que les deux sont des obligations légales et répondre à l'une n'empêche pas de répondre à l'autre. Il n'y a absolument pas conflit, il n'y a que complémentarité dans ce cas. Surtout que mon initiative vise explicitement à ce que l'on crée un fonds qui finance les deux. Alors, et c'est peut-être là où je vous contredis, le mécanisme que je propose n'est pas uniquement de prévention.

Cela n'équivaut pas uniquement à créer un droit de faire du bruit parce que l'on s'acquitterait d'une taxe ou d'une amende ; ce n'est pas cela. Il s'agit aussi d'affecter l'argent récolté à la lutte contre les sources de bruit par le biais de mesures le réduisant à la source, que ce soient les réductions de vitesse que prône M^{me} Decollogny ou la limitation d'accès à certaines routes. Il n'y a pas là l'opposition que vous essayez de créer ; j'espère que nous serons d'accord jusqu'au bout.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (soc.) : – Monsieur de Haller, vous me tendez une perche magnifique. Si, sur le plan légal, la limitation variable de nuit n'est pas permise, alors généralisons-la vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Ce sera évidemment plus simple pour tout le monde.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – Je confirme les orientations municipales. Nous sommes très attentifs à la question du respect de l'Ordonnance de protection contre le bruit. La plupart des rues de la ville sont en dépassement. Nous vous proposerons donc un plan de mesures d'ici le deuxième semestre 2019 avec des solutions pour répondre à cette problématique, dont vous pourrez discuter très largement.

Je vous confirme que la question du bruit est une réelle préoccupation de la population. Les villes suisses ont publié un sondage sur l'avis de la population, auquel Lausanne a participé, et c'est une réelle préoccupation. Nous pouvions ne pas en douter, mais nous avons la confirmation formelle avec ce sondage.

La discussion est close.

M^{me} Sara Gnoni (V), rapportrice : – Pour le postulat de M. Dupuis, la commission s'est prononcée à 7 voix pour et 3 voix contre, sans abstention. En ce qui concerne le postulat de M^{me} Decollogny, la commission s'est prononcée à 7 voix pour, sans avis contraire et 3 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

Le postulat Johann Dupuis est pris en considération par 51 voix contre 30 et 5 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Johann Dupuis et consorts : « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

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

Le postulat Anne-Françoise Decollogny est pris en considération par une majorité de voix, avec 14 avis contraires et une douzaine d'abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts : « A 30 km/heure à toute vitesse ! »
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

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

La séance est levée à 20 h 30.

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Caroline Alvarez, Claude Nicole Grin, Latha Heiniger, Ngoc Huy Ho, Sébastien Kessler, Françoise Longchamp, Fabrice Moscheni, Johan Pain, Philipp Stauber.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Dominique Gigon, Astrid Lavanderos, Roland Philippoz, Marlène Voutat.

Membres présents	87
Membres absents excusés	9
Membres absents non excusés	4
Effectif actuel	100

A 21 h, à l'Hôtel de Ville.

Interpellation urgente de M. Xavier de Haller (PLR) et consorts : « Revenus et charges du stationnement : une mise à jour municipale s'impose »

Projet de règlement de M. Xavier de Haller et consorts de modification du règlement communal sur la circulation et le stationnement

Projet de règlement

Dans le courant de l'été 2017, la Municipalité a adopté de nouvelles règles concernant les horaires de parking sur le territoire communal. Les nouvelles règles ont suscité de nombreuses réactions, tant auprès d'utilisateurs que des associations. Une pétition a notamment récolté plus de 8'000 signatures à la date du dépôt de cette motion. Interpellée lors de la séance du 5 septembre 2017, la Municipalité a refusé de revenir au régime antérieur au 1^{er} juin 2017 et a confirmé les nouveaux horaires.

Les nouveaux horaires ont été adoptés sans aucune consultation des milieux concernés. A cet égard, la Municipalité, par la voix de la Directrice des finances et de la mobilité, a répondu que la décision avait été publiée selon les règles procédurales idoines.

Compte tenu de ce qui précède, il apparaît que le principe de la délégation de compétence à la Municipalité pour fixer les règles en matière de stationnement doit être révisé afin de garantir une meilleure prise en compte des intérêts des différentes parties prenantes. En

particulier, des lignes directrices concernant le parking sur le domaine public doivent être posées.

Compte tenu de ce qui précède, les soussignés proposent, conformément à l'art. 61 RCCI, les modifications suivantes au règlement adopté en séance du Conseil communal le 5 mai 1992 sur la circulation et le stationnement :

Art. 13

Alinéa 1 : *inchangé*

Alinéa 2 (*nouveau*) : Le stationnement sur le domaine public et les parkings de la ville est gratuit les jours ouvrables entre 12h30 et 13h30, entre 19h00 et 08h00 ainsi que les dimanches et les jours fériés de droit fédéral et cantonal.

Alinéa 3 (*nouveau*) : Les horaires de stationnement sont fixés après consultation des milieux intéressés et soumis pour approbation au Conseil communal avant d'entrer en vigueur.

Rapport

Présidence : M. Dominique **Gigon**

Membres présents : M. Xavier de **Haller**
M. Jean-Daniel **Henchoz**, remplace M. Jacques Pernet
M. Fabrice **Moscheni**, remplace Mme Anita Messere
M. Valentin **Christe**
M. Johan **Pain**
Mme Antonela **Vonlanthen**, remplace Mme A.-F. Decollogny
M. Louis **Dana**
M. Daniel **Dubas**
Mme Sara **Gnoni**

Excusés : M. Quentin **Beausire**
M. Axel **Marion**

Représentants de la Municipalité et de l'Administration :

Mme Florence **Germond**, directrice des Finances et de la mobilité
M. Patrick **Etournaud**, chef du Service des routes et de la mobilité
M. Diego **Falconi**, avocat, Unité juridique de la Ville
M. Alain **Gonin**, chef de division, Service des routes et de la mobilité

Notes de séance : M. François **Mukundi**

Lieu : Place Chauderon 9 – salle de conférence de la Direction des finances et de la mobilité

Date : 28 mars 2018 de 17 h 00 à 18 h 00

Le président ouvre la séance et passe la parole à **Mme la Municipale**, directrice des finances et de la mobilité, pour présenter ses collaborateurs.

Le président passe ensuite la parole aux postulants pour présenter leur projet de modification du règlement communal sur la circulation et le stationnement.

Un postulant rappelle qu'il a déposé ce projet suite à l'adoption par la Municipalité de différentes mesures en été 2017 concernant la modification des horaires du stationnement sur le domaine public et des conditions de stationnement sur un certain nombre de parkings de la commune de Lausanne. L'objectif de cette proposition de modification du règlement n'est pas de refaire le débat sur ces mesures, mais de recadrer le processus démocratique qui permet de fixer les conditions de stationnement en ville.

Les postulants proposent la modification de l'art. 13 du règlement sur le stationnement qui confirmerait la compétence de la Municipalité pour fixer les conditions de stationnement sur le territoire communal, mais en soumettant la décision finale au Conseil communal. Trois motifs plaident en faveur de la modification proposée selon les postulants :

1. Etendre la consultation que pratique la Municipalité actuelle des parties prenantes d'un projet, comme les habitants et les quartiers, à l'organe délibérant de la Commune ;
2. dès lors que l'on parle d'une taxe prélevée par la Municipalité en contrepartie de l'utilisation du domaine public, celle-ci devrait être démocratiquement débattue au sein de l'organe délibérant pour lui donner une assise supplémentaire et une base légale.
3. le stationnement étant un vecteur de gestion de la mobilité sur le territoire communal, il n'y a pas de raison que le Conseil communal soit tenu écarté des débats et des différentes discussions qu'il suscite.

Les postulants ajoutent que la consultation n'a pas été optimale dans le cadre de l'augmentation des tarifs du stationnement et de la modification des horaires annoncée par la Municipalité en 2017. Le changement de règlement proposé permettrait d'avoir un processus plus constructif sur un sujet qui mêle des aspects politiques, économiques et sociaux, et opposent diverses visions sur la place de la voiture en ville.

Avant de démarrer la discussion générale, **Mme la Municipale** et son équipe souhaitent apporter quelques éléments d'ordre juridique. Elle s'étonne du dépôt d'un projet de modification d'un règlement qui est clairement de la compétence déléguée par le Canton, mais néanmoins exclusive de la Municipalité. Les postulants remettent en cause la loi sur les communes.

Un complément juridique est apporté par **le service juridique** de la ville selon lequel le projet de modification du règlement sur le stationnement présenté pose en effet un problème de compétence évident entre le Conseil communal et la Municipalité. Il précise qu'au terme de l'art. 4 de la loi vaudoise sur la circulation routière, la compétence de gérer la signalisation appartient au Département du Conseil d'Etat compétent, qui peut la déléguer aux organes exécutifs des communes, soit aux municipalités (art.4, al. 2) et non aux organes délibérants des communes, soit aux conseils communaux.

Pour **un postulant**, le Conseil communal a la compétence, selon le principe du parallélisme des formes, de modifier ce règlement puisqu'il l'a adopté. S'agissant de la base légale cantonale de l'art. 4 de la loi vaudoise sur la circulation routière, **le postulant** reconnaît tout à fait la compétence de la Municipalité pour statuer en matière de signalisation. Celle-ci est traitée au chapitre 2 du règlement communal tandis que le présent projet de modification a trait au chapitre 6 qui parle d'une taxe. Or, selon la loi sur l'impôt communal, c'est le Conseil communal qui est compétent pour fixer une taxe. Dès lors, la base légale évoquée par le service juridique, soit l'art. 4 LVCR, ne s'applique pas en l'espèce.

La Municipale rappelle que les conditions-cadres du règlement communal en question sont très claires, à savoir qu'en fonction de la jurisprudence, le Conseil communal peut fixer les conditions-cadres, mais il n'est pas habilité à prendre des décisions qui relèvent de la gestion au quotidien du stationnement en ville de Lausanne.

Le service juridique précise les conditions d'élaboration dudit règlement qui avait été présenté par la Municipalité suite à un vœu du Conseil communal et qui avait donné lieu à de nombreux échanges avec les juristes cantonaux qui doutaient, pour leur part, sur la compétence du Conseil communal pour adopter un tel règlement. Finalement un compromis avait été trouvé en permettant au Conseil communal de fixer les conditions-cadres, la compétence de la gestion de la circulation, de la signalisation et du stationnement étant exclusivement laissée à la Municipalité. Or, le texte que propose le

postulant équivaut pratiquement à une décision du Conseil communal et donc interfère dans la sphère de sa compétence exclusive.

Le postulant réaffirme qu'il ne discute nullement la compétence de la Municipalité en matière de signalisation. Le règlement contient un chapitre 4 intitulé « Taxes et émoluments » matière dans laquelle le Conseil communal est compétent selon la loi sur l'impôt communal. Il relève que c'est le Conseil communal qui octroie à la Municipalité la compétence de fixer les taxes, comme indiqué à l'article 13 du règlement.

Mme la Municipale répond que si le règlement dit que c'est la Municipalité qui fixe les taxes, c'est bien parce que cela est prévu ainsi par la législation supérieure.

Le président ferme la discussion sur les aspects juridiques, qui ne pourront être réglés au sein de cette commission. Et ouvre la discussion générale sur le contenu du projet.

- **Hors séance : la détermination juridique de la Municipalité est remise en annexe de ce rapport.**

La Municipale relève que les auteurs proposent de revenir en arrière sur la décision déjà entérinée concernant la suppression de la gratuité du stationnement entre 12h30 et 13h30. Elle invite les commissaires à prendre clairement position sur le retour en arrière proposé concernant une mesure qui a fait ses preuves et qui permet d'ores et déjà à la Ville de bénéficier de recettes supplémentaires très utiles dans le contexte financier actuel. Des mesures qui n'ont par ailleurs en rien nui à l'attractivité de la ville contrairement à ce que se plaisent à dire les contradicteurs, et qui permettent enfin aux Lausannois de voir un retour sur investissement de leur domaine public, y compris de la part des usagers non lausannois.

Un conseiller est d'avis que la compétence de statuer sur le stationnement est exclusivement attribuée à la Municipalité et que le Conseil communal n'a pas à être saisi dans cette affaire. Il soutient la Municipalité et se prononce négativement quant à toute possibilité de retour en arrière par rapport aux décisions prise en été 2017. Il serait même disposé à aller plus loin en augmentant le tarif du stationnement en ville, voire un paiement sur d'autres plages horaires. A cet égard, il informe que certaines villes suisses font payer le stationnement le dimanche, comme la Ville de Lucerne. Dans la ville de Berne, il existe des zones payantes 24/24h. À Berne 900 places sont payantes du lundi au dimanche. La Ville de Thun fait payer l'ensemble du stationnement 24/24h et 7/7j. Pour ce conseiller, il est normal de faire payer en permanence l'usage de l'espace public du moment qu'il est réservé au seul usage du stationnement et soustrait à toute autre affectation.

Un conseiller relève qu'à chaque fois qu'on prend une décision questionnant la voiture dans la ville, il y a une levée de boucliers et l'on accuse les autorités de vouloir s'en prendre aux automobilistes. Cela n'est pas vrai. Les amendes d'ordre n'ont pas augmenté depuis 25 ans à Lausanne contrairement à d'autres villes, alors que celles des transports publics ont triplé dans le même laps de temps. Il est d'avis que si l'on écoutait les milieux de défense des automobilistes, on aurait aujourd'hui une autoroute à l'avenue de Cour, aucune zone piétonne et des voitures à la place Saint-François. Les mesures mises en place par la Municipalité en réponse à la pétition déposée contre les décisions prises en été 2017 sont très positives : un SMS avertira le conducteur que le temps de parcage est échu, pour lui permettre d'éviter de se faire amender ; l'Association des commerçants lausannois (ACL) semble d'ailleurs satisfaite de ces mesures. Par ailleurs, dans le volet de politique financière, le fait de prélever des taxes supplémentaires pour améliorer la situation financière de la Ville est une décision importante et il la soutient. Il ne veut donc pas de retour en arrière sur toutes ces mesures.

Une conseillère salue le courage de la Municipalité d'avoir pris les décisions de l'été 2017 en matière de stationnement. Il est indispensable du point de vue de l'éthique sociale de conditionner l'accès à l'espace public de la même manière qu'il est conditionné à l'espace privé. Elle trouve que le fait de rendre payant l'accès à l'espace public est une très bonne chose dans la mesure où les fonds ainsi récoltés sont ensuite dédiés au bien public et aux

prestations à la population. Tel n'est pas le cas des revenus du stationnement privé qui finissent en dividendes et revenus privés.

Un conseiller abonde dans le sens du soutien politique à la Municipalité dans sa politique de gestion du stationnement. Il encourage la Municipalité à poursuivre sa politique de développement des transports publics (Axes forts, BHNS, Tram, ainsi que la création d'une nouvelle ligne de bus dite olympique le long du littoral). Comme corollaire à cette politique, il soutient la Municipalité dans son intention de réduire l'accès des voitures à la ville où elles sont aspirées comme des mouches par les places de parc disponibles et peu coûteuses.

Un conseiller estime pour sa part qu'un débat sur ce projet de modification du règlement sur le stationnement aurait pour avantage de permettre aux groupes non représentés à la Municipalité de s'exprimer sur le sujet. Par ailleurs, le trafic motorisé est déjà lourdement taxé (taxes d'immatriculation, taxes sur l'automobile, taxe sur le carburant, vignette autoroutière, etc.). Regrettant le caractère brutal de la décision de la Municipalité, il est d'avis qu'elle aurait pu agir autrement. Un débat ouvert sur ce règlement permettrait de clarifier le fonctionnement de la commune vers plus de transparence. Pour ce qui est de l'aspect financier, il rappelle que la minorité (de *droite*, note du président) du Conseil communal a également fait des propositions allant dans le sens d'une amélioration de la gestion des finances communales. Il regrette qu'elles aient toujours été rejetées par la majorité.

Un postulant estime que la politique de la mobilité aborde des enjeux très importants concernant le domaine public et privé, il pense qu'il est sain d'en débattre au Conseil communal et de ne pas laisser un tel dossier entre les mains de la Municipalité non représentative de toutes les sensibilités que l'on retrouve au sein du Conseil communal. Le projet proposé doit être vu non pas dans une logique politicienne, mais plutôt comme un projet qui permet l'amélioration de la gouvernance. Pour ce qui est de l'aspect financier, il trouve normal que le Conseil communal puisse en discuter, comme il le fait chaque année lors de l'adoption du budget.

Une conseillère relève que les coûts indirects des transports motorisés (soit les coûts qui ne sont pas supportés par ceux qui les occasionnent) ont coûté environ 6,4 milliards de francs entièrement financés par la collectivité publique en Suisse et qu'ils sont liés aux accidents, à l'environnement et à la santé.⁸ Il y a donc un déséquilibre en matière des coûts et de la participation à leur couverture.

Un postulant se dit perplexe sur la pertinence des chiffres annoncés. Revenant sur la comparaison entre la stagnation des amendes d'ordre et l'augmentation de celles des transports publics n'est pas adéquate. Elles reposent sur des bases légales différentes. Le Conseil communal aurait dû se prononcer au moins sur le volet de la modification des taxes, et sur l'utilisation du levier du stationnement comme vecteur de la politique de mobilité. Les décisions auraient bénéficié d'une meilleure légitimité et une plus grande adhésion. Enfin, le postulant en convient, il fait partie des personnes qui s'inquiètent de voir le TIM menacé de disparition dans l'espace urbain et ce sans aucun débat démocratique. L'alinéa 2 nouveau de son projet, qui semble poser problème, pourrait être retiré, mais au terme d'une discussion démocratique sur la gratuité d'utilisation du domaine public. Il militerait pour la gratuité du stationnement en périphérie d'un centre-ville qui deviendrait piéton.

Un conseiller constate que ce que le postulant demande, c'est de fixer une règle de fonctionnement à long terme. Pour lui, cette prérogative peut très bien appartenir à la Municipalité qui a l'avantage de pouvoir agir rapidement, sans attendre l'aboutissement de longs débats au Conseil communal pour prendre les décisions qui s'imposent. Il estime que si l'objectif poursuivi par les auteurs de ce projet de modification du règlement communal

⁸<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/medien-und-publikationen/medienmitteilungen/medienmitteilungen-im-dienst.msg-id-71461.html>

était de modifier ce dernier, ils se seraient concertés avec les autres partis politiques représentés au Conseil communal. Vu que tel n'a pas été le cas, il craint que l'objectif inavoué ne soit de revenir en arrière sur les décisions prises par la Municipalité, ce qu'il ne saurait cautionner du point de vue politique.

La Municipale reconnaît que les principes généraux doivent être discutés et décidés au sein du Conseil communal. En ce qui concerne la politique de mobilité, il existe des outils importants qui permettent ce débat, comme le PDCOM et le PGA, qui sont en train d'être révisés et qui seront bientôt soumis devant le Conseil communal. Par contre, les tarifs et les horaires du stationnement relèvent de la compétence exclusive de la Municipalité. S'agissant du grief qui est fait à la Municipalité de ne s'être pas concertée avec les milieux concernés avant de prendre ses décisions en été 2017, la Municipale informe qu'un accord a été trouvé avec les pétitionnaires au travers des mesures d'accompagnement proposées. En ce qui concerne le volet financier, ces mesures ont un impact non seulement sur la mobilité, mais aussi sur les finances communales, comme elle l'avait déjà déclaré lors de longs débats au Conseil communal, en réponse à des interpellations urgentes.

Un conseiller revient sur le coût des transports individuels motorisés (TIM), une conseillère a dit qu'ils ne couvrent leurs coûts qu'à 89% et relève que les Transports publics couvrent leurs coûts à 37%, les CFF à 45%, le solde étant financé par les collectivités publiques. Il souhaite que les TIM soient mis en perspective avec ces autres modes de déplacement. Il précise que la gratuité du stationnement à certaines plages horaires est une option politique qui mérite d'être débattue. A cet égard, il se dit partisan d'une prise de décision après un débat démocratique. S'agissant de l'argument selon lequel la Municipalité a l'avantage de pouvoir prendre rapidement ses décisions, il rappelle que la Municipalité a toujours pu obtenir le traitement en urgence de certains dossiers au sein du Conseil communal.

Une conseillère estime que le projet de modification du règlement communal, tel que présenté, ne peut pas être accepté. Tout en souhaitant une meilleure concertation avec les milieux concernés, elle est d'avis qu'on ne doit pas revenir en arrière sur les décisions prises par la Municipalité en matière de stationnement. En ce qui concerne le futur, elle invite les postulants à s'asseoir autour d'une table pour débattre de la politique globale de mobilité en ville, et pas seulement de la gratuité à certains endroits ou des tarifs à certaines plages horaires.

Un conseiller constate les divergences des positions adoptées par la Ville et les postulants sur la compétence de la Municipalité ou du Conseil communal pour décider de la modification des tarifs et des horaires du stationnement. Pour apaiser les esprits, il propose de recueillir un avis de droit ou une médiation sur cette question.

La Municipale répond que la Ville dispose déjà d'un avis de droit émis par son unité juridique. Elle précise ensuite que si la Commission décide de renvoyer ce projet de modification à la Municipalité, la réponse sera un refus d'entrée en matière sur la modification demandée.

La parole n'étant plus demandée, **M. le président** soumet le projet de modification du règlement communal sur la circulation et le stationnement au vote des commissaires. Ce vote a lieu alinéa par alinéa, avec l'accord des commissaires.

Résultat des votes : Pour le maintien de l'alinéa 1 (inchangé) du règlement communal sur la circulation et le stationnement :

Pour : **Unanimité**
Abstention : **0**

Pour la modification de l'alinéa 2 (nouveau) du règlement communal sur la circulation et le stationnement :

Pour : 4
Contre : 6
Abstention : 0

Pour la modification de l'alinéa 3 (nouveau) du règlement communal sur la circulation et le stationnement :

Pour : 4
Contre : 5
Abstention : 1

Le **président** lève la séance à 18 heures.

Note : la détermination juridique de la Municipalité est remise en annexe de ce rapport.

Note de service

Les compétences du Conseil et de la Municipalité en matière de stationnement

Préambule

Le présent document a pour but d'examiner si le projet de modification du règlement communal sur la circulation et le stationnement proposé par le conseiller communal Xavier de Haller relève de la compétence du Conseil communal ou de celle de la Municipalité.

Discussion

a) En droit communal vaudois, la Municipalité bénéficie d'une « *compétence générale résiduelle, vu la teneur des articles 150 al. 2 Cst-VD et 42 LC, qui prévoient en substance qu'elle a toutes les attributions communales dans les limites déterminées par les lois ou les règlements communaux, c'est-à-dire à l'exception de celles attribués par ces derniers à l'organe délibérant, qui, de jure, ne dispose que des attributions que la loi lui confère expressément.* »⁹

Le Conseil communal est notamment compétent pour l'adoption des règlements, sous réserve de ceux que le conseil a laissés dans la compétence de la municipalité (cf. art. 3 al. ch. 13 LC). Toutefois, il n'a pas une liberté absolue, car il ne peut exercer ses prérogatives que dans les limites de la loi, en particulier dans le respect du droit supérieur. S'agissant plus particulièrement du partage des compétences réglementaires entre la Municipalité et le Conseil, le pouvoir réglementaire de ce dernier « *s'arrête forcément là où commencent les attributions réservées à la Municipalité.* »¹⁰

Les prescriptions relatives au parcage des véhicules automobiles, des motocycles, des cyclomoteurs et des cycles, ainsi que les restrictions y relatives, entrent dans le champ d'application de l'article 3 al. 4 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR).

Quant à la législation vaudoise, en cette matière, elle attribue clairement la compétence à la Municipalité, puisque la loi du 22 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) dispose à son article 4, notamment :

1. *Le département en charge des routes est compétent en matière de signalisation routière.*
2. *Pour la signalisation à l'intérieur des localités, il peut déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre elles ; il peut limiter cette délégation à*

⁹Cf. David Equey « Aspects juridiques de l'institution communale en droit vaudois – la répartition des attributions entre autorités communales et le pouvoir de contrôle du conseil sur l'activité de la Municipalité en droit vaudois » in RDAF 2010 (cahier spécial), p. 12.

¹⁰Cf. Etienne Grisel, « Les relations entre la Municipalité et le Conseil général ou communal en droit vaudois », in RDAF 1987, p. 242

certaines catégories de signaux ou de marques et à certains tronçons de route. En l'absence d'une telle délégation, la municipalité est préalablement consultée.

L'article 22 du règlement d'application du 2 novembre 1977 de la LVCR prévoit la même règle.

La Municipalité de Lausanne bénéficie d'une telle délégation de compétences, mentionnée d'ailleurs par la Cour de droit administratif et public dans son arrêt du 5 novembre 2010.¹¹

b) Il ressort du texte légal que c'est bien aux municipalités et non aux conseils (généraux ou communaux) que cette compétence est déléguée. C'est du reste ainsi que cela a toujours été interprété, lorsque cette question de répartition de compétences s'est posée.

Ainsi, une décision de la Municipalité parue le 26 juin 1984 dans la Feuille des avis officiels, interdisant de façon générale la circulation dans les deux sens sur une voie de circulation. Cet acte se voulait l'exécution d'une décision prise par le Conseil communal, adoptée dans le cadre de l'aménagement de la promenade de Montbenon. Trois administrés ont recouru au Conseil d'Etat¹² qui a souligné que la décision querellée était « *elle-même basée sur une décision du conseil du 3 juillet 1979,...* Toutefois, contrairement à ce qu'affirme la Municipalité, cette dernière n'est pas tenue d'appliquer sans autre une décision du Conseil. Conformément à l'art. 4 al. 1 de la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière la compétence en ce domaine appartient au Département des travaux publics qui peut la déléguer à la Municipalité (art. 4 al. 2 LVCR), ce qui est le cas pour Lausanne. Il appartient ainsi à la Municipalité de se prononcer sur l'opportunité d'une restriction à la circulation et ce, dans le respect des dispositions légales en la matière. » le Conseil d'Etat a jugé que ces dernières n'étaient pas observées et a annulé la décision querellée.

Le rapport-préavis 1992/108 relatif à l'actuel règlement sur la circulation et le stationnement relevait la compétence exclusive de la Municipalité en cette matière, à l'exclusion de celle du Conseil. Il indiquait que : « *Le Conseil communal avait d'ailleurs admis la primauté de l'exécutif en matière de circulation lors de l'examen du rapport-préavis n° 194 du 26 septembre 1977, tout en demandant que la Municipalité : 1) soumette au Conseil communal, dans un délai raisonnable, un projet de règlement sur le stationnement, 2) respecte le principe de l'existence de places de stationnement gratuites à une distance convenable des lieux de stationnement onéreux dans les divers quartiers de la Ville... Au surplus, les discussions avec les services de l'Etat ont fait apparaître de multiples problèmes et notamment celui des compétences du Conseil communal pour réglementer la circulation, en vertu des pouvoirs conférés à l'Exécutif communal par la LVCR... Finalement, afin de prendre en compte la répartition des compétences entre l'exécutif et le pouvoir délibérant, tout en permettant de donner suite à la décision prise par ce dernier en 1978, la Municipalité propose une réglementation-cadre. Celle-ci fixe les règles essentielles liées à la circulation et au stationnement, ainsi que le principe des taxes et des émoluments à percevoir. Les prescriptions de détails, comme le nombre et l'emplacement des zones réservées au stationnement, les facilités accordées à certains automobilistes, etc. feront, de cas en cas, l'objet de décisions de la Municipalité, dès lors qu'elles ressortissent à sa compétence propre...* ». Le rapport-préavis repoussait d'ailleurs la demande du délibérant figurant sous le chiffre 2 précité, car cet objet est clairement de la compétence de la Municipalité.

c) En l'espèce, en voulant définir des horaires de stationnement gratuit qui doivent se matérialiser sur le terrain par la signalisation adéquate, le texte du projet de règlement proposé équivaut à une décision typique que la Municipalité est amendée à rendre dans le cadre de sa compétence en matière de circulation et de stationnement ; il ne saurait figurer dans le règlement réglant cette matière, comme le veut le conseiller Xavier de Haller. Le

¹¹CF. GE. 2010.0051, spécifiquement consid. 2c

¹²Qui fonctionnait en ce temps comme autorité de recours, avant la création du Tribunal administratif. Référence R 9 579/584/586/84FS/ns

fait que ce texte figurerait sous un chapitre relatif au tarif n’y change rien. En outre, en voulant imposer une procédure de consultation des milieux intéressés, le projet contraint la Municipalité à une démarche que le droit cantonal ne prévoit pas.

En conclusion, le projet empiète sur les compétences de la Municipalité et n’est pas recevable, conformément à l’article 32 4^e alinéa let. F de la LC.

Développement – Interpellation urgente

Dans un jugement du 8 mars 2019, la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal a annulé la modification de l’art. 15 du Règlement communal sur la circulation et le stationnement de la Commune de Lausanne, adoptée le 12 juin 2018. Cette modification devait permettre l’affectation des recettes du stationnement à un fonds dédié à la mobilité en général, faisant supporter aux seuls automobilistes les projets municipaux en la matière.

La Cour constitutionnelle a jugé qu’une telle modification aurait pour conséquence de créer une contribution soumise au principe de la base légale, laquelle est en l’espèce inexistante. Le caractère illégal de la démarche avait d’ores et déjà été soulevé en commission et en débat au plénum par le PLR, le PLC et l’UDC.

Outre la modification de l’article 15, la Commune a récemment procédé à la suppression de la gratuité du stationnement à midi et le dimanche à Vidy et au Chalet-à-Gobet. Cette modification, inutile d’un point de vue de la politique de la mobilité, ne se justifie que par la volonté d’augmenter la dotation du fonds sur la mobilité d’environ 800 000 francs.

Or, en cours de procédure, des éléments nouveaux sont apparus, notamment concernant les revenus et les charges liées au stationnement. L’ensemble de ces éléments interroge sur l’état actuel de la politique du stationnement à Lausanne, l’état de ses revenus, et, partant, de sa conformité au droit.

Nous remercions la Municipalité de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les revenus et les charges du stationnement pour les années 2016, 2017 et 2018 ?
- Quels sont les revenus projetés pour 2019 ?
- Quel est le solde du fonds sur le stationnement ?
- La Municipalité est-elle d’avis que les actuelles taxes sur le stationnement respectent les principes d’équivalence et de couverture des coûts ?
- Quelles adaptations tarifaires la Municipalité envisage-t-elle pour se mettre en conformité avec l’arrêt de la cour ? Pour quand ?

M. Xavier de Haller (PLR) : – Par gain de temps, et pour éviter d’être pris en stationnement illicite, et dès lors que le texte de l’interpellation est relativement clair – je crois d’ailleurs que tout le monde connaît les faits –, je propose de ne pas répéter ce qui est écrit ou ce qui a déjà pu être dit à l’occasion de débats ou de prises de parole ce soir. Je propose que l’on écoute les réponses de la Municipalité.

Réponse de la Municipalité

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – Permettez-moi une brève introduction, avant de répondre à la première question.

La politique de la Municipalité en matière de mobilité est un enjeu majeur du développement de la ville et de la qualité de la vie en ville. Elle suscite très souvent des débats passionnés ; ceci fait aussi la beauté de notre engagement politique. Un des axes d’analyse importants de la politique globale de la mobilité est l’accessibilité de la ville, tous modes de transport confondus.

Par contre, la politique de mobilité et de transports ne doit pas, de l’avis de la Municipalité, se faire au détriment des habitants. Il faut avoir à l’esprit que le trafic individuel motorisé

implique des nuisances importantes. Je pense à la pollution de l'air, à la diffusion de particules fines, ou encore aux nuisances sonores, dont nous avons suffisamment parlé tout à l'heure.

La politique de mobilité, voulue par la Municipalité et soutenue par la majorité du Conseil, est donc de chercher à inciter les usagers à utiliser un maximum les transports publics, les transports dits durables et de favoriser la mobilité douce. Dans le cadre d'une politique telle que celle-là, la politique tarifaire joue un rôle important en matière d'incitation – nous le savons toutes et tous.

Comme de nombreuses villes suisses – je pense à Fribourg, à Lucerne ou, plus proche de nous, à Yverdon –, la Municipalité a jugé pertinent de se donner des bases réglementaires pour que les recettes liées au stationnement puissent servir plus largement des objectifs de financement d'une mobilité durable, notamment les transports publics et la mobilité douce. De façon très transparente, elle a donc proposé une modification de l'article 15 à votre Conseil, qui l'a majoritairement soutenue.

Les enjeux climatiques sont aujourd'hui majeurs. Les jeunes du pays l'ont bien compris et ils manifestent. Nous pensons donc qu'il faut aller de l'avant, vers une mobilité plus durable, pour le bien de toutes et tous, et plus respectueuse de l'environnement si nous voulons éviter le réchauffement climatique et les catastrophes naturelles et humaines qui suivront.

C'est donc avec cet objectif de soutien aux mobilités durables que la Municipalité est venue devant votre Conseil proposer une modification de l'article 15, aujourd'hui annulée par la Cour constitutionnelle, en raison, selon son analyse, d'une base légale cantonale insuffisante.

Pour répondre à la première question sur les revenus et les charges de stationnement, les revenus issus du stationnement comprennent les encaissements faits sur les horodateurs, la vente des macarons, les abonnements et les cartes journalières et mensuelles des P+R, les autorisations journalières et la location du domaine public. Ils s'élèvent, pour les années 2016 et 2017, respectivement à 19,4 millions et 19,5 millions. Mais M. de Haller connaît ces chiffres par cœur, car il a eu en main toutes les pièces que nous avons fournies à la Cour constitutionnelle.

Les charges liées au stationnement incluent, quant à elles, les charges salariales, des charges d'étude, d'exploitation, d'entretien et de nettoyage relatif au stationnement, l'acquisition de biens, de services et de marchandises, l'amortissement des horodateurs, la rétrocession aux tl des abonnements mobilis souscrits lors d'achats des cartes P+R et les charges relatives au P+R de Vennes. Le solde du déficit cumulé lié au préavis 2004/32 s'élève, d'après la Municipalité de l'époque – je n'y suis pour rien, je n'y étais pas – à près de 25 millions.

Les charges précitées s'élèvent, pour les années 2016 et 2017, respectivement à 14,6 millions et 14,2 millions. Le déficit cumulé a donc été réduit, en 2016, à 11,5 millions et, à fin 2017, à 6,2 millions. Globalement, et sur cette durée, le périmètre des charges et des revenus est totalement équilibré. Pour l'année 2018, la couverture des comptes est en cours et montre une tendance identique en matière de charges et de revenus.

Pour rappel, et c'est important d'avoir ce chiffre à l'esprit lors de notre débat, si on inclut les coûts de financement des transports publics, que l'on déduit des recettes que l'on a de la péréquation, les charges globales nettes pour les Lausannois avoisinent 50 millions de francs par année, tout compris. C'est donc un montant très important que les contribuables lausannois décaissent chaque année pour assurer la mobilité de tous les modes de transport à Lausanne.

Pour répondre à la deuxième question, les revenus pour 2019 ont été intégrés dans le budget et restent dans la tendance de 2018. Le montant que vous avez voté, soit l'estimation des recettes attendues, s'élève à 20,6 millions.

Pour répondre à la troisième question, le solde du fonds du stationnement se monte à 2 millions. En effet, depuis 2009, le fonds est alimenté à raison de 500 000 francs par année, mais il ne l'est plus depuis 2012. Concernant la couverture des coûts, prévue par l'article 15, il est utile de rappeler que la notion d'équilibre doit être considérée sur la durée, telle que précisé lors du débat de la séance du Conseil communal de mai 1992. En effet, dans le cadre de ce débat, qui avait déjà été houleux à l'époque, le texte de l'article susmentionné précisait initialement que « les sommes encaissées annuellement ne dépassent pas ». Il a été amendé et, au final, il a été adopté dans sa teneur actuelle, qui supprime le terme « annuellement » pour prendre en considération un équilibre sur la période, plutôt que sur chaque exercice.

S'agissant du suivi financier de cet équilibre et de couverture des coûts – c'était peut-être votre question, car vous demandiez le solde du fonds, mais peut-être que vous pensiez aussi à la couverture des coûts –, un premier point de situation a été réalisé par l'intermédiaire du préavis 2004/32. Ce dernier présentait, comme je l'ai déjà dit, un déficit cumulé de 24,8 millions, qui affectait la période de 1996 à 2003. Sur la période 2004 à 2017, le déficit cumulé s'est réduit à 6,2 millions. Le bilan lié au stationnement était ainsi déficitaire sur environ vingt ans. En principe, lors du bouclage des comptes 2018 – mais je ne doute pas un instant que vous m'interpellerez à ce sujet le moment venu –, il sera proche de l'équilibre, selon la méthode de calcul actuelle.

Pour répondre à la quatrième question, la Municipalité est d'avis que le montant actuel des taxes sur le stationnement respecte le principe d'équivalence, ce qui n'est pas contesté par la Cour constitutionnelle, et de couverture des coûts, jusqu'à aujourd'hui. En termes d'équivalence, selon la Municipalité, les taxes de stationnement correspondent à la prestation fournie par la collectivité publique, soit de permettre l'utilisation d'une portion du domaine public pour un usage privé pendant un temps déterminé. En outre, les émoluments pratiqués par la Commune se situent dans l'ordre de grandeur des tarifs pratiqués par les entreprises de parking de la place ; cela est en tout cas manifeste pour les durées de stationnement dépassant une heure. Les tarifs communaux sont aussi nettement plus avantageux pour toutes les durées de stationnement de cinq heures et plus. Concernant la couverture des coûts spécifiquement, ce point a été démontré dans les réponses que je vous ai apportées aux questions précédentes.

Pour répondre à la cinquième question, la Municipalité a pris acte du jugement de la Cour constitutionnelle. La question est juridiquement complexe. La réglementation et la définition des contributions publiques en matière de taxes et d'impôts sont relativement ardues. Il y a passablement d'arrêts du Tribunal, d'avis de droit, de thèses ou de multiples choses sur la définition d'une taxe et d'un impôt. Je ne suis pas juriste, mais j'ai compris que c'était compliqué. Pour répondre précisément à votre question, la Municipalité voit aujourd'hui trois voies d'action possibles suite à cette décision, qu'elle doit encore examiner en détail : faire recours au Tribunal fédéral contre la décision de la Cour constitutionnelle, proposer une nouvelle formulation de l'article 15, plus large que l'ancien article, mais plus étroite que la formulation rejetée par la Cour constitutionnelle ou, après lecture extrêmement attentive de l'arrêt de la Cour, appliquer à la lettre cet arrêt, puisqu'il nous donne des informations très intéressantes.

En effet, cet arrêt précise que nous n'avons pas de bases légales suffisantes ; la loi cantonale aurait dû définir que c'est un impôt mixte, ou une taxe mixte. Nous ne possédons donc pas la base légale suffisante pour financer les coûts liés aux transports publics et à la mobilité douce. Mais la Cour dit autre chose d'extrêmement intéressant : elle rappelle le lien entre les articles 15 et 9 du règlement, et précise que la couverture des coûts s'applique au stationnement de durée limitée, respectivement aux horodateurs.

Nous avons, une fois encore, été de très bons élèves, plus royalistes que le roi. Nous avons toujours fait nos calculs sur l'ensemble des recettes liées au stationnement, y compris le stationnement illimité, de type macaron ; si vous achetez un macaron, vous pouvez

stationner de façon illimitée sur les places prévues à cet effet. Donc, il sera vraisemblablement intéressant de refaire tous les calculs et d'analyser la couverture des coûts, comme nous l'indique la Cour constitutionnelle, sur le périmètre défini par le stationnement à durée limitée, donc, en gros, les horodateurs ; nous ferons ces calculs et, le cas échéant, nous les appliquerons.

Nous pouvons donc aussi en rester à l'ancien article, que nous appliquerons à la lettre. Nous avons été un peu volontaristes en voulant appliquer cet article à tout type de stationnement valable à Lausanne, mais la Cour constitutionnelle nous dit qu'il s'applique uniquement au stationnement limité. Nous n'allons pas défier l'arrêt de la Cour, mais cette analyse nous livrera, vraisemblablement, une solution intéressante. Cela nous permettra d'avoir des recettes en adéquation avec les charges, sans modifier l'article 15. J'ai vu dans le journal que nous étions déjà exemplaires par rapport à plusieurs autres communes vaudoises. Mais nous n'irons pas plus loin dans l'exemplarité.

Cela pour vous dire que la Municipalité n'envisage pas d'adaptation tarifaire. Rappelons qu'il est indispensable de mettre en place une mobilité durable et respectueuse de l'environnement, et que celle-ci passe aussi par des incitations financières en lien avec les taxes de stationnement. Dans tous les cas, si nous ne faisons pas recours, nous respecterons évidemment l'arrêt de la Cour et le cadre juridique fixé en matière de tarification du stationnement.

Discussion

M. Louis Dana (soc.), rapporteur remplaçant : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Xavier de Haller (PLR) : – Je profite pour remercier la Municipalité et M^{me} la municipale Florence Germond pour la qualité des réponses et des différents éléments développés.

La question ici n'est pas de définir la politique de mobilité, mais de savoir si notre règlement communal respecte la loi, donc s'il se plie aux dispositions de rang supérieur et s'il respecte les bases essentielles de l'Etat de droit. C'est une question importante pour tout le monde dans notre hémicycle. Nous avons tous prêté le serment de respecter la loi, que ce soient les membres de l'exécutif, du législatif ou de l'organe délibérant communal. La question mérite donc d'être posée, de même que les questions ou les différentes interprétations qui peuvent être faites en matière de tarifs de stationnement, sur la base de l'arrêt de la Cour constitutionnelle, méritent quelques réflexions.

Cela étant, s'agissant des chiffres donnés, je constate qu'à ce jour, il y a un poste et un montant qui m'interpelle. Avant de développer les analyses chiffrées, je souhaiterais avoir une information complémentaire de la part de la Municipalité sur un poste qui compose les charges, à savoir le poste « charges salariales relatives au stationnement ». Sur un coût du stationnement, par hypothèse, en 2017, de 14 millions – j'arrondis – ces fameuses charges salariales s'élèvent à 9,5 millions. J'avoue que cela m'interpelle. Je voudrais savoir si la Municipalité peut préciser en quoi consiste ce poste, qui représente deux tiers des frais du stationnement.

Certes, il y a un certain nombre, voire l'intégralité des assistants de police, qui sont dévolus à la surveillance du domaine public et du stationnement, et il y a peut-être quelques employés de la fourrière, et il y a peut-être quelques employés de la voirie, qui entretiennent les places de parc, mais 9,5 millions de charges salariales annuelles me paraissent exorbitants.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – J'ai l'habitude des échanges avec M. de Haller. J'ai préparé un tableau, puisque j'étais sûre que vous alliez me poser cette question, monsieur de Haller.

Il y a 65 EPT d'assistants de sécurité publique, dont le montant introduit dans ce calcul est de 7,8 millions ; le coût moyen salarial et des charges transversales se monte à 7,8 millions. Vous savez que ce montant comprend non seulement le salaire de la personne, mais aussi évidemment des RH, des comptables, des informaticiens, bref, ce que l'on appelle en comptabilité le *overhead*.

Concernant les heures estimées des patrouilles de police qui interviennent en faveur du contrôle du stationnement, 5800 heures ont été effectuées à 130 francs de l'heure. S'y ajoutent la formation suivie par les assistants de sécurité publique, le coût estimé des prestations du Service juridique, qui est très sollicité ces temps-ci grâce à vous, monsieur de Haller (*rires dans la salle*), et puis, les charges de stationnement et de collaborateurs au Service routes et mobilité qui travaillent sur ces questions (stationnement, signalisation, contrôle des horodateurs, exploitation, système informatique, traitement comptable) et, encore une fois des charges *overhead*, plus en lien avec des charges transversales, pour 759 000 francs, ce qui fait un montant de 9 544 416 francs.

M. David Raedler (V) : – De façon générale, à l'heure où des dizaines de milliers de jeunes défilent dans les rues pour réclamer de vraies mesures pour le climat, où les villes cherchent des solutions innovantes pour éviter de suffoquer par la pollution et les îlots de chaleur, et la communauté scientifique tire dans l'ensemble toutes les sonnettes d'alarme possibles relatives au réchauffement climatique, les interpellateurs continuent leur combat d'avant-garde, qui fleure bon les années septante et un urbanisme sorti des cartons poussiéreux du galetas, en défendant corps et âme le développement du parking en ville. Ils mènent un combat parfaitement incompréhensible, car si peu efficace.

D'abord, un nombre important de voitures circulant au centre-ville le fait uniquement pour chercher une place de parc. Ensuite, une voiture immobile occupe trente fois plus de place qu'une personne debout, et 7,5 fois plus de place qu'une personne sur un vélo ou dans un bus. Le parking rapporte moins aux commerces que les zones piétonnes et places de rencontre – on vient de le voir avec la rue Marterey. Tout cela, c'est sans évoquer les coûts liés à la santé et les préjudices subis dus au bruit, aux accidents et à la pollution.

Si l'on prend un exemple simple, une personne faisant un aller-retour en voiture d'Epalinges à la place de l'Ours pour acheter un gâteau d'anniversaire aura rejeté 2 kg de CO₂, émis un bruit moyen de 70 dB, entendu par 30 000 personnes ; arrivée au centre-ville, elle aura mis 30 % de son temps total à chercher une place de parc, occupé 11 m² avec sa voiture, uniquement pour stationner pendant une heure, et rapporté une taxe de contrôle ou d'utilisation de 33 francs en tout et pour tout.

Si cette même personne prenait le m2, elle aurait rejeté une quantité négligeable de CO₂, émis quasiment aucun bruit, serait arrivée directement à son but, n'aurait occupé aucun espace public et aurait rapporté une taxe de contrôle ou d'utilisation de 3,70 francs.

Le groupe de Verts se battra encore et toujours pour réduire le plus possible le nombre de places de parc au centre-ville et laisser la voiture à la périphérie. On sait que les limites posées aux parkings en ville par le nombre de places de parc et le coût amènent plus directement les pendulaires à utiliser la mobilité douce que la qualité même des bus ou des trains. C'est dire l'importance de telles limites.

Maintenant, si on en vient au fond du problème, c'est-à-dire l'arrêt de la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal et les questions des interpellateurs, il y a pour la taxe d'utilisation ou l'émolument de contrôle deux critères qui doivent être pris en compte. Le premier consiste en la nécessité de couvrir l'aménagement, l'entretien et le coût de contrôle des cases de stationnement. Le second impose que la contribution soit en rapport avec la valeur objective de la prestation fournie. Or, pour les coûts des aménagements, il faut bien entendu prendre tous les coûts liés à la création et à l'aménagement des places. On compte la valeur de l'espace mis à disposition, les coûts engendrés par les aménagements supplémentaires nécessaires en raison de la place visée – déviation de voies à mobilité douce, voies de bus, etc. – et les coûts liés au contrôle, qui devraient, en toute

logique, et selon la volonté souvent manifeste de plusieurs interpellateurs, être augmentés tant on cherche à lutter contre les abus.

Vient ensuite la valeur objective de la prestation, l'avantage que la personne en tire directement. Et là, il y a un paradoxe tout propre à la politique. En tant que Vert, je dirais que cet avantage est proche de zéro, voire négatif : perte de temps, stress engendré par la recherche d'une place, puis par le temps limité à disposition, car le parcemètre tourne. La valeur objective est nulle. Vu l'empressement des interpellateurs à sauver des places, à développer et à rendre l'utilisation la plus favorable possible, il convient de retenir que l'avantage qu'en tire l'utilisateur est énorme, voire inestimable. Dans ces circonstances, un coût alors bien plus élevé que les 3 francs actuellement appliqués se justifierait pleinement au regard des critères posés par la jurisprudence.

Pour finir, et vu les questions des interpellateurs et l'arrêt de la Cour constitutionnelle, le groupe des Verts propose deux résolutions.

Résolution Raedler N° 1

Le Conseil communal souhaite que la taxe perçue pour le stationnement limité conformément à l'art. 15 RSL tienne dûment compte de l'intégralité des montants causés par la création et la mise à disposition de places de parc, dont la valeur de l'espace et les surcoûts engendrés sur les autres aménagements routiers directement induits par ces places.

Résolution Raedler N° 2

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité étudie la possibilité d'affecter une partie des montants issus de la taxe perçue pour le stationnement limité conformément à l'art. 15 RSL à un « fonds parking » destiné à acquérir les parkings privés à usage public.

M. Benoît Gaillard (soc.) : – Sur la politique générale du stationnement, comme on en a parlé tout à l'heure, il n'y a pas grand-chose à ajouter à l'excellente plaidoirie de M. Raedler. Je n'ai donc pas besoin de m'étendre sur ce point.

Monsieur de Haller, vous avez commencé par dire que la conformité au droit supérieur est un enjeu important. Je vous rejoins à ce sujet. On en a aussi parlé dans le cadre du postulat Dupuis de tout à l'heure. Par contre, il faut reconnaître, et je pense que vous le ferez avec moi, que ce n'est pas la prérogative des conseillers communaux de déterminer cette compatibilité. Nous pouvons saisir la Cour constitutionnelle, qui la constate ou non, mais ce n'est pas à nous de décider. L'interpellation et le projet de règlement dont nous débattons ce soir n'ont donc pas pour objet de savoir si nous sommes conformes au droit supérieur, mais de poursuivre des objectifs politiques, ce qui est bien légitime.

Votre projet de règlement veut ancrer la gratuité de certaines heures et accorder une compétence nouvelle au Conseil communal sur cette question. L'interpellation urgente veut soutenir – et, là encore, c'est votre bon droit – une interprétation politique possible de l'arrêt de la Cour constitutionnelle, mais ce n'est certainement pas la seule.

J'ajoute à ce titre que l'arrêt de la Cour constitutionnelle ne me semble pas déboucher immédiatement sur une baisse des tarifs, indépendamment de la réinterprétation faite de ce qui doit fonctionner selon un principe de couverture des dépenses et ce qui n'a pas besoin de fonctionner selon ce principe. La Cour semble en effet restreindre au stationnement limité dans le temps, qui peut être compté en heures, la partie des taxes qui doit répondre à cette exigence plus stricte.

Plusieurs autres solutions permettraient donc de se mettre en conformité, parmi lesquelles, à la lumière de ce qu'a dit M^{me} la directrice en réponse à votre question complémentaire, on pourrait imaginer de supprimer assez rapidement un grand nombre de places, en faisant l'hypothèse que l'on verra les recettes variables par place diminuer en proportion, et que l'on verra en revanche les coûts fixes demeurer à un niveau relativement élevé. Donc, si on veut avoir un meilleur rapport entre les recettes engrangées et les dépenses du

stationnement, c'est une solution parmi d'autres. Cela ne veut pas dire que c'est celle que l'on doit absolument prendre, mais, encore une fois, monsieur de Haller, à aucun moment vous ne donnez la seule interprétation possible, quoiqu'excellent juriste, de l'arrêt de la Cour constitutionnelle ; je ne sais pas si vous avez voulu le faire, mais c'est quelque chose que vous avez laissé entendre involontairement.

Les deux résolutions nous semblent intéressantes. Effectivement, une décision de notre Conseil a été considérée comme non conforme au droit supérieur, et ces résolutions nous permettent d'orienter l'action de la Municipalité dans un autre sens, à partir de cet arrêt. Nous y apporterons donc un soutien.

Nous avons encore une question à M^{me} la Municipale. La formulation du texte, mais aussi la logique, invite à se demander dans quelle mesure l'on tient compte, dans le coût d'une place de parc, du coût foncier de la surface ainsi perdue. On loue le sol relativement cher, que ce soit lors de droits de superficie ou avec des rapports de location plus simples, quand on le met à disposition pour des manifestations, par exemple. Il me semble qu'il serait intéressant de savoir s'il serait envisageable, du point de vue juridique et de la Municipalité, sous l'angle politique, d'inclure le coût d'opportunité de ne pas pouvoir se servir de cette surface pour, par hypothèse, construire quelque chose et édifier un bâtiment, à usage public ou privé, dans les coûts des places de parc. Cela nous semble devoir faire partie d'une comptabilité analytique propre pour déterminer les coûts du stationnement.

M. Claude Calame (EàG) : – Je sais très bien que la passion, voire l'émotion, est très mauvaise conseillère, en particulier dans le domaine politique. Mais, monsieur de Haller, je dois l'avouer que je suis profondément et sincèrement choqué par le fait que vous avez placé désormais ce débat politique sous le poids d'une décision ou d'un arrêt judiciaire. Je suis choqué par ce recours à l'appareil judiciaire, un recours extrêmement coûteux, pour tenter de vous opposer à une mesure qui concerne tout simplement la vie sociale, en l'occurrence la mobilité dans le domaine urbain.

En tant qu'avocat, vous avez de nouveau tenté d'opposer à une mesure qui me semble légitime un cadre légal, qui, à l'évidence, est totalement obsolète. Vous savez que la loi et les règlements d'application qui en découlent ont pour but de régler les relations entre les citoyennes et citoyens et, en l'occurrence, les relations entre les citoyens et les autorités qu'ils ont élues. Quand ce cadre légal se trouve en porte-à-faux avec une conjoncture nouvelle, il doit être tout simplement modifié.

De plus, le prix payé pour une place de parc aménagée sur le domaine public n'est pas une taxe, ni un impôt, mais, cela a été dit, c'est un émolument pour l'utilisation d'une portion de territoire public. Il est donc normal que la somme des émoluments perçus soit consacrée à aménager le territoire public pour favoriser la mobilité en général, et en particulier la mobilité douce. De ce point de vue, aussi bien la loi que les règlements qui en découlent doivent être adaptés.

Je fais remarquer enfin à M. de Haller que non seulement les déplacements des piétons et des cyclistes n'ont pas le moindre impact écologique, pas de pollution sonore, pas de pollution de l'air, et ne contribuent pas à notre consommation addictive d'énergie, mais, par ailleurs, les piétons et les cyclistes subissent de plein fouet les dommages causés en particulier par le trafic individuel motorisé, que vous voulez, encore une fois, favoriser. Il n'y a pas uniquement les accidents, il y a aussi les dommages écologiques et des dommages de l'ordre de la santé publique. C'est donc une compensation tout à fait légitime que peuvent attendre piétons et cyclistes sur la base du paiement des émoluments perçus pour l'usage des places de parc. Le groupe Ensemble à Gauche s'oppose aux mesures que vous proposez.

M. Valentin Christe (PLC) : – Ce débat est intéressant, et je réagis à quelques interventions.

M. Raedler nous a sorti les violons pour nous rappeler le tapage médiatique qui entoure ce que l'on appelle de manière impropre la « Grève du climat ». Il a aussi avancé un argument intéressant, le fait qu'une bonne partie des voitures circulant en ville le font pour chercher une place de parc. Je vais avoir l'audace de retourner son argument contre lui et l'inviter à s'interroger sur la pertinence de la politique qui consiste à supprimer de manière croissante un certain nombre de places de parc, comme le fait la majorité en place depuis un certain nombre d'années.

On pourrait aussi s'interroger sur ses calculs. Je pourrais m'amuser, en étant un peu taquin, à questionner la provenance des chiffres avancés. Mais, sans aller jusque-là, je constate que ces calculs ont été menés par la lorgnette, puisqu'ils omettent les différentes taxes qui frappent le carburant, ou encore la taxe d'immatriculation ; cela permettrait de rétablir un peu les chiffres.

Enfin, en entendant M. Raedler, mais, visiblement, pas seulement lui, on comprend que les Verts, dans la mise en place de leur politique de mobilité et de leur politique climatique, ne souhaitent pas s'embarasser du respect du cadre légal en vigueur ; c'est intéressant. Chacun en tirera les conclusions qu'il juge pertinentes. Je suis d'ailleurs assez intéressé de l'entendre en direct, dans ce plénum, réécrire le jugement de la Cour constitutionnelle, tel qu'il aurait souhaité qu'il fût rédigé. C'est une conception pour le moins originale de la séparation des pouvoirs que, pour ma part, je ne partage pas.

Monsieur Calame, je dois dire que vos arguments sont juste lunaires. C'est surréaliste de vous entendre, vous, conseiller communal, vous, élu assermenté, qui avez, comme chacun de nous dans cette salle, promis, je cite : « d'être fidèle à la Constitution fédérale et à la Constitution du Canton de Vaud, de maintenir et de défendre la liberté et l'indépendance du pays », même si sur ce point je peux entendre que cela vous préoccupe un peu moins. C'est assez surréaliste de vous entendre, vous, qui avez prêté ce serment, nous expliquer qu'en gros, une collectivité publique ou une autorité politique, dès lors qu'elle considère que l'ordre juridique en vigueur ne lui convient pas, ou qu'il est obsolète – ou peut-être c'est uniquement vous qui considérez que cet ordre juridique est obsolète – doit simplement s'en affranchir. C'est proprement surréaliste et totalement irresponsable. Je suis vraiment très étonné de vous entendre tenir ce genre de propos. Je vous rappelle tout de même que, dans notre hymne vaudois, nous chantons « l'amour des lois ». Cela a certes une valeur un peu moindre que le serment que nous avons prêté, mais, enfin, tout de même. Je vous invite à vous rappeler votre rôle et le rôle de chacun dans ce plénum et à prendre vos responsabilités.

En ce qui concerne ce que M. Gaillard a appelé le « coût d'opportunité » dans le calcul des coûts de stationnement, c'est une réflexion intéressante, puisque, si je résume, il s'agirait de calculer le coût du sol dans ce qui est facturé à l'utilisateur. J'émet une réserve par rapport à ce raisonnement, qui est de savoir quels bâtiments l'on pourrait construire à la place des places de parc. Mais je lui laisse le soin de m'apporter la réponse.

Je comprends, d'un point de vue purement intellectuel et abstrait, la réflexion qui est faite, qui consisterait, par hypothèse, à prendre le montant de la rente que le bénéficiaire d'un droit distinct et permanent de superficie verserait à la Commune de Lausanne, à faire une sorte de calcul forfaitaire par mètre carré, et d'ensuite appliquer ce montant à l'ensemble des mètres carrés occupés par les places de parc. Mais il me semble que le raisonnement est tout de même un peu court et qu'il se heurte à des considérations pratiques évidentes, puisqu'effectivement, je ne vois pas très bien quels bâtiments, hormis des terrasses de cafés, l'on pourrait ériger sur des places de parc. Et je constate d'ailleurs que les terrasses des cafés paient déjà une redevance.

En conclusion, vu les interventions de la moitié gauche de cet hémicycle, qui est une grosse moitié, comme chacun le sait, et de la Municipalité, ce jugement de la Cour constitutionnelle a en tout cas mis une chose en évidence, soit qu'une majorité politique, aussi puissante soit-elle, ne peut pas s'affranchir des règles, mais, au contraire, doit s'y

conformer. Oui, chers collègues, c'est valable à tous échelons institutionnels. Je considère que la loi cantonale vaudoise sur la juridiction constitutionnelle donne qualité pour agir devant la Cour constitutionnelle à un groupe de 10 % du Conseil communal. Les conseillers communaux que nous sommes – et nous étions 24, au passage, à signer ce recours – ont agi dans leur bon droit.

Je ne vois pas où est le problème à faire contrôler la validité d'une règle qui vient d'être approuvée par notre organe délibérant, que ce soit par un citoyen lambda, si l'on m'accorde l'expression, ou par un conseiller communal. Je trouve parfaitement normal que les actes normatifs soient soumis au contrôle juridictionnel. Je constate que, dans la moitié gauche de cet hémicycle, il s'en est trouvé nombreux pour invoquer cet argument contre ceux qui étaient en faveur de l'initiative pour l'autodétermination. Je ne veux pas rouvrir le débat, mais, à l'époque, tout le monde trouvait parfaitement normal que la juridiction constitutionnelle puisse exercer son rôle.

Finalement, dans ce débat, les citoyens lausannois ont appris une chose, en tout cas ceux qui sont assez infortunés de posséder une voiture, et ceux qui ne sont d'ailleurs même pas Lausannois : ils tireront la maigre satisfaction de ce débat de savoir qu'ils vont assurément continuer à être la vache à lait de la majorité lausannoise, mais qu'au moins ils le seront, on peut l'espérer, dans le respect de la loi. Ma foi, faute de grives, on mange des merles. Ils auront cela pour se consoler.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Beaucoup de choses ont été dites sur l'intervention de M. Calame. J'aimerais rappeler que l'extrême gauche a aussi parfois saisi les juridictions constitutionnelles, notamment en ce qui concerne la mendicité.

Nous étions ici dans une situation un peu particulière. Je suis consignataire de ce recours, et je n'ai aucun problème à utiliser mes droits de citoyen et de conseiller communal en sollicitant l'avis de la Cour constitutionnelle sur ce règlement, d'autant plus que nous avons tout de même été frustrés d'un débat. En effet, cette modification avait passé dans le budget et n'avait pas été traitée en commission. On se souvient tous de la séance sur le cavalier législatif. On était face à un coût de la Municipalité. D'aucuns à gauche – M. Rossi, je crois – ont dit que nos arguments étaient une baudruche. Il y a un moment où, à faire preuve d'une certaine arrogance et à nous inciter presque à recourir – sauf erreur de ma part, il me semble que cela a été fait –, cela arrive. Nous avons saisi la Cour, qui nous a donné raison.

Je trouve assez amusantes ces tentatives de retourner cet arrêt contre nous, qui viennent de la Municipalité, de M. Gaillard, ou bien de M. Raedler. Il faut aussi analyser la plupart des éléments qui ont été amenés aussi bien par la Municipalité que par M. Gaillard sur la question du coût effectif du parking. On ne peut pas les exclure du premier coup. Je vis très bien avec cela. Mais j'ai tout de même deux questions. M. Raedler a fait immédiatement glisser le débat sur la question climatique et de l'utilisation des énergies fossiles, mais j'ai une question qui s'adresse à la gauche : est-ce que ces questions climatiques, que nous allons traiter bientôt avec le postulat de M^{me} Gnoni sur l'urgence climatique, nous affranchissent du respect du droit ? Si la réponse est oui, on risque en effet de ne pas être d'accord à l'avenir.

De plus, il y a un comportement un peu particulier à, d'une part, faire de la voiture une source fiscale infinie et extensible à souhait et, d'autre part, à vouloir combattre la place de la voiture sur le domaine public. Je relève qu'il y a tout de même un comportement contradictoire de la Municipalité, qui nous dit qu'elle veut supprimer des places de parc, mais que, en même temps, elle veut utiliser les places de parc pour financer une politique de mobilité. Tant que l'on aura des macarons et un stationnement qui financera l'entier de la politique de mobilité, comme le voulait la Municipalité, on aura une part importante du domaine public dévolue à la voiture. Mais c'est mon avis.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Après les lendemains qui déchantent, annoncés d'une façon déclamatoire tout autant que dramatique par notre collègue Raedler, qui n'est que

porte-parole d'un courant de pensée que nous connaissons, respectons et combattons, que constatons-nous dans les faits ?

Nous constatons, depuis une dizaine d'années, une diminution lente, mais régulière, du trafic individuel motorisé dans l'hypercentre, de l'ordre de 4 % par année. Nous constatons que de moins en moins de jeunes font les démarches allant jusqu'à l'obtention d'un permis de conduire ; pour eux, la « bagnole » n'est pas une priorité. Nous constatons que les places de parc du quartier des Fiches, dont le nombre respecte déjà des normes assez restrictives, ne sont pas toutes occupées, et ceci sans mesures de contrainte, mais par une augmentation de l'offre, parce qu'au bâton, nous avons préféré la carotte.

A l'avenir, si nous avons le m3 – et nous l'aurons –, les bus à haut niveau de service – nous espérons –, et le tram Renens-place de l'Europe, pour autant que les mêmes Verts ne s'arcbutent pas sur des attitudes dépassées de guérilla, nous aurons quasiment un doublement de l'offre, donc de l'attractivité des transports publics, avec un glissement qui sera naturel de la « bagnole » à des transports plus conviviaux.

De plus, les jeunes nous ont démontré qu'ils n'en sont qu'au début d'un changement de paradigme dans la vague de fond, qui risque d'être incomparablement plus brutal, mais aussi plus efficace que toutes les modifications réglementaires ou légales. Alors, de grâce, Lausanne n'appartient pas aux Lausannois. Nous n'avons pas à imposer à ceux qui sont nos hôtes d'une heure ou d'un jour notre compréhension avant-gardiste de détenteurs de la vérité. Ayez confiance, de grâce ! La politique actuelle porte ses fruits, elle avance, mais respectez un tempo acceptable, et qui n'a rien à voir avec de l'immobilisme.

M. Louis Dana (soc.), rapporteur remplaçant : – J'enlève brièvement ma casquette de rapporteur remplaçant paisible pour entrer dans le débat.

Tout d'abord, que l'on se réjouisse ou que l'on regrette cet arrêt, c'est certain, il va falloir le respecter. Néanmoins, cela n'enlève rien au fait qu'afin de réussir une transition écologique digne de ce nom, tel que récemment demandé par une jeunesse déterminée, bruyante et manifestante, il va falloir changer de logiciel, notamment dans le rapport que l'on peut avoir avec la voiture en ville. Mais force est de constater que certains, à droite notamment, ne sont absolument pas prêts. Les discussions que l'on mène ce soir dans le cadre de cette importante thématique le prouvent d'ailleurs.

Si l'on avait suivi M. de Haller et son tenant dans les années soixante, une autoroute balafrait aujourd'hui Lausanne en son centre, à la hauteur de l'avenue de Cour. Dans les années septante et huitante, nous n'aurions pas développé de zones piétonnes dans le centre-ville. Dans les années nonante, nous n'aurions pas créé de zones trente dans les quartiers résidentiels. Et, aujourd'hui, ce tenant politique, ou idéologique, devrais-je dire, s'oppose à une solution qui cherche à accorder moins de place, ou une place moins confortable, à la voiture au centre-ville, comme le font d'ailleurs de très nombreuses autres villes de Suisse – cela a été rappelé par M^{me} la municipale Germond.

J'aimerais encore faire un bref parallèle avec la gratuité des transports en commun. Existe-t-il une heure gratuite pour les usagers de bus, monsieur de Haller ? Certainement pas. J'ouvre d'ailleurs ici une piste, peut-être pour un prochain recours, qui réclamerait une égalité de traitement entre les usagers des transports en commun et les automobilistes en ce qui concerne l'heure de gratuité. *(Rires dans la salle)*

Enfin, la droite de ce Conseil cherche chaque année à économiser de l'argent et à avoir une utilisation vertueuse des deniers publics – comme nous tous d'ailleurs, mais avec parfois d'autres méthodes. La droite voulait également, par le biais d'un récent postulat, rendre Lausanne plus riche. Eh bien, monsieur de Haller, avec cette heure de parcage supplémentaire payante, ce sont 800 000 francs par année en plus dans les caisses de la Ville. Cela aussi, c'est rendre Lausanne plus riche.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Je poursuis sur la lignée de M. Gaillard par rapport à la question de ce que l'on peut faire avec cet arrêt de la Cour constitutionnelle, notamment

concernant les coûts que l'on peut attribuer à l'utilisateur de la place de parc, avec ces notions d'émolument de contrôle. Cela permet que l'on impute les coûts dus à la délimitation des surfaces de parcage.

M. Gaillard a proposé la réflexion : quid de la valeur du sol ? J'aimerais faire un pas plus loin. On vient d'accepter mon postulat sur le fonds d'assainissement et d'indemnisation des victimes du bruit routier. Est-ce que l'on peut imputer à l'utilisation du parking les émissions de bruit dues au parcage ? Dans ce cas, est-ce que l'on peut considérer que ce sont des coûts qui doivent être couverts par l'utilisateur du parking ? J'aimerais que cette question soit prise en compte par la Municipalité. Elle sert par ailleurs la Municipalité dans ses éclaircissements juridiques et dans la politique de stationnement qu'elle aimerait mener. Je pense même qu'il faut élargir cette question à toutes les externalités environnementales dues au parking, et elles sont nombreuses, n'en déplaise à M. de Haller.

Des choses intéressantes ont été dites dans ce débat par la gauche et par la droite – je lance des fleurs à tout le monde ce soir. Il y a un débat essentiel sur la question de la gestion des problèmes dus au trafic, mais aussi des problématiques environnementales en général, la gestion par le prix ou la gestion par la régulation. On voit bien la tension que cela crée par rapport à l'usage du parking. Pour le dire simplement, est-ce qu'il faut supprimer les places de parc ou est-ce qu'il faut les rendre plus coûteuses ?

Le groupe Ensemble à Gauche a une feuille de route assez simple et la visée à long terme est claire : des centres-villes, puis des villes sans voitures. Pour atteindre cet objectif, il y a deux stratégies. D'une part, il faut rendre les transports publics les plus agréables possible, c'est-à-dire les rendre gratuits, et, de l'autre, rendre l'usage des transports individuels motorisés le plus coûteux possible, par diverses stratégies, dont celle du prix, qui comporte la taxe d'usage du domaine public pour le parking de la voiture.

Contrairement à ce que M. de Haller semble avancer avec force, mais il faut peut-être rappeler quel milieu il défend – je ne vais pas le faire, il le fera peut-être lui-même –, la jurisprudence en matière de coût, notamment avec l'évolution du dossier climatique, n'est pas complètement à jour. Il faut se demander si la Ville ne devrait pas aller plus loin dans sa réflexion et faire un recours de combat devant le Tribunal fédéral en prenant contact avec l'Alliance climatique et avec toutes les forces qui tentent de porter le combat environnemental sur le terrain juridique pour dire que, dorénavant, on doit attribuer au coût du parking l'entier des externalités dues au parking. On inclurait ainsi les externalités environnementales et l'on porterait une assistance décisive aux jeunes qui se réunissent dans la rue à intervalles réguliers ces dernières semaines.

M. Vincent Brayer (soc.) : – J'aimerais souligner la qualité du débat de ce soir. Je suis très content de la courtoisie manifestée par les différents orateurs et oratrices. C'est important de le souligner par rapport à d'autres débats que l'on a eus cette année, puisque, ce soir, on peut faire un vrai travail de démocratie sans qu'il y ait des attaques personnelles. Je vais répondre à plusieurs conseillers qui se sont exprimés et, en conclusion, je poserai deux questions à la Municipalité.

Tout d'abord, je dois revenir sur l'intervention de M. Calame, qui s'est dit choqué du droit exercé par M. de Haller et des autres recourants. Je ne partage évidemment pas du tout ce point de vue. Ils ont exercé leur droit de citoyens et d'élus. Ils ont fait un recours sur une décision portée par un organe législatif, et ils ont d'ailleurs eu raison de le faire, puisque la Cour leur a donné raison. En ce sens, on ne saurait leur reprocher d'avoir fait leur travail. Je pense qu'ils étaient de bonne foi. On ne peut pas faire des procès d'intention et reprocher aux gens d'utiliser leurs droits, qui sont garantis par la loi.

Ensuite, il y a eu des interventions de M. Christie et de M. de Haller, qui laissaient sous-entendre qu'il y avait une volonté de la gauche et de la Municipalité de se soustraire et de s'affranchir de la loi et de la décision de la Cour constitutionnelle. Ce n'est évidemment pas du tout ce qu'a dit M^{me} la municipale. Elle a extrêmement bien dit que la Municipalité respectera à la lettre la décision prise, ou que la Municipalité exercera son droit légitime de

recours au Tribunal fédéral. C'était très clair. On ne peut pas dire que la gauche de cet hémicycle souhaite aujourd'hui s'affranchir de la loi ; ce n'est évidemment pas le cas.

M. Christe demandait ce que l'on pouvait faire de ces espaces de places de parc, avec 11 m² par place. Je vous rappelle un excellent dépôt de mon camarade et distingué collègue, M. Corboz, qui parle justement des possibles usages des places de parc ; je ne dis pas qu'on peut le faire – en fait, oui, je pense qu'il faut le faire. En tout cas, des pistes ont été évoquées dans cet hémicycle.

Monsieur Carrel, vous avez mentionné le manque de débat sur la modification de cet article du règlement. Je vous avoue que je suis un peu estomaqué, puisque cet article était un sein du préavis des comptes ; le PLR, ainsi que tous les partis de droite ont des sous-commissaires qui ont lu ce rapport extensivement. Vous étiez donc tout à fait au courant. La preuve, vous avez déposé un recours ; c'est donc bien qu'il n'y a pas eu de déni de démocratie. Vous avez été informé, vous avez perdu le vote, vous avez fait un recours et vous avez gagné sur un problème de forme, auquel on s'attelle ce soir. Mais il n'y a eu, à aucun moment, une volonté de cacher ou de proscrire cette modification du débat démocratique ; je ne peux pas accepter que l'on dise cela.

Monsieur Chollet, vous avez évoqué un point de vue que je ne peux pas partager. Vous avez parlé des changements de comportement et vous avez sous-entendu qu'ils se faisaient continûment, un peu comme s'il y avait une main invisible qui confortait les gens à changer leur comportement. Malheureusement, je ne peux pas l'admettre, car ce n'est pas ainsi que cela fonctionne ; on le saurait depuis longtemps. On voit bien que si l'on ne fait pas des changements radicaux, les comportements ne se modifient pas. Si c'était le cas, on aurait une égalité de salaires et de droits pour les femmes, et les candidates à des postes de magistrature ne recevraient pas des lettres comme celles que l'on a pu voir dans cette campagne. Je dis bien qu'il y a un problème et qu'il faut agir, et que l'action, ce n'est pas un laisser-aller continu.

Mon collègue, M. Gaillard, évoquait la valeur foncière des places de parc. Dans l'article 15 du règlement, on peut lire que « les sommes encaissées équilibrent le coût d'aménagement, d'entretien et de contrôle des cases de stationnement, ainsi que la location par la Ville des surfaces nécessaires à la création d'emplacements de parcage ». On voit bien ici la notion de location d'espace. Du coup, la question de la valeur locative de cette surface au sol est très sérieuse ; on ne l'a pas posée sous forme de plaisanterie. J'irai même plus loin : la question est non seulement de savoir combien vaut cet espace locatif, mais, en plus, de savoir depuis quand cela n'a pas été mis à jour. La valeur locative à Lausanne a bien changé ces quarante dernières années. Il faudrait donc non seulement évaluer la valeur locative de ces espaces de parc aujourd'hui, mais aussi connaître la plus-value effectuée sur ces quarante dernières années. Alors là, il y a vraiment un champ de couverture.

Je ne suis pas juriste, j'ai lu le règlement de bonne foi, comme un lecteur de littérature. Je vois, toujours à l'article 15, qu'il y a l'entretien de contrôle des cases de stationnement. Peut-être suis-je idiot, mais, tout à l'heure, M. Dupuis est allé jusqu'à dire qu'il fallait compter tous les coûts, y compris les coûts liés à la pollution, ce que je pourrais appuyer si l'on en venait là, mais il y a déjà des coûts réels, soit les coûts de voirie et d'aménagement des routes. Les voitures ne se téléportent pas sur les cases de stationnement. Alors, est-ce que dans les coûts de ces places de stationnement on compte les derniers mètres, qui sont généralement aux frais de l'utilisateur ? Un peu comme lors de votre conduite de chez vous, le premier mètre, c'est pour vous. Donc, le premier mètre pour accéder à la place de parc ne doit-il pas être pris en charge par la personne qui va se parquer ? C'est une vraie question.

Pour moi, la réponse n'est pas inscrite dans l'article ni dans la réponse de la Municipalité, que j'ai lue attentivement, avec les yeux de néophyte en droit. Je n'ai pas trouvé de réponse sur les premiers mètres d'accès aux places de parc, qui sont bien de la chaussée publique, et qui sont bien usités par les personnes allant se garer. Alors, quid des coûts réels de ces mesures ?

M. Xavier de Haller (PLR) : – On voit que le jeu se durcit un peu en fin de soirée, ce qui n'est pas pour me déplaire. Malheureusement, le jeu ne s'est pas suffisamment durci à Malley.

Monsieur Calame, votre intervention m'a conforté dans mes convictions politiques et, quelque part, elle m'a rassuré. En effet, si j'avais été d'accord avec vous, on aurait probablement été dans le même parti ou, en tout cas, je n'aurais pas été libéral. Donc oui, monsieur Calame, j'ai saisi, avec d'autres conseillers communaux, la Cour constitutionnelle, parce que, comme l'a très bien expliqué M. Brayer, nous estimions qu'une décision illégale avait été prise par le Conseil communal, et la Loi sur la juridiction constitutionnelle permet à dix conseillers communaux de saisir un tribunal. Nous avons exercé un droit.

Ce que vous avez essayé de mettre à mal c'est, ni plus ni moins, l'Etat de droit en tant que tel. Cette attaque est déplacée, car si l'on suit votre raisonnement, la séparation des pouvoirs ne sert à rien, l'organe juridictionnel, qui doit contrôler ce que fait l'exécutif et le législatif, ne sert à rien. Donc, en somme, ceux qui décident sont ceux qui ont la majorité, et les autres pouvoirs sont là pour faire joli. Je crois, monsieur Calame, et apparemment plusieurs personnes de la majorité partagent mon avis, que ce n'est pas le rôle du Conseil communal. Notre démocratie fonctionne sur la notion d'Etat de droit, qui donne la prééminence à la loi dans l'exercice du pouvoir. S'il existe une Cour constitutionnelle et que le législateur a voulu que les conseillers communaux puissent la saisir, on ne doit pas nous faire grief aujourd'hui d'avoir suivi cette voie.

Pour revenir sur le fond, s'agissant des explications que nous avons eues sur les 9,5 millions de charges salariales, effectivement, M^{me} la directrice a parfaitement décrit les charges. Toutefois, au regard de la jurisprudence fédérale, et pas uniquement dans cet arrêt de la Cour constitutionnelle, probablement qu'un certain nombre de coûts ne devaient pas en faire partie. J'entends parler de coûts d'informaticien ou de personnel administratif, mais la jurisprudence rendue en matière de taxes sur le stationnement dit précisément que ce sont les coûts de contrôle et d'entretien qui peuvent être mis à charge, ou qui peuvent en tout cas faire partie du budget. Donc, les différents postes évoqués pour justifier les 9,5 millions devraient probablement être revus, si l'on veut respecter ces règles.

S'agissant de l'intervention de M. Raedler, effectivement, M. Raedler a, de manière très juridique – et j'ai apprécié –, distingué les différentes conditions. Toutefois, il a essayé de faire non pas un smog de pollution, mais un smog politique autour de la vraie question. Et la vraie question en matière de taxes sur le stationnement est de savoir si les coûts engendrés par le stationnement sont couverts ou non par les revenus du stationnement pour la même période. Les autres questions, hypothèses ou coûts que l'on pourrait imaginer ou inventer n'entrent purement et simplement pas dans ce calcul. Effectivement, en suivant votre raisonnement, avec des valeurs ou des coûts immatériels et inestimables, on pourrait dire qu'il faut payer 100 francs ou 200 francs de l'heure pour une place de parc. Mais ce n'est pas ainsi qu'est conçu le système de ces taxes et de location des places de parc.

Monsieur Dana, j'ai bien entendu vos arguments ; peut-être suis-je né trop tard. Peut-être que, dans les années soixante, septante ou huitante, j'aurais fait partie d'une majorité et que je me serais plaint que M. Calame ait saisi la Cour constitutionnelle. Mais je n'ai pas fait tout ce dont vous avez parlé. Ce n'est pas ce que je défends aujourd'hui, et la position du PLR a été exprimée à plusieurs reprises ce soir.

Le débat sur la mobilité et la question de la piétonnisation du centre-ville sont ouverts. Le PLR est tout à fait disposé à entrer en matière sur cette question, comme cela a été dit. Mais il ne s'agit pas de faire le débat sur la mobilité ; il sera fait dans le cadre du Plan directeur communal. Ici, il s'agit de la pratique de la Ville de Lausanne en matière de taxes. Cela peut paraître un peu rébarbatif pour certains, et le droit fiscal n'est pas mon dada, mais il est important de savoir si notre Ville respecte la loi. Au passage, je rappelle que c'est notre autorité qui porte la responsabilité vis-à-vis des administrés de voter des

règlements et de les faire respecter. Donc, la moindre des choses que l'on puisse attendre, c'est que l'autorité en charge de faire respecter les règlements respecte ses propres règlements et le droit supérieur.

Je crois que l'on a déjà passé passablement de temps sur cette question et sur cette interpellation. Pour que l'on puisse avancer, je renonce à répondre à toutes les questions et aux points soulevés, car j'en ai rempli des feuilles. Je propose purement et simplement d'aller de l'avant.

Le PLR, le PLC et l'UDC souhaitent soumettre une résolution demandant le respect de cet arrêt, évidemment, sous réserve d'un éventuel recours, en tout cas d'ici deux semaines environ, à partir du moment où l'arrêt de la Cour constitutionnelle sera définitif et exécutoire, en l'état de la législation, en l'état des comptes présentés et des budgets votés.

Il est manifeste que les revenus de stationnement sont supérieurs aux coûts. Les prévisions et les chiffres présentés par M^{me} la directrice permettent d'établir que le déficit du stationnement est aujourd'hui probablement à zéro. A cet égard, je me permets de rappeler qu'en 2017, apparemment, le déficit était de 5 millions, et l'on envisage un revenu de 6 millions pour 2018. On se rapproche probablement de l'équilibre. Donc, fondés sur ces arguments et différents points que nous avons d'ores et déjà développés, les trois partis que j'ai mentionnés vous proposent une résolution.

Résolution de Haller

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité adapte le tarif du stationnement, de manière à respecter le jugement, rendu le 8 mars 2019, par la Cour constitutionnelle, notamment en baissant les tarifs de stationnement.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (soc.) : – M. de Haller parlait des coûts immatériels. Dix milliards, monsieur de Haller. Ce sont les coûts externes du trafic routier, calculés par l'Office fédéral de la statistique, dont 6,7 milliards pour le trafic individuel motorisé. Ces 6,7 milliards ne sont pas payés par ceux qui les génèrent. Ces coûts, et cela a déjà été dit, frappent avant tout notre environnement et la santé de la population. La biodiversité est en baisse, il y a des catastrophes météorologiques, des canicules, inondations, emphysèmes, troubles circulatoires, infarctus, etc.

On peut lire dans votre interpellation que cette modification, sous-entendu d'affectation du fonds, devait permettre l'affectation des recettes du stationnement à un fonds dédié à la mobilité en général, faisant supporter aux seuls automobilistes les projets municipaux en la matière. Comme si le fonds allait pouvoir financer tous les projets municipaux en matière de mobilité, validés, faut-il l'ajouter, par le Conseil communal ! Le fonds pour le stationnement arriverait-il à payer l'entier des charges que génère le trafic, y compris les coûts externes, comme semble l'indiquer cette phrase ? Sûrement pas.

Tout au plus, le fonds, dans sa nouvelle acception, aurait permis l'entretien du bitume des chaussées, la réfection d'infrastructures routières et, citons par hasard, la mise en place de la limitation à 30 km/h ou de zones 30. Mais il ne compenserait sûrement pas l'entier des coûts de la mobilité.

Je peux comprendre que l'on fasse appel au respect des lois, aux bases légales ou à l'absence de celles-ci, aux engagements pris par les collectivités publiques quand celles-ci devraient appliquer les mesures auxquelles elles se sont engagées, ou que le peuple suisse a votées, et qui doivent résoudre un problème d'avenir. C'est ce qui s'est passé avec la Loi sur la protection de l'environnement et avec l'Ordonnance fédérale de protection contre le bruit, et c'est ce qui se passe pour le réchauffement climatique ; il a fallu que les associations déposent plainte pour que les tribunaux obligent les collectivités publiques à respecter leurs engagements.

Je respecte donc tout à fait le choix de l'interpellateur de faire appel au système juridique, mais j'aimerais aussi que la loi soit respectée, et que vous souteniez son application, aussi

quand elle ne correspond pas à vos convictions, comme votre très longue opposition à l'application de l'Ordonnance de protection contre le bruit. Mais il n'est jamais trop tard. Je salue votre changement d'avis, mais que d'années perdues !

Je termine avec une remarque. J'aimerais redire que les parkings en ouvrage offrent constamment des places disponibles, des centaines de places. J'ai fait un suivi, jour après jour, des disponibilités dans le parking de la Riponne, et dans d'autres parkings. Il y a des centaines de places à disposition. Mais pourquoi diable voulez-vous absolument que l'on puisse se parquer sur l'espace public, et gratuitement, en plus, à certains moments ? Ceci me dépasse. Mon groupe refusera évidemment la résolution proposée. Je termine sur un proverbe roumain : « la maison brûle, et la vieille se coiffe ». (*Rires dans la salle*) En l'occurrence, je dirais : « la maison brûle et la droite se coiffe ».

Le président : – Je vous signale que j'ai encore dix demandes de parole.

M. Claude Calame (EàG) : – Je fais une brève réplique à M. Christe, qui m'accuse de ne pas respecter les termes du serment que j'ai dûment prêté en acceptant mon élection dans ce Conseil communal.

J'ai dit, et j'ai dit précisément que, quand la conjoncture, évidemment sociale ou politique, et écologique aussi, se modifiait, la loi et les règlements d'application devaient être adaptés. Et ces modifications dépendent précisément du débat démocratique et parlementaire. Or c'est ce débat que vous avez trouvé moyen de placer sous l'influence d'une décision judiciaire, aussi juridiquement respectable et correcte qu'elle puisse être, mais aussi sous des déclarations tonitruantes dans la presse de boulevard. Et cela, je ne vous le pardonne pas. (*Réactions dans la salle*)

Le groupe Ensemble à Gauche refusera cette résolution et s'associera aux résolutions proposées par les Verts.

M. David Raedler (V) : – On a évoqué une chasse aux sorcières, une chasse fiscale du conducteur, en tirant le paradoxe qu'en chassant la voiture, on supprimerait les taxes qu'elle amène. C'est vrai, mais la question se pose : doit-on réellement garder le diable au motif qu'il nous réchauffe et qu'il nous titille agréablement de sa fourche ? Pas nécessairement. On peut tenter un parallèle avec la cigarette. Oui, on fume, oui, c'est mal, oui, cela finance l'AVS, mais doit-on pour autant prôner la cigarette, la défendre et la distribuer gratuitement ? Pas nécessairement non plus.

Rappelons-nous aussi qu'une partie de l'argent obtenu sur la base des énergies fossiles finance bien des aménagements publics, dont la mobilité douce, mais que s'il n'y avait pas de parkings et pas de circulation en ville, il ne faudrait que très peu dépenser pour les cyclistes, les voies de mobilité douce et pour enterrer les métros.

Pour répondre à M. Christe, qui a évoqué l'hymne vaudois pour souligner le respect des lois, c'est bien vrai, mais rappelons que ce même hymne loue également « nos riantes campagnes », notre « eau brillante et pure » et nos « coteaux », si « enchanteurs ». Monsieur Christe, monsieur de Haller, travaillez avec nous pour conserver notre riante et magnifique nature, y compris par la nature en ville, et non par son remplacement par des routes à six voies et des parkings généralisés.

Pour finir, concernant la résolution des interpellateurs, la première partie aurait pu être acceptée, car elle va dans le sens de notre première résolution, si elle prenait en compte l'entier des charges et coûts directs. Malheureusement, il y a un « notamment par une baisse » en deuxième partie de phrase, et cela ne peut pas du tout être suivi. Ce sera donc un non unanime de notre groupe.

M. Daniel Dubas (V) : – Je vais m'exprimer sur le projet de règlement, qu'on a peu abordé.

Mais j'ai deux remarques préalables. Les Verts se distancient clairement des propos de M. Calame, en tout cas de sa première intervention. Nous considérons que des citoyens,

même si ce sont des conseillers communaux, ont tout à fait le droit de recourir contre une quelconque décision. Je trouve aussi intéressant que M. de Haller et consorts aient décidé d'attaquer la Municipalité de Lausanne sur cette décision, sachant que les Municipalités de Montreux et d'Yverdon, qui sont à dominance PLR, pratiquent exactement la même chose aujourd'hui. Elles ne seront pas très contentes de savoir que leur pratique est mise en cause par des élus PLR à Lausanne, car cela aura des répercussions pour ces Municipalités.

Concernant le projet de règlement, monsieur de Haller, vous et vos collègues de parti, ainsi que vos alliés, vous avez eu tout un arsenal politique contre cette décision de la Municipalité. Vous avez déposé deux interpellations urgentes en automne 2018. Vous avez également soutenu une pétition et intenté une action en justice. Vous avez déposé une nouvelle interpellation urgente aujourd'hui, ainsi qu'un projet de règlement. Nous savons que ce débat vous tient à cœur, mais vous avez oublié de dire en introduction pourquoi cela vous tient à cœur. Ce n'est pas seulement parce que vous êtes un défenseur de certaines aspirations des citoyens, mais parce que vous êtes également le secrétaire général de l'Automobile Club de Suisse Vaud, ce que vous avez omis de déclarer comme lien d'intérêt assez évident, puisque c'est le principal lobbyiste des automobilistes dans le Canton. Nous défendons ici, au Conseil, la qualité de vie en ville pour les citoyens, et nous sommes contre le réchauffement climatique, qui nous paraît beaucoup plus important.

Il est tout à fait normal de faire payer le stationnement. Pensons à d'autres villes suisses. La Ville de Berne, sur une partie de son territoire, et la Ville de Thoun, sur l'ensemble de son territoire, pratiquent des tarifs de stationnement vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. C'est ce que Lausanne devrait viser à plus long terme. Ici, nous avons une petite adaptation, qui va dans le sens de la normalisation de ce que devraient faire les villes, mais ce n'est qu'un début. En fin de compte, peut-être qu'il faudra effectivement réfléchir à des zones payantes vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et non pas seulement en journée, avec ou sans pause à midi.

Il y a deux types d'objectifs – on en a beaucoup parlé. Vous vous focalisez entièrement sur l'objectif financier. L'objectif financier et l'affectation de cet argent sont une chose, mais il s'agit également de la politique de la mobilité et de gestion de la mobilité à travers le stationnement, ce qui est extrêmement important. M^{me} Decollogny a déjà parlé des coûts externes très importants, qui ne sont pas pris en compte dans les calculs.

Pour votre projet de règlement, vous avez également mis en cause la compétence de la Municipalité de prendre cette décision. C'est intéressant. Je me demande si vous allez également attaquer cela en justice. Personnellement, je ne fais pas une lecture juridique, mais politique. C'est une décision de la Municipalité, qui était de bon sens, logique et inévitable à plus long terme pour avoir une politique de stationnement plus cohérente.

Je concède ici que la Municipalité aurait certainement pu et dû mieux consulter les milieux impliqués, ce qui a été une critique importante. Par contre, les milieux impliqués ne sont pas uniquement les commerçants, auxquels on pense peut-être en premier, mais aussi les citoyens, les associations et les mouvements politiques. Et là, je ne suis pas sûr que le résultat irait dans le sens que vous aimeriez.

Je note également que la Municipalité n'a pas seulement pris la décision d'élargir l'horaire du stationnement payant, mais qu'elle a également fait une série de concessions : un macaron multizone pour les PME, ce qui est bien, et une application smartphone pour que les usagers puissent payer leur stationnement pour chaque minute et pas plus que le temps nécessaire. Elle a également fait quelques modifications du périmètre de stationnement à Vidy. En gros, il y a eu une série de contreparties, et le dialogue était recherché.

Sur le fond, il est évident que nous, les Verts, et la majorité de ce Conseil soutiennent la politique de la Municipalité en la matière et ne voyons aucune nécessité de revenir en arrière et de soutenir votre projet de règlement.

On aurait également pu choisir une autre voie. On aurait pu accepter votre projet de règlement pour essayer ensuite, dans les travaux de la commission, de le retourner à 180°. Mais ce n'est pas l'objectif. Les Verts vont très clairement refuser cette proposition de projet de règlement à l'unanimité.

M^{me} Alice Genoud (V) : – Je voulais rassurer M. Carrel. Il dit que les Verts et, de façon plus large, la gauche passent outre le droit de mettre en place des objectifs ambitieux pour le climat. Il faut remettre les choses à plat. Nous sommes une instance politique et nous parlons de politique. La décision juridique n'a pas été remise en cause, en tout cas pas par le groupe des Verts.

Il faut en effet en prendre acte et réfléchir à comment y réagir. Il y a déjà deux réactions avec les résolutions que nous avons déposées, mais il est question de répondre au changement climatique, qui est une question beaucoup plus large que ce que l'on traite aujourd'hui. La mobilité est un des vecteurs importants pour ces questions. Elle sera traitée notamment lors de la discussion sur les postulats Gnoni et Dupuis, et d'autres postulats en traitement.

Mais il faut vraiment différencier ces deux choses. Vous nous accusez d'aller outre le droit, alors que, justement, nous respectons la décision, en essayant de réfléchir à ce que l'on pourrait faire après. Les deux résolutions de M. Raedler apportent une touche et une réflexion intéressante, comme les réflexions menées par les services de M^{me} Germond, dont elle a pu nous faire part plus tôt. Il faut différencier ces deux choses : le juridique, qui a été traité, et le politique, qui est aussi mis devant la scène par le biais de cette interpellation.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – En préambule, j'aimerais dire à M^{me} Genoud que je m'interrogeais sur la première prise de parole de M. Raedler. Je constate qu'on nous met à dos. M. Dana et M^{me} Decollogny ont dit : « que de temps perdu ». Oui, effectivement, que de temps perdu, mais ce n'est pas nous qui avons consacré 15 % de notre mandat à prendre une mesure illégale ; en l'occurrence, c'est la Municipalité. Donc, il faut peut-être amender la poésie roumaine, pour dire que la maison brûle et que la Municipalité se coiffe.

Sur les résolutions, je vous invite naturellement à soutenir celle que j'ai déposée avec M. de Haller. Le PLR, et je pense parler au nom du groupe, refusera la deuxième résolution de M. Raedler. Naturellement, nous avons discuté il y a un mois, je crois, de cette question. Peut-être que cela éclaircit le sens du postulat de M. Dubas, mais nous sommes défavorables à cette façon de faire, pour peu que ce soit légal. Quant à la première, à titre strictement personnel – je ne peux pas parler au nom du groupe –, elle ne me dérange pas plus que tant, car, finalement, elle va dans le sens d'une application de ce que dit l'arrêt.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Au vu de l'heure avancée, et parce que ce que je crois important est peut-être totalement insignifiant, je renonce.

M. Valentin Christe (PLC) : – Je vais répondre à quelques-unes des affirmations entendues en plénum.

Tout d'abord, M. Dana a fait un parallèle entre les heures de gratuité du stationnement et les heures de gratuité des transports publics. Mais je ne vais pas lui faire l'injure de lui rappeler qu'en réalité, aujourd'hui déjà, deux heures sur trois d'utilisation des transports publics sont de facto gratuites, en tout cas au sens socialiste de la gratuité, c'est-à-dire payées par les autres, puisque la vente des billets et des abonnements n'en couvrent qu'un tiers de leurs coûts. Les deux autres tiers sont à la charge de la collectivité publique, que ce soit par la péréquation, par les autres communes ou par d'autres mécanismes de redistribution. Je suis désolé de devoir le rappeler une fois encore. Mais si ce n'est pas moi, c'est M^{me} la municipale des finances qui le fera au moment du budget. Je suis donc un peu étonné d'entendre dire qu'il n'y a pas d'heure de gratuité des transports publics.

Je relève aussi la cohérence intellectuelle d'Ensemble à Gauche. M. Dupuis invite la Municipalité à mener le combat sur le terrain judiciaire, si nécessaire au côté des associations environnementales. C'est précisément ce que déplorait M. Calame au début du débat. Et puis, monsieur Calame, vous nous reprochez, je cite : « des déclarations tonitruantes dans la presse de boulevard ». Effectivement, voilà un procédé auquel M. Calame et son groupe sont totalement étrangers, comme chacun le sait.

Monsieur Brayer, juste une précision. Mon collègue de Haller et moi-même aurions, si j'ai bien compris, sous-entendu que la Municipalité veut se soustraire à la loi. De facto elle l'a fait en nous proposant ce règlement, mais ce n'est pas le procès d'intention que nous lui faisons pour l'avenir. Je ne peux pas m'exprimer sur les intentions propres à M. de Haller, mais mes propos concernaient les intentions des Verts et d'Ensemble à Gauche.

Je réponds aussi à l'inquiétude de M^{me} Genoud. Vous avez demandé ce qu'on fait maintenant que ce jugement est tombé. Eh bien, c'est précisément la question à laquelle la résolution que nous vous proposons, et que j'ai cosignée, propose de répondre, d'une certaine manière. Mais je comprends que, pour différentes raisons, l'on puisse ne pas la voter. C'est en tout cas une piste que nous avons évoquée.

En ce qui concerne le dépôt d'un postulat par le groupe socialiste, je me demande si les différents usages que propose le postulat du domaine public seront aussi soumis à la taxe que suggérait M. Gaillard sur le prix du foncier. C'est une question intéressante et je ne doute pas qu'on aura l'occasion d'y revenir.

Je ne vais pas revenir sur la question du cavalier législatif et du déni de démocratie, mais je rappelle, pour la bonne teneur du procès-verbal de séance ou du Bulletin, que la modification de l'article sur le stationnement a été insérée un peu à la hussarde dans le préavis municipal sur les comptes. Je sais que, selon la teneur de la Loi sur les communes, la Municipalité n'est pas tenue à l'unité de matière dans les préavis qu'elle nous soumet, mais il faut tout de même reconnaître qu'il s'agissait d'une manière de brusquer le Conseil communal, ou en tout cas de lui forcer un peu la main, que nous avons fort peu goûtée. Et c'est aussi une des raisons pour lesquelles nous avons fait recours.

Sur la question du coût des derniers mètres d'accès à une place de parc, je rappelle ce qui a été dit dans le débat que nous avons eu plus tôt dans la soirée : la Constitution fédérale interdit le *road pricing*, soit « l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes ». C'est simple.

En ce qui concerne les propos de M. Dubas, qui s'étonne que nous n'ayons agi qu'à Lausanne, effectivement, tout comme vous, nous ne sommes élus qu'à Lausanne, donc c'est à Lausanne que nous avons agi de manière assez simple (*rires dans la salle*). Cela me paraît être d'une simplicité quasi biblique – je peux le dire d'autant plus confortablement au vu de mon patronyme (*rires dans la salle*). Mais je ne doute pas que les conseillers communaux Verts des autres villes de ce Canton agiront eux-mêmes le moment venu quand les municipalités, inspirées par l'exemple lausannois, soumettront à leurs organes délibérants respectifs des modifications réglementaires de la nature de celles sur lesquelles nous avons eu à nous prononcer, et le tribunal avec nous.

En ce qui concerne les résolutions, nous allons, sans grande surprise, nous opposer à celles soumises par les Verts ; à la première pour les raisons évoquées par M. Carrel, et à la deuxième parce que – et nous n'avons pas forcément de religion faite sur cette question, si j'ose m'exprimer ainsi – je ne pense pas qu'elle apporte une grande valeur ajoutée. Je vous invite, bien sûr, à soutenir la résolution que nous avons déposée.

Finalement, puisqu'il paraît que nous nous prononçons aussi sur le projet de règlement, même si ce point a été un peu occulté de notre débat, nous allons évidemment vous inviter à le soutenir, pour une raison assez simple, et qui tient aussi à l'ensemble du problème que nous traitons ce soir, celle du renforcement des droits du Conseil communal. Il nous semble que ce projet permet un renforcement des droits du Conseil communal, puisqu'il

va, à terme, lui permettre de se prononcer sur les décisions de la Municipalité sur cette question. Il va permettre, par ricochet, un débat plus démocratique et plus transparent sur ces questions du stationnement et des horaires applicables. Dans ce sens, en tant que conseillers communaux, on ne peut que se réjouir de voir notre pouvoir renforcé face au pouvoir, il faut le dire, écrasant de la Municipalité. Je vous invite à soutenir cette dernière résolution.

M. Xavier de Haller (PLR) : – Pour clore une fois pour toutes cette question de recours, nous avons saisi une voie de recours, qui nous a permis de faire constater ce dont nous doutions, à savoir qu'une décision du Conseil communal était illégale. Si d'autres souhaitent recourir contre d'autres décisions législatives ou proposer à d'autres conseillers communaux de recourir, le cas échéant, je peux leur conseiller un mandataire (*rires dans la salle*).

Cela étant, monsieur Dubas, vous avez raison, j'ai omis de déclarer formellement mes intérêts. Je présente mes plus humbles excuses à l'entier de ce plénum, à la Municipalité, au public, à la presse. Je suis désolé. Oui, je suis secrétaire général de l'Automobile Club de Suisse. Sauf erreur, je l'avais dit en commission. J'ai vérifié, et cela ne figure pas formellement dans le rapport. Vous avez raison. Pour ceux qui ne le sauraient pas encore, je suis secrétaire général de l'Automobile Club de Suisse, qui, nous l'apprenons ce soir, est le lobby le plus puissant du Canton en matière de circulation routière.

Au passage, je relève de manière un peu piquante que, comme dirait M. Christe, charité bien ordonnée commence par soi-même. Il aurait peut-être fallu aussi se demander si d'autres personnes qui se sont exprimées ce soir ont d'autres intérêts à déclarer – Pro Vélo ou l'Association transports et environnement. Bref, je ne suis pas ici pour faire leur procès.

Pour revenir sur le fond de la proposition de modification du règlement, la proposition que nous faisons est double. D'une part, nous souhaitons que le Conseil communal place un cadre et définisse un certain nombre de zones, des limites en dessous desquelles la Municipalité ne peut pas descendre s'agissant d'heures gratuites. On peut être d'accord ou non, c'est une question politique. Au regard des chiffres présentés, malheureusement, n'en déplaît à certains, il s'agit bien d'une taxe de stationnement, et on ne peut pas ajouter des charges de manière extensive pour essayer de justifier les revenus. La règle c'est que l'on peut facturer, pour les quelques mètres carrés de la place de parc, son entretien et son contrôle. Nous proposons un retour à la situation antérieure, qui existait sur les parkings de Bellerive, du Chalet-à-Gobet et au centre-ville, car nous estimons que c'étaient des mesures cohérentes. A l'époque, les motifs avancés pour justifier ces modifications s'agissant de la gratuité le dimanche c'était le besoin de la Ville de plus d'argent. Or nous savons aujourd'hui que cet argument ne satisfait pas aux conditions légales.

D'autre part, nous proposons, et c'est une vraie question politique, d'infléchir la politique, de modifier le processus décisionnel en matière de tarifs ou d'heures de stationnement, en disant que la Municipalité décide, mais qu'elle soumet la décision au Conseil communal. J'ai longuement réfléchi avant de rédiger cette proposition de modification de règlement. Si cela avait été dans les années septante ou quatre-vingt, j'aurais été tout heureux de la déposer, parce qu'avec une majorité PLR, tous membres de l'Automobile Club de Suisse, on aurait probablement décidé non seulement la gratuité le dimanche, mais aussi une partie du reste de la semaine. Non, ce n'est pas ce qui est prévu. En effet, cela concerne les modifications relativement abruptes en matière de stationnement, qui touchent de nombreux usagers de la ville, que ce soient des habitants ou d'autres utilisateurs, des personnes qui y viennent pour diverses raisons.

Nous estimons qu'institutionnellement, le Conseil communal a un droit de regard sur ce qui est décidé par la Municipalité, ce d'autant plus que tout le monde apparaît d'accord ce soir, et le débat le prouve, qu'en réalité le stationnement et la politique du stationnement sont un vrai bras de levier sur la mobilité.

Cette modification du règlement propose simplement au Conseil de se réattribuer une compétence qu'il a transmise à la Municipalité de manière déléguée, et de transférer de l'exécutif au législatif, à l'organe délibérant communal, la compétence de valider les horaires en matière de stationnement. Ce n'est rien d'autre qu'un changement institutionnel. Honnêtement, au regard de la majorité politique, à mon avis, ceux qui se tirent une balle dans le pied, pour reprendre cette image, sont le soussigné et la droite, puisqu'on prend un risque. Mais on estime que ce débat doit être porté régulièrement devant le plénum, et que c'est le plénum qui peut se saisir et trancher ces questions, à tout le moins à titre consultatif.

M. Roger Vagnières (UDC) : – Je fais aussi partie des gens qui ont signé le recours de la droite. A l'intention de M. Brayer, prix plus-value. Je vous félicite. Les commerciaux qui nous entourent se réjouissent de ce passage. A l'intention de M^{me} Decollogny, dans les coûts externes, avez-vous tenu compte des 67 centimes que l'on paie pour chaque litre d'essence consommé ?

M. Pierre Conscience (EàG) : – J'avais des choses à dire, mais, au vu de l'heure avancée et des nombreux arguments entendus, je me permets de déposer une motion d'ordre. Je sens autour de moi, de la part des membres des divers groupes, une certaine injonction. Après plus d'une heure et demi de discussion, je crois qu'on a fait le tour de la question. Je ne voulais pas la déposer avant, car M^{me} la municipale souhaite peut-être réagir à nos débats, mais, au vu de l'heure avancée, je dépose une motion d'ordre pour aller de l'avant et droit au vote.

Le président : – Comme M^{me} Germond a été directement interpellée, je lui passe la parole pour qu'elle puisse y répondre. Nous voterons la motion d'ordre après son intervention.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – Pour répondre à la question sur les coûts fonciers, il s'agit en effet d'un élément que nous n'avons pas pris en considération. Nous allons devenir des experts, tant juridiques que financiers, de ces questions. Nous nous sommes intéressés à ce que font les autres villes et, apparemment, il y a des villes suisses qui prennent en considération les coûts fonciers, car elles ont des règlements qui demandent la couverture des recettes par les charges liées. Cela n'a pas été notre cas par le passé.

Concernant les coûts liés au bruit et aux autres externalités, c'est une bonne question, que nous n'avons pas creusée à ce stade, au contraire de l'accès via la voirie, ce qui a été contesté par la Cour. C'est donc un élément que l'on doit potentiellement examiner.

Vous nous demandiez aussi si nous comptons les derniers mètres. Pour les calculs actuels, nous avons été restrictifs. M. de Haller trouve que nous avons été un peu trop larges pour les salaires, mais nous avons aussi été restrictifs, parce que nous avons compté uniquement la place de parc.

Un mot sur le projet de règlement, puisque je n'ai pas pu en parler lors de ma première intervention. L'accepter serait évidemment aller dans le sens contraire de tout ce qui a été évoqué et discuté ce soir, et aussi un retour en arrière par rapport aux orientations que nous avons prises depuis quelques mois.

Comme je l'ai dit auparavant, le droit n'est pas une science exacte. Si c'était le cas, nous pourrions supprimer les tribunaux et les avocats en même temps (*rires dans la salle*), puisque nous aurions la science infuse et nous saurions tout de suite ce qui est juste. En l'occurrence, la Municipalité et les juristes de l'Etat ont fait une analyse différente de celle de la Cour constitutionnelle. Nous en prenons acte. Si nous ne faisons pas recours à notre tour, nous respecterons évidemment l'arrêt de la Cour constitutionnelle et le cadre juridique.

Nous allons analyser les différents éléments de l'arrêt, qui sont très intéressants, et qui nous démontrent que nous n'avons peut-être pas défini le périmètre des charges et des revenus liés à cette question de la manière définie par la Cour. Nous allons

vraisemblablement procéder à une nouvelle analyse financière en matière de délimitation du périmètre.

La motion d'ordre est appuyée par le nombre suffisant de voix.

Il est passé à la discussion sur la motion d'ordre.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – Je suis contre cette motion d'ordre, car je souhaitais encore m'exprimer. J'estime que si M^{me} la municipale peut s'exprimer après une motion d'ordre, les conseillers communaux pourraient le faire aussi.

Le président : – Avec la motion d'ordre, le Conseil va voter s'il souhaite clore le débat. S'il refuse la motion d'ordre, vous serez le prochain sur la liste des prises de parole.

La motion d'ordre est acceptée par une majorité de voix, avec une dizaine d'avis contraires et une quinzaine d'abstentions.

La discussion est close.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La résolution Raedler N° 1 est acceptée par 51 voix contre 23 et 7 abstentions.

La résolution Raedler N° 2 est acceptée par 45 voix contre 34 et 2 abstentions.

La résolution de Haller est refusée par 45 voix contre 34 et 2 abstentions.

Le Conseil communal prend acte de la réponse municipale.

M. Louis Dana (soc.), rapporteur : – Pour ce qui est du maintien de l'alinéa 1 du Règlement communal sur la circulation et le stationnement, la commission l'a accepté à l'unanimité. Pour ce qui est de la modification de l'alinéa 2 de ce même règlement, la commission s'est prononcée par 6 voix contre, 4 voix pour, sans abstention. Pour la modification de l'alinéa 3 du règlement, la commission s'est prononcée à 5 voix contre, 4 voix pour et 1 abstention.

Le président : – Un projet de règlement se vote comme un postulat ou une motion. Nous votons donc la prise en considération et le renvoi à la Municipalité de l'ensemble. La commission a effectivement voté les différents alinéas et, par là même, donne une première piste, qu'elle aimerait voir suivre par la Municipalité le cas échéant, mais nous faisons un seul vote de prise en considération ou non de la modification du règlement.

Le projet de règlement est refusé par 48 voix contre 31 et 1 abstention.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M. Xavier de Haller (PLR) et consorts : « *Revenus et charges du stationnement : une mise à jour municipale s'impose.* »
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution n° 1 de M. David Raedler, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la taxe perçue pour le stationnement limité conformément à l'art. 15 RSL tienne dûment compte de l'intégralité des montants causés par la création et la mise à disposition de places de parc, dont la valeur de l'espace et les surcoûts engendrés sur les autres aménagements routiers directement induits par ces places »

et la résolution n° 2 de M. David Raedler, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité étudie la possibilité d'affecter une partie des montants issus de la taxe perçue pour le stationnement limité conformément à l'art. 15 RSL à un « fonds parking » destiné à acquérir les parkings privés à usage public ».

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le projet de règlement de M. Xavier de Haller et consorts de modification du règlement communal sur la circulation et le stationnement ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de refuser de prendre ce projet de règlement en considération.

La séance est levée à 23 h.

Abonnements :

Secrétariat du Conseil communal
Place de la Palud 2
Case postale 6904
1002 Lausanne
021 315 21 01/03