

Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 22 novembre 2022

7^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 22 novembre 2022, à 18 h et à 20 h 30 Sous la présidence de Mme Magali Crausaz Mottier, présidente

Sommaire

(Insérer sommaire)

Débats provisoires

Première partie

Membres absents excusés : Mme Pauline Blanc, Mme Virginie Cavalli, Mme Angélique Chatton, Mme Anna Crole-Rees, Mme Olivia Fahmy, Mme Denise Gemesio, M. Nicolas Hurni, Mme Joëlle Racine, Mme Onaï Reymond, Mme Maurane Vouga

Membres absents non excusés : Mme Coralie Dumoulin, M. Jean-Pascal Gendre, Mme Astrid Lavanderos, Mme Maimouna Mayoraz, Mme Franziska Meinherz, Mme Patrizia Mori, M. Andrea Münger, Mme Karine Roch, M. Olivier Thorens

Membres présents 81

Membres absents excusés 10

Membres absents non excusés 9

Effectif actuel 100

A 18 h, à la salle du Conseil communal, à l'Hôtel de Ville.

Prestation de serment de de Mme Özlem Dursun (EàG) en remplacement de M. Alain Hubler, démissionnaire, et de M. M. Elouan Indermühle (UDC) en remplacement de M. Yohann Ziehli, démissionnaire

La présidente : – J'ouvre formellement cette 7^e séance du Conseil communal de Lausanne.

Nous commençons avec l'assermentation d'une nouvelle élue et d'un nouvel élu.

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

Madame, monsieur, en tant que nouvelle et nouveau membres du Conseil communal, vous êtes appelés 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 fidèles 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. »

Monsieur Indermühle ?

M. Elouan Indermühle (UDC) : – Je le promets.

La présidente : – Madame Dursun ?

Mme Özlem Dursun (EàG) : – Je le promets.

La présidente : – Je prends acte de votre serment. Je vous félicite de votre accession au Conseil communal, vous remets le procès-verbal de l'assemblée de commune certifiant votre élection et vous invite à prendre place dans cette salle au gré de vos convenances.

J'invite l'assemblée ainsi que le public à prendre place.

Communication

Démission de Mme Sara Gnoni du Conseil communal, avec effet au 31 décembre 2022

La présidente donne lecture de la lettre suivante.

(insérer lettre)

La présidente : – Cette lettre est signée de Mme Sara Gnoni.

Mme Gnoni est entrée au Conseil communal le 1^{er} juillet 2016. Il a siégé à la Commission des finances de 2016 à 2018. Durant son mandat, Mme Gnoni a déposé des initiatives sur le climat et pour défendre les personnes les plus démunies. Elle a aussi été attentive aux propres pratiques du Conseil communal. Nous la remercions pour son engagement et lui souhaitons une bonne continuation dans ses activités politiques, privées et associatives.

Applaudissements.

Election complémentaire d'un membre à la Commission des pétitions, en remplacement de M. Yohan ZIEHLI, démissionnaire

M. Valentin Christe, au nom du groupe UDC, propose la candidature de **M. Elouan Indermühle**.

Le Conseil désigne, à la majorité, avec 2 abstentions, M. Elouan Indermühle comme membre de la Commission des pétitions

(insérer délibéré)

Election complémentaire d'un membre du Conseil intercommunal de l'Association des taxis, en remplacement de M. Alain HUBLER, démissionnaire

Mme Anaïs Timofte, au nom du groupe Ensemble à Gauche, propose la candidature de **M. Pierre Conscience**

Le Conseil désigne, à la majorité, avec 2 abstentions, M. Pierre Conscience, comme membre du Conseil intercommunal de l'Association des taxis.

(insérer délibéré)

(communications et dépôts)

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Mountazar Jaffar (soc.) et consorts : « Bourdonnette : sa (qualité de) vie en péril »

Lausanne, le

(Signé) *Mountazar Jaffar* et **cosignataires**

L'urgence est demandée pour cette interpellation, laquelle a été refusée par le Bureau légal du Conseil communal.

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Johann Dupuis (EàG) et consorts : « Le Grand-Pont doit rester un axe fort pour les transports publics urbains et la mobilité douce »

Lausanne, le ..

(Signé) Johann Dupuis et cosignataires

L'urgence est demandée pour cette interpellation, laquelle a été acceptée par le Bureau légal du Conseil communal.

Communication – Dépôt

Interpellation de Mme Manon Zecca (EàG) et consorts : « Précarité extrême de l'habitat et aide de la Municipalité »

Lausanne, le

(Signé) Manon Zecca et cosignataires

L'urgence est demandée pour cette interpellation, laquelle a été refusée par le Bureau légal du Conseil communal.

Communication – Dépôt

Interpellation de Mme Marlène Bérard (PLR) et consorts : « Beaulieu : un petit tour et puis s'en va. A quand la fin du manège ? »

Lausanne, le

(Signé) *Marlène Bérard* et cosignataires

Interpellation de Mme Manon Zecca (EàG) et consorts : « Précarité extrême de l'habitat et aide de la Municipalité »

Discussion – Octroi urgence

Mme Manon Zecca (EàG) : – Je pensais devoir défendre mon interpellation, mais pas l'urgence de celle-ci. Vous l'avez peut-être lu dans la presse, le sort de 70 personnes par le collectif Jean Dutoit est en danger. Leur local actuel est insalubre : pas d'eau, pas d'électricité, pas de chauffage, alors qu'il fait 1 degré ce soir.

Regardez la misère en face, elle est aux portes de la ville. Il faut réagir en acceptant l'urgence de cette situation.

Le Conseil, par une majorité de oui, 19 non et 0 abstention accepte l'urgence de l'interpellation de Mme Manon Zecca.

Interpellation de M. Mountazar JAFFAR (soc.) et consorts : « Bourdonnette : sa (qualité de) vie en péril »

Discussion – Octroi urgence

M. Jaffar Mountazar (Soc.) : – Il s'agit de prendre la défense de mon urgence. Pour ma part, je ne vais pas épiloguer très longtemps sur la Bourdonnette, ses atouts et ses problématiques. Vous les connaissez certainement. J'invite celles et ceux qui doutent de l'urgence de la situation à venir visiter le quartier et, pourquoi pas, pour les plus courageux d'entre vous, à y faire une semaine. Pourquoi pas ? Vous verrez qu'à la Bourdonnette, on ne fait pas ses courses à la Migros avec son caddie. Il n'y en a pas. Le seul commerce de la Bourdonnette, dans lequel le reste des services postaux qui y étaient hébergés ont fermé. Il n'y a plus de commerce alimentaire dans le plus grand quartier à l'heure actuelle de la Ville de Lausanne.

Est-ce que vous avez envie d'un désert dans la Ville de Lausanne ? Ce n'est pas ça que je veux. Je pense que le quartier mérite plus que cela. J'imagine que dans d'autres quartiers, celles et ceux qui refuseraient l'urgence ne refuseraient pas. J'invite toutes et tous à accepter cette situation pour le moins urgente.

Le Conseil, par 47 oui, 18 non et 6 abstentions accepte l'urgence de l'interpellation de M. Mountazar Jaffar.

Interpellation de Mme Marlène Bérard (PLR) et consorts : « Beaulieu : un petit tour et puis s'en va. A quand la fin du manège ? »

Discussion – Octroi urgence

Mme Françoise Piron (PLR) : – C'était pour demander que l'on traite l'urgence de notre interpellation, celle de Mme Marlène Bérard. C'est un article qui est passé dans la presse. La gouvernance des fondations est quelque chose d'urgent. On ne peut pas le remettre à dans deux ans.

Le Conseil, par 33 oui, 28 non et 14 abstentions accepte l'urgence de l'interpellation de Mme Marlène Bérard.

Communication

Ordre du jour

La présidente : – Vous avez reçu l'ordre du jour et le programme de ce soir. Y a-t-il une modification de cet ordre du jour ?

M. Johann Dupuis (EàG) : – J'ai une proposition de modification de l'ordre du jour. Nous proposons, vu le nombre d'interpellations urgentes, de les placer avant les questions orales dans l'espoir d'en traiter au moins une ce soir, afin de soulager les prochaines séances et les prochains ordres du jour du Conseil communal.

Le Conseil, par une majorité de oui, quelques non et quelques abstentions, accepte de modifier son ordre du jour.

Postulat de M. Samuel De Vargas et crts : « Un train de mesures en faveur du vélo »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

Un membre du Conseil demande le renvoi en commission.

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

Postulat de Mme Valérie d'Acremont et crts : « Stratégie de résilience territoriale »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

Un membre du Conseil demande le renvoi en commission.

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

Postulat de Mme Mathilde Maillard et crts : « Future ligne m3 : l'occasion de rendre hommage aux personnalités féminines lausannoises »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de M. Nicola Di Giulio : « Mes gadins, mes gamelles, mes ennuis... »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

Un membre du Conseil demande le renvoi en commission.

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

Postulat de M. Valéry Beaud et crts : « Pour que la requalification de l’Avenue du Grey ne soit pas éternellement reportée »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n’est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de M. Nicola Di Giulio : « Affichage électoral, un outil démocratique mais un fossé entre les zones foraines et le centre-ville de Lausanne ! »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n’est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de Mme Mathilde Maillard : « Des panneaux solaires le long des autoroutes »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n’est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de M. Samuel De Vargas et crts : « Un état des lieux sur l'accès au logement »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n’est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de M. Nicola Di Giulio : « Dogme égalitaire ? Dirigeons-nous vers un fossé ville-campagne ? La Municipalité traite-t-elle réellement ses administrés des zones foraines de la même manière que les citoyens ? »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

Un membre du Conseil demande le renvoi en commission.

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

Postulat de M. Johann Dupuis : « Pour le développement du rôle des travailleurs sociaux hors-murs en ville de Lausanne »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

Un membre du Conseil demande le renvoi en commission.

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

Postulat de M. Henri Klunge et consorts : « Sous le pavé-gazon, le sol ! »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de Mme Angèle Flora Mendy : « Rendre la place culturelle lausannoise accessible à toute la population lausannoise, c'est aussi la sortir des quatre murs »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de M. Oleg Gafner et consorts : « Pas de piscine, pas de piscine... »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

Un membre du Conseil demande le renvoi en commission.

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

Postulat de M. Samuel De Vargas et consorts : « Un coup de neuf pour la balade de la Vuachère »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de Mme Sarah Neumann et consorts : « Précarité des artistes : envisager le portage salarial »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de Mme Franziska Meinherz et crts : « Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

Postulat de Mme Anouck Saugy : « Bureaux de vote : intégrons nos jeunes »

Développement

(insérer doc)

Discussion préalable

La discussion n'est pas utilisée.

(insérer délibéré)

**Réponse au postulat de M. Jacques Pernet et consorts
« La Culture – quelles retombées économiques pour la Ville de Lausanne »**

Rapport-préavis N° 2022/14 du 5 mai 2022

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

Discussion

La présidente : – Nous allons traiter cet objet selon la modalité de l'article 79, c'est-à-dire voter sur cet objet sans ouvrir la discussion. Si la discussion est demandée, l'objet est renvoyé dans l'ordre du jour.

Mme Eliane Aubert (PLR), rapportrice remplaçante : – Je n'ai rien à ajouter au rapport de Mme Blanc.

Le Conseil, par une majorité de oui, 0 non et 3 abstentions, approuve la conclusion de la commission.

(insérer délibéré)

Plan directeur communal (PDCoM) – « Lausanne 2030 »

Préavis N° 2021/17 du 4 mars 2021

Voir volume II : Préavis, rapports-préavis et rapports de commission les concernant du 8 novembre 2022

Discussion – Suite

La présidente : – Je rappelle que l'appel nominal a été accepté pour tous les votes sur ce préavis.

Page 101

B.3.1. Favorisation des déplacements à vélo

B.3.2. Augmentation de la part des déplacements réalisés à vélo

B.3.4. Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports public

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Toujours dans un esprit de multimodalités, le groupe PLR propose un amendement

Amendement Marlène Bérard

Page 101, B.3.4. Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports publics

Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports publics et les transports individuels motorisés

Mme Séverine Graff (Soc.) : – La minorité propose un nouvel amendement proposant d'intégrer la voiture. On est au chapitre vélos.

Sur le fond, ce PDCom demande un basculement des hiérarchies modales et non pas une complémentarité avec la voiture. Pendant des décennies, nous avons construit la ville autour de la voiture, comme si dans une maison, la pièce centrale était le garage. Nous, ce que l'on veut, c'est remettre au cœur de cette maison le salon, c'est-à-dire une pièce de vie. Le garage, on ne le raye pas du plan de la maison, mais on le met à sa place secondaire. On va donc refuser cet amendement.

Mme Feryel Kilani (Les Verts) : – J'ai déjà fait part de la position générale déserte et verre sur la thématique de la mobilité lors de la dernière séance. Je vais me concentrer donc sur les éléments qui me paraissent les plus importants sur les amendements défendus par le PLR ce soir.

Le PLR se défend de soutenir le tout-voiture. Pourtant, il s'agit bien d'accorder une place centrale à la voiture reléguant toute autre forme en arrière-plan. On nous répond que pour maintenir une place importante de la voiture en ville, il n'est pas question d'exclure les autres modes de déplacement, d'où le terme de multimodalités. Cette position est intenable. L'espace public n'est pas infini et doit être partagé. En accordant une place prépondérante à la voiture, on ne laisse de facto qu'une place anecdotique aux autres modes de déplacement. La vision de la Municipalité et de la majorité est donc de changer de paradigme pour favoriser une mobilité qui dégage l'espace public, qui permette de développer la mobilité active, d'améliorer la convivialité et la santé de la population et qui favorise l'environnement.

Je tiens à rappeler ce soir qu'il n'est pas question de limiter l'accessibilité au centre-ville de Lausanne, comme tente de le faire croire la minorité. Il suffit de regarder le catalogue de mesures en matière de mobilité dans le PDCom pour voir que ces accusations sont fausses. Au contraire, tous les moyens sont mis pour fournir des alternatives compétitives permettant aux Lausannois et à la population du canton de se déplacer de manière agréable et efficace à Lausanne.

La vision du PDCom proposée ce soir est celle de la ville de demain, à laquelle adhèrent de plus en plus de grandes villes. C'est pourquoi le groupe Le Verts refusera tout amendement visant à redonner une place prépondérante à la voiture.

M. Valentin Christe (UDC) : – Je suis un peu étonné par ce qu'on vient d'entendre de la part de Mme Feryel Kilani qui voue aux gémonies le terme de multimodalités. On peut se rendre à la page 106 du Plan directeur communal pour lire la phrase suivante : « La mobilité multimodale recherchée par le PDCom applique un nouveau partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement [...] ». Il faudrait savoir, ou bien on réfute la notion de multimodalité et il s'agit d'être conséquent, ou on fait droit à cet amendement. C'est ce que le groupe UDC va faire, en précisant qu'il ne mange pas de pain. On comprend bien que, dans ce débat, les mots n'ont plus vraiment de sens. On nous dit qu'on veut favoriser l'accès de la ville au reste du Canton, alors qu'il s'agit en réalité de la restreindre. Je vous invite donc à soutenir cet amendement.

M. Henri Klunge (PLR) : – Deux petites remarques : je suis ravi de savoir que le garage que je n'ai pas soit mis au centre de mes préoccupations. Et je ne parque pas mon vélo dans mon salon. Je suis surpris d'entendre que le PLR veut créer trois axes permettant de rentrer en ville. On ne va rien créer, mais conserver afin que les gens qui n'ont pas la chance de pouvoir tous venir en transport public puissent être concentrés sur trois axes pour rentrer en ville.

A l'appel nominal, le Conseil, par 19 oui, 53 non et 4 abstentions refuse l'amendement de Mme Bérard.

(insérer vote)

Mme Marlène Bérard (PLR) : – L'idée de l'amendement proposé ce soir est de supprimer, dans la mesure du possible, quand on parle des pistes cyclables en site propre. La proposition actuelle prévoit des sites propres pour les vélos dans la mesure du possible. Le PLR propose d'enlever

« dans la mesure du possible ». Et d'ajouter en fin d'amendement « sans péjorer la fluidité du trafic automobile », ce qui ne devrait pas poser de problème à la gauche.

Amendement Marlène Bérard

Page 101, B.3.4. Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports publics

M.1.

Mettre en œuvre, en cohérence avec les mesures du PALM, un réseau d'itinéraires cyclables sûrs, continus, directs et confortables, par l'amélioration des liaisons existantes et la création de nouvelles liaisons, en favorisant l'aménagement de pistes cyclables en site propre et en évitant dans la mesure du possible la mixité piétons-vélos, **sans péjorer la fluidité du trafic automobile.**

A l'appel nominal, le Conseil, par 21 oui, 52 non et 1 abstention refuse l'amendement de Mme Marlène Bérard.

(insérer vote)

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Le groupe PL R vous propose sous le point B.3.4 de supprimer, comme dans les autres chapitres, la fin de phrase, à savoir, « aménager et exploiter les espaces publics pour donner la priorité au déplacement ville ». Ce n'est pas nécessaire de maintenir cela par rapport aux transports individuels motorisés. Si on veut favoriser le vélo, on favorise les vélos en cette fin de phrase. Je vous propose de soutenir l'amendement tel qu'il est proposé ce soir.

Amendement Anouck Saugy

Page 101, B.3.4. Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports publics

M.3.

Aménager et exploiter les espaces publics en vue de renforcer la priorité aux déplacements à vélo ~~par rapport aux transports individuels motorisés.~~

Mme Séverine Graff (Soc.) : – Comme nous l'avons fait dans le passé, on va refuser cet amendement qui consiste à nouveau à essayer de réintroduire un peu la voiture partout. Si on se projette d'ici à 2030, on aura quatre à cinq fois plus de vélos. Il nous faut de la sécurité également pour les cyclistes en devenir, les cyclistes plus jeunes, les cyclistes plus âgés, ce sont nos enfants et nos parents qui vont se mettre à vélo à l'avenir. Il faut les protéger. Ça va se faire en créant des pistes dans un espace qui, parfois, est gagné sur des espaces qui sont actuellement dévolus aux transports individuels motorisés.

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Je crois qu'on ne nous a pas compris. On vous propose de supprimer « par rapport aux transports individuels motorisés ». On ne soutient pas la voiture. On vous propose de supprimer cette fin de phrase afin de soutenir les déplacements à vélo et de leur donner une forme de priorité. Je trouve que le texte est plutôt clair.

A l'appel nominal, le Conseil, par 25 oui, 42 non et 10 abstentions refuse l'amendement de Mme Anouck Saugy.

(insérer vote)

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Pour les mêmes raisons, le groupe PLR vous demande de supprimer la fin de phrase.

Amendement Marlène Bérard

Page 101, B.3.4. Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports publics

M.4.

Prendre en compte le vélo et sa sécurité lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier ~~pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers la mobilité active.~~

A l'appel nominal, le Conseil, par 20 oui, 52 non et 3 abstentions refuse l'amendement de Mme Marlène Bérard.

(insérer vote)

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je demande l’attention de la gauche. Ça ne concerne pas la voiture. C’est un amendement qui concerne les contresens à vélo auxquels je suis favorable. Les routes à sens unique dans lesquelles les vélos peuvent aller dans les deux sens afin d’avoir à la montée le plus souvent des chemins parallèles hors des routes chargées de voitures. C’est une mesure qui est favorable et qui permet d’assurer la sécurité des vélos et la sécurité des voitures en diminuant là où les vélos sont le plus lents, en diminuant la présence des vélos et en les laissant aller sur d’autres routes.

Ce que je vois, c’est que finalement, les individus les plus menacés par les contresens cyclables sont les piétons, notamment sur l’avenue de Rhodanie. Souvent, il y a un partage malheureux de la chaussée entre les vélos et les piétons qui est fait à ces endroits. Souvent, ce sont des routes qui sont presque considérées comme piétonnes par les piétons. Nous proposons un amendement qui vise simplement à préciser que la sécurité des cyclistes et des piétons est assurée. Indépendamment du débat sur les voitures, les piétons sont les partenaires les plus faibles sur le domaine public. Ce sont ceux qui sont le plus en dehors des discussions que nous avons ce soir. Je vous invite à soutenir cet amendement qui précise explicitement que la sécurité des piétons doit être assurée quand on fait les contresens cyclables et que peut-être, quelques mesures d’aménagement sont nécessaires pour assurer cette sécurité.

Amendement Matthieu Carrel

Page 101, B.3.4. Amélioration de la complémentarité entre les vélos et les transports publics

M.5.

Développer des contresens pour vélos dans les rues à sens unique pour favoriser la continuité des itinéraires et offrir des alternatives dans la mesure où la sécurité **des cyclistes et des piétons** est assurée.

Mme Séverine Graff (Soc.) : – Merci pour cet amendement. Je rejoins les arguments de M. Carrel. Effectivement, les contresens à vélo sont un progrès pour la mobilité cycliste, mais ils peuvent constituer des effets de surprise notamment lorsqu’il y a une rencontre avec un passage piéton. Le groupe socialiste va soutenir cet amendement qui vise à garantir la sécurité des piétons.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Pour rejoindre les propos de mes préopinants et préciser que les Verts soutiendront cet amendement.

M. Johann Dupuis (EàG) : – C’est un amendement relativement intelligent. La gauche radicale sera magnanime et votera ce seul et unique amendement.

A l’appel nominal le Conseil, par 76 oui, 0 non et 2 abstentions accepte l’amendement de M. Matthieu Carrel.

(insérer vote)

Page 104

B.4.1 Poursuite du développement des transports publics (...)

B.4.2. Augmentation de la part des déplacements réalisés en transports publics

M. Pierre Conscience (EàG) : – C’est une proposition d’amendement pour ajouter une mesure à B.4.3. Nous voulons favoriser le transfert modal et l’accessibilité des transports publics aux personnes et familles à bas revenus par des réductions ciblées et conséquentes de la tarification. Il nous paraît que la réduction des tarifs est un élément important de préciser comme mesure, et donc, puisque c’est un facteur important de passage des individus du transport individuel motorisé vers les transports publics. Au départ, nous proposons d’aller vers la gratuité des transports publics. C’est l’amendement que nous souhaitions déposer initialement. Mais dans un esprit de résultat et dans l’esprit du dicton qui dit que « qui peut le plus peut le moins », nous avons cherché un amendement qui puisse faire consensus ou en tout cas convaincre la majorité municipale au sein de ce plénum. Nous vous invitons à accueillir par des votes positifs cet amendement pour la réduction des tarifs des transports publics.

Amendement Pierre Conscience

Page 104

M10.

Favoriser le transfert modal et l'accessibilité des transports publics aux personnes et familles à bas revenu par des réductions ciblées et conséquentes de la tarification.

A l'appel nominal, le Conseil, par 53 oui, 24 non et 0 abstention accepte l'amendement de M. Pierre Conscience.

(insérer vote)

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Il s'agit d'un amendement sur la mesure numéro deux, et consiste à supprimer la fin de phrase par rapport « aux transports individuels motorisés ».

Amendement Marlène Bérard

Page 104, B.4.2. Augmentation de la part des déplacements réalisés en transports publics

M.2.

Aménager et exploiter les espaces publics en vue de renforcer la priorité aux transports publics ~~par rapport aux transports individuels motorisés.~~

A l'appel nominal, le Conseil, par 20 oui, 53 non et 5 abstentions refuse l'amendement de Mme Marlène Bérard.

(insérer vote)

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Je dépose un amendement sur la mesure M3 qui vise à ajouter en ce sens la ligne m2 jusqu'au Chalet-à-Gobet et la ligne m3 jusqu'à Maillefer.

Le PLR veut une politique d'expansion pour les transports publics. On parle de quartier où il y a une croissance démographique. Au Chalet-à-Gobet, il y a une école internationale. Il faut ancrer la volonté d'étendre la ligne m2 et la future ligne m3. J'espère avoir le succès de M. Carrel sur cet amendement.

Amendement Mathilde Maillard

Page 104, B.4.2. Augmentation de la part des déplacements réalisés en transports publics

M.3.

Poursuivre l'amélioration de l'offre des transports publics y compris dans les zones foraines (fréquence, couverture territoriale, vitesse commerciale, amplitude horaire, etc.) et le développement de certaines liaisons inter-quartiers et vers les lieux de loisirs. **En ce sens, étendre notamment la ligne M2 jusqu'au Chalet-à-Gobet et la ligne M3 jusqu'à Maillefer.**

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Nous remercions le PLR pour ses amendements qui nous ont forcés à étudier de façon plus détaillée les deux propositions. Il faut distinguer deux propositions différentes. Je traiterai ces deux propositions de façon différenciée. Dans le cas de Maillefer, il y a eu une croissance démographique importante. Il est enclavé. L'offre de transports publics y est insatisfaisante. Sur le principe, nous serions favorables au prolongement du métro m3 jusqu'à Maillefer, voire jusqu'à Bellevaux. Par contre, on a un problème avec cet amendement. Si vous prenez une carte de la commune de Lausanne, si un arrêt de métro doit se faire à Maillefer, il sera sur la Commune du Mont-sur-Lausanne. C'est une mesure qui concerne une autre commune. On a de la sympathie, mais nous sommes obligés de le refuser, car ça ne concerne que trop peu la Ville de Lausanne.

Concernant le Chalet-à-Gobet, les Verts demandent une amélioration de la desserte en transports publics des lieux de loisirs. On a fait un amendement en commission. Nous avons rajouté « et vers les lieux de loisirs ». Il y avait l'idée du Chalet-à-Gobet. Ça ne répond pas aux critères de la Confédération pour avoir un cofinancement fédéral. Ça nécessiterait de continuer à densifier le secteur du Chalet-à-Gobet, et nous ne souhaitons pas cette densification dans ce paysage agricole et forestier. En ce sens, nous devons malheureusement aussi refuser cet amendement qui, par ailleurs, implique fortement une autre commune là aussi, puisque les stations précédentes seraient

sur la commune d'Epalinges. On renvoie une fois de plus au Plan d'agglomération Lausanne-Morges.

Mme Séverine Graff (Soc.) : – Nous souhaitons un développement fort et harmonieux. Le PDCom est une série d'intentions, c'est une logique des transports publics. Maillefer est un quartier qui a une forte densité existante. Il est mal desservi et il est logique de prolonger ce tronçon. On va soutenir, au sein du groupe socialiste, ce premier amendement, surtout dans ce quartier qui a une densité qui va être appelée à se renforcer.

Evidemment, cette densité est complètement différente pour ce qui est du m2. On peut noter le développement de l'Ecole hôtelière, la coopérative Praz-Romand, etc. Peut-être que ce critère habitat-emploi n'est pas le seul qui doit rentrer en ligne de compte. Il est important pour les Lausannois d'avoir accès au bois du Jorat, à des terrains de loisirs, à des terrains sportifs, à la nature. Il est important de pouvoir y accéder sans remplir le parking. On va donc soutenir cet amendement. Il nous semble important que cette intention figure au PDCom.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Ensemble à Gauche a toujours été en faveur de l'extension des transports publics. Cet amendement est cependant problématique sur plusieurs points. On discute le PDCom. Le Plan directeur communal pose des visions stratégiques à long terme. Ça fait peu sens, dans un PDCom, de poser des amendements qui font référence à des quartiers précis. C'est antithétique avec la fonction de ce document et les buts poursuivis. L'objectif recherché serait mieux accompli si vous déposiez un postulat pour étudier la possibilité ou l'opportunité de poursuivre la ligne m2 jusqu'au Chalet-à-Gobet.

Je rejoins les propos de M. Beaud. Nous n'avons aucune idée et aucune étude. C'est certain que prolonger le m2 et le m3 aurait des impacts écologiques, notamment sur les zones vertes et le nouveau parc périurbain du Jorat, même si j'entends l'argument qu'il faut amener les gens dans ces zones. On doit déterminer le meilleur moyen de transport pour le faire, on doit faire une étude qui n'a pas été faite. C'est pour ça que l'instrument qui s'impose dans le portfolio est le postulat et pas un amendement à un document stratégique qui est le PDCom.

Plus loin, il y a l'enjeu économique. Est-ce que par rapport à la taille de ces quartiers l'investissement serait nécessaire ? Il y a un facteur de poids. Ça a été également mentionné par M. Beaud. C'est le Conseil d'État et la Confédération qui décident. Je trouve peu adéquat de proposer l'extension de transports publics dans des communes avoisinantes, car c'est le PDCom de Lausanne. C'est faire fi des rapports de force et de la volonté de ces communes. Dans des cas analogues, la commune d'Epalinges avait refusé l'arrivée du m2 sur ses terres. Est-ce l'argument adéquat pour faire de la politique intercommunale ? Ce n'est pas le cas.

Le groupe Ensemble à Gauche ne donne pas de mot d'ordre sur cet amendement. Il se peut que certains d'entre nous s'abstiennent. Nous avons de la sympathie pour ces objectifs, mais pas pour la méthode.

M. Jacques Pernet (PLR) : – J'aimerais remercier Mme Graff pour ces paroles encourageantes. Ça nous donne de l'espoir pour le futur de nos discussions. J'aimerais dire à M. Beaud que le PDCom est une ligne directrice d'intention pour les vingt ou trente années à venir. Il serait malvenu, à mon avis, de ne pas donner suite à cet amendement. Maintenant, on ne parle pas d'un quartier vraiment, on parle de finalité d'une ligne de métro. On ne mentionne pas forcément les quartiers. Quant aux communes qui sont concernées, je pense qu'on est dans l'intention là aussi et que dans les années à venir, on pourra prendre l'angle avec ses communes ou même avec le Canton. Ça dépend bien sûr aussi du Canton.

Je rappellerai à M. Dupuis que notre collègue Jean-François Cachin a déjà déposé un postulat pour le prolongement de la ligne du m2 jusqu'au Chalet-à-Gobet, et aussi auprès du Canton. Ce n'est pas nouveau. Je vous remercie de soutenir cet amendement.

M. Olivier Marmy (PLR) : – J'aimerais soutenir cet amendement avec conviction. Le point a été évoqué, l'Ecole hôtelière de Lausanne, c'est plus de 3000 étudiants. Quand le m1 a été décidé pour desservir Dorigny, il n'y avait pas plus d'étudiants. Ça a toute sa place. Il faut voter cet amendement.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je vais compléter les propos de mon préopinant. Je me souviens tout à fait comme nous avons l'école polytechnique dans les années 1980 avant le m1, on avait

2500 étudiants sur le campus. Jamais personne n'aurait imaginé à l'époque qu'on serait quatre fois plus aujourd'hui.

Le m1, je vous rappelle, a été construit en disant qu'il n'y aurait pas besoin d'une voix double, que ça irait très bien. A peine construit, il a été saturé. Nous n'avons pas arrêté de renforcer le m1 pour obéir à la demande. Ce qui se passe à l'Ecole hôtelière, et je voudrais insister là-dessus, il y a aujourd'hui un campus qui a doublé ou triplé de capacité. Il va avoir le même développement que l'Ecole polytechnique à mon avis, en nombre d'étudiants, de professeurs, de personnes qui sont sur ce site donc. Ça va être la même histoire. Ne répétons pas les erreurs du passé. Soyons tout de suite visionnaires, et dans un PDCOM, on doit l'être pour les trente prochaines années.

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Je serai brève. Mes collègues ont bien défendu cet amendement. Pour remercier cette prise de conscience du Parti socialiste et du Parti Ensemble à Gauche.

Sur le fait que ce soit du champ de compétences dont dispose le Conseil communal, je me réjouis déjà des futures mesures qui arriveront dans le prochain chapitre. Nous ne manquerons pas de vous rappeler ce que vous venez de dire à l'instant. Sur le fond, j'aimerais quand même qu'on le dise haut et fort. Ce soir, mesdames et messieurs les membres des Verts, vous vous opposez publiquement à l'extension des transports publics dans les quartiers qui sont aujourd'hui peu ou mal desservis. C'est ce que vous faites.

Pour quel motif ? Vous ne voulez pas la densification de ces zones. Ça veut dire qu'on doit comprendre votre position comme : vous ne voudrez jamais l'extension des réseaux de transport public dans les zones foraines. Ces mêmes zones foraines à qui vous allez annoncer dans quelques minutes que les habitants n'auront plus le droit d'utiliser les voitures. En d'autres mots, ses habitants sont condamnés à vivre en autarcie. Voilà la vision de l'avenir de Lausanne et des quartiers forains de Lausanne selon le parti des Verts. Qu'on me demande encore quel est le parti de cette ville qui a une vision passéiste de la mobilité Lausanne.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Madame Maillard, d'une part vous n'écoutez pas ce que l'on dit et d'autre part, vous racontez n'importe quoi. Je vous rappelle que le texte que vous avez sous les yeux, ce sont les Verts qui l'ont amendé en commission en proposant d'étendre vers les zones de loisirs. Nous avons toujours proposé d'étendre les transports publics vers des quartiers desservis de façon insatisfaisante. Nous avons fait un postulat pour développer les bus, un tram vers Bellevaux, etc. Nous avons toujours été à la pointe sur cette question.

Concernant Maillefer, nous avons dit que nous étions pour, mais que l'on est sur le Mont-sur-Lausanne. Concernant le Chalet-à-Gobet, nous n'avons jamais dit qu'il ne fallait pas développer les transports publics. Il n'y a pas que les métros. Il y a des bus. Le bus fonctionne très bien avec le nouveau quartier de Pra-Roman. Nous sommes convaincus que nous pouvons encore renforcer le réseau de bus vers les territoires forains. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faille détruire les dernières zones naturelles. Prenez le plan compact. La loi fédérale ne nous permet pas de développer le métro dans cette région. Ce sont des faits techniques incontestables.

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – J'aimerais faire une observation à Mme Maillard par rapport aux zones foraines. Je ne sais pas si vous connaissez les tarifs de l'Ecole hôtelière. Il y a deux types d'étudiants qui se rendent à l'Ecole hôtelière, face aux étudiants qui se rendent à l'université et à l'EPFL. Une fois que l'on a pris en question ces éléments, on comprend peut-être un peu mieux les choses.

M. Louis Dana (Soc.) : – A toutes fins utiles, le Parti socialiste soutient l'amendement du PLR et non pas les propos tenus par Mme Maillard.

M. Henri Klunge (PLR) : – Une petite question à Mme Richard-de Paolis. C'est à cause des tarifs de l'Ecole hôtelière que vous faites payer deux ou trois zones à ceux qui veulent prendre les transports publics dans les zones foraines ?

Mme Marlène Béard (PLR) : – La vision d'avenir des Verts est étonnante en matière de transports publics. Refuser l'extension de la ligne du m2 au motif qu'il pourrait y avoir un développement urbain est incompréhensible. La création de nouveaux logements ne dépend pas d'une ligne de métro, mais de la loi sur l'aménagement du territoire. La question aujourd'hui posée est l'accès à une zone de loisirs par un transport public. Il est regrettable que les Verts préfèrent renoncer à l'accès à un espace public dans une zone où il est difficile d'accéder sans transport individuel. Les Verts

prennent une position contraire à ce que l'on attend depuis le début de la soirée : une gauche qui se veut extrêmement favorable au développement des transports en commun et ne veut plus d'axes routiers. Cette même gauche qui refile une alternative à la voiture pour se rendre au Chalet-à-Gobet. Au contraire, ils proposent plus de bus, un fonctionnement thermique pour s'y rendre.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Monsieur Beaud, vous avez peut-être été touché dans votre amour-propre, mais on ne dit pas à quelqu'un qu'il dit n'importe quoi. Ce sont des mots qu'on ne peut pas dire dans ce plénum. Je vous saurais gré de respecter les avis et les opinions de vos contradicteurs.

Encore une chose concernant l'Ecole hôtelière. Madame Richard-de Paolis, je suis un ancien étudiant de l'Ecole hôtelière. Il n'y a pas que des riches. Il y en a beaucoup, c'est vrai, mais pas que. Respectez la parole des autres. Surtout la gauche.

La présidente : – Ce serait agréable que, quand quelqu'un parle, il soit respecté et écouté.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Je ne vais pas revenir sur les propos de M. Pernet. Je ne crois pas avoir prononcé le mot « intelligence » ce soir.

Ce n'est pas pour cela que je prends la parole, mais pour rebondir sur ses propos, auxquels on peut adhérer. Mais il est important que les conseillères et conseillers communaux fassent attention à ne pas énoncer des faits complètement erronés. Nous vivons une période où de nombreux élus énoncent des propos contraires à la science et même à la démocratie. Ça fait aussi partie de la notion de respect que l'on se doit entre membres de ce Conseil.

J'aimerais aussi énoncer un message de paix et d'amour. Si vous n'amendez pas, la première partie de cette mesure demeure et dit « poursuivre le développement de l'offre de transport public ». Comment peut-on dire que l'on veut en cloisonner les zones foraines ? C'est faux. Nous disons qu'il faudrait, avant de poser cet amendement, faire une étude pour voir si c'est une extension du m2 dont nous avons besoin. Ce n'est pas à la Ville de Lausanne de décider de cela, notamment pour un quartier qui n'est pas sur la Ville de Lausanne.

Mme Françoise Piron (PLR) : – C'est pour revenir sur les propos sur le type d'étudiants que nous avons à la Haute école hôtelière. Je rappelle que c'est une HES, dont les écolages sont financés par l'État. En plus, beaucoup d'étudiants ont des bourses. Et la plupart des étudiants travaillent dans des stages rémunérés, ce qui leur permet de financer leurs études. Donc cette espèce de préjugés que ce sont des gosses de riches, j'espère ne plus l'entendre dans cet auditoire ou alors, je vous présente des étudiants que je connais qui ont fait des CFC et des parcours atypiques pour en arriver là. Je vous rappelle le coût d'un étudiant à l'EPFL ou en médecine, et vous verrez que c'est encore plus élevé qu'un étudiant à l'Ecole hôtelière. Sauf que c'est l'État qui le prend en charge.

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – Je n'avais pas demandé la parole, mais je réponds volontiers. J'ai travaillé à l'HES à sa création. Je connaissais l'Ecole hôtelière jusqu'en 2016. Peut-être qu'entre 2016 et 2022 tout a changé. Ces étudiants restent sur place et ne s'installent pas. Je maintiens que s'il y a des soucis dans l'hôtellerie actuellement, s'il y a de la pauvreté qui se met en place, si c'est un Plan directeur communal, quant à la largesse des points de vue qu'il faut à terme, cet amendement, qui souligne que le Chalet-à-Gobet, il faut y aller parce que l'EHL est là, n'est pas réaliste.

A l'appel nominal, le Conseil, par 46 oui, 25 non et 7 abstentions accepte l'amendement de Mme Mathilde Maillard.

(insérer vote)

Mme Marlène Bérard (PLR) : – C'est pour l'amendement suivant. Nul doute que vous allez apprécier cet ajout qui a pour but de compléter l'amendement en ajoutant « transports individuels motorisés ».

Amendement Marlène Bérard

Page 104, B.4.2. Augmentation de la part des déplacements réalisés en transports publics

M.6.

*Encourager la complémentarité entre transports publics, **transports individuels motorisés** et vélos (agencement des véhicules, tarification, horaires, stationnement, etc.)*

Mme Ariane Morin (Les Verts) : – Le PLR a rappelé l'importance d'être visionnaire quant à l'enjeu lié à ce PDCOM. Mais pour le PLR, être visionnaire, c'est regarder dans le rétroviseur de sa voiture. La mesure six du point B.4.2 du PDCOM vise à développer le stationnement du vélo dans les gares et autres stations de transports publics. Il est donc totalement absurde d'y ajouter les TIM. Sous couvert de multimodalités, le PLR défend systématiquement les TIM à tout prix.

A l'appel nominal, le Conseil, par 24 oui, 53 non et 3 abstentions refuse l'amendement de Mme Marlène Bérard.

(ajouter vote)

Page 107

B.5.1 Réduction de l'usage des transports individuels motorisés pour les déplacements

B.5.2. Maintien d'une accessibilité aux quartiers (...)

B.5.3. Maintien d'une accessibilité aux principales poches (...)

B.5.4 Dissuasion systématique du trafic de transit au centre et dans les quartiers

B.5.5. Mise en œuvre d'une stratégie de régulation (...)

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – C'est sans surprise que je dépose un amendement qui vise à supprimer la mesure M8. Au nom du principe de la légalité, au nom de l'humilité dont nous devons faire preuve respectant le champ de compétence, au nom de l'attachement que nous portons aux lois, lequel ne pourra pas accepter un PDCOM contraire au droit supérieur. Le syndic l'a rappelé au début du débat il y a deux semaines, deux des mesures phares de la gauche sont contraires au droit cantonal. Les pirouettes juridiques, quoique créatives, dont la majorité de la Commission entend nous affubler, n'ont pas leur place dans ce Plan directeur. Il s'agit du 30 km/h généralisé, sans doute aussi au droit fédéral.

Le 24 août dernier, le Conseil fédéral a modifié l'ordonnance sur la signalisation routière. Une modification qui avait pour but de faciliter la mise en place des zones 30. C'est réjouissant. Je vous le rappelle, le PLR Lausanne milite pour des quartiers résidentiels rendus aux habitants avec des zones 30 et des zones 20. Mais une modification qui prévoyait une nouvelle distinction entre les routes affectées à la circulation générale et celles qui ne le sont pas. D'après le Conseil fédéral, toutes les routes situées à l'intérieur des localités qui sont affectées à la circulation générale doivent être limitées à 50 km/h.

Pourquoi le Conseil fédéral prévoit-il que les routes affectées à la circulation générale doivent être limitées à 50 km ? Parce que les 30 km généralisés sur tout le territoire communal, c'est la porte ouverte au trafic de transit dans les quartiers. C'est là-dessus que nous nous battons.

Que font les automobilistes quand tout le territoire communal est à 30 ? Ils prennent des raccourcis. Monsieur le syndic, vous nous avez cité l'exemple de la ville de Sion. La Ville de Sion, à la différence près qu'elle est quatre fois plus petite que la ville de Lausanne, a mis en œuvre le projet du PLR pour la mobilité à Lausanne.

Chers collègues verts et socialistes, soit vous considérez qu'il n'existe aucune route affectée à la circulation générale à Lausanne, selon la définition du Conseil fédéral que je viens de donner, dans ce cas, je me réjouis d'entendre vos arguments. Soit, vous vous apprêtez à accepter un Plan directeur communal qui est contraire au droit supérieur. Je sais qu'il y a parmi mes collègues de la gauche gouvernementale des gens qui sont sensibles à ce principe de la légalité.

Enfin, je souhaiterais rapidement m'adresser à Mme la municipale en charge de la mobilité. Vous le savez aussi bien que moi, il n'y a pas d'amour, il n'y a que des preuves d'amour. Ce qui comptait, ce qui va compter, ce ne sont pas les grandes déclarations d'intention dont votre parti et le parti des Verts nous honorent ce soir. Ce qui va compter, c'est la réalité de ce qui se passe sur le terrain. Ça, je crois que, madame la municipale, vous qui avez la dure tâche de confronter le discours politique sur le terrain, vous le savez sans doute bien mieux que moi.

Preuve en est, vous avez annoncé le 10 novembre dernier, soit deux jours après le début de notre débat sur le PDCOM, la réouverture du Grand-Pont au trafic individuel motorisé, une mesure qui, si je ne m'abuse, va à contresens de ce que votre parti demande, puisque le groupe socialiste avait déposé un postulat demandant l'inverse en mai dernier.

Madame la municipale, chers collègues, vous l'aurez compris, le PLR sera attentif aux décisions qui émanent du Département de la mobilité aux projets qui seront soumis à ce plénum dans les prochaines années de cette législature. Soyez certains que nous serons là pour rappeler que le PLR est le parti qui est en mesure d'offrir à Lausanne la vision de la mobilité dont elle a besoin pour les trente prochaines années.

Amendement Mathilde Maillard

Page 107, B.5.5. Mise en œuvre d'une stratégie de régulation (...)

M.8.

~~Viser une limitation à 30km/h au maximum sur l'ensemble du réseau routier que ce soit par l'aménagement de zones de modération ou de limitation de vitesses.~~

Mme Séverine Graff (Soc.) : – J'ai l'impression que Mme Maillard, avec sa crainte, a peur du transit dans le quartier. Je crois que la quantité de voitures à Lausanne n'est pas un impondérable. L'abus historique autour de la voiture va se clore. Il y a d'autres modalités qui vont se développer. Le PDCom va façonner ces changements. Je dévoile sans doute un peu la fin de la soirée.

Oui, madame Maillard, nous sommes sensibles au cadre légal. Je me permets de vous rappeler que les normes de pollution sont aussi souvent dans l'illégalité. On dépasse les normes des valeurs en ozone. Ce sont des polluants principalement émis par le trafic. Nous sommes au-delà des normes légales en termes de bruit. Rappelons l'essentiel qui fait consensus.

Les efforts sont impératifs également sur un plan juridique. La Suisse s'est engagée à réduire de moitié d'ici à 2030 les émissions par rapport à 1990. Le plan climat a été adopté, l'urgence est palpable tous les jours. Sur ce socle, il n'y a plus de discussions. Vous dites souvent, à longueur d'interviews, que nous sommes déconnectés des besoins du terrain. J'ai envie de vous répondre que vous semblez un peu déconnectés des besoins de la Terre. L'enjeu, c'est de nous demander, au-delà de notre confort personnel, au-delà de certains aspects pratiques, deux minutes qu'on imagine gagner sur la journée, avec quels aménagements peut-on vivre ?

La voiture qui traverse la ville, trafic de transit : 60%. Ce trafic doit baisser. Mais c'est vrai, le trafic, on ne peut pas complètement le supprimer. Il y a un trafic d'échanges. Pour ce trafic interne, certaines personnes ont besoin impérativement de la voiture. Pour ces personnes qui doivent se servir de la voiture, avec quels aménagements peut-on vivre ?

Viser les 30 km/h, oui, c'est un aménagement avec lequel on peut vivre. Qu'est-ce qu'on y perd ? Trois minutes. C'est le temps théorique qu'il faudrait pour traverser la ville à 30 km/h plutôt qu'à 50. C'est une vitesse qui est moindre lorsqu'on gagne en fluidité. Qu'est-ce qu'on y gagne ? A 30 km/h, c'est une ville où on respire mieux, c'est une ville qui est nettement moins dangereuse en cas de choc avec des piétons et avec des cyclistes. Nous sommes à six fois plus de chances de survie lorsqu'on se fait percuter par une voiture à 30 km/h plutôt qu'à 50.

C'est une ville avec deux fois moins de bruit routier ; 30 km/h, c'est la vitesse qui est proche de celle des vélos électriques, également gage de sécurité pour le trafic. Il y aura des efforts qui vont être contraignants à faire pour le climat. Mais le 30 km/h, il me semble que c'est une mesure qui rend la vie plus agréable. C'est un domaine qu'on va viser, je crois que tout est là. C'est un domaine où Lausanne a été pionnier. On sera fier de montrer un exemple positif au Canton avec cette vision d'une ville apaisée que propose le PDCom. Bien entendu, on va refuser cet amendement. On espère que l'avenir nous donnera raison, car je crois qu'on va soutenir ici une grande idée politique.

M. Grégoire Junod, syndic : – Je vais m'exprimer ce soir, puisqu'on a appelé à la gauche gouvernementale un représentant de la gauche gouvernementale. Je le fais d'autant plus volontiers que j'ai cru comprendre que c'est un compliment dans votre bouche. Je ne vais pas m'exprimer sur le fond. Vous allez faire le débat dans ce Conseil. Vous l'avez déjà fait en commission, vous le referez ce soir. J'aimerais m'exprimer sur les questions juridiques. Vous avez dit à la fois des choses justes et des choses fausses dans votre intervention, madame Maillard.

La chose juste, c'est que nous n'avons pas la compétence légale de fixer la vitesse de circulation sur l'ensemble du réseau routier lausannois. Il y a des routes qui relèvent de la compétence cantonale, de la compétence communale, la question est différenciée de ce point de vue là. À ce jour, nous n'avons pas cette compétence. Est-ce que nous l'aurons un jour ? Nous verrons. Est-ce

que la législation fédérale évoluera par des compétences déléguées plus fortes au canton et aux communes ? Est-ce que ça évoluera par la limitation de vitesse sur l'ensemble du pays ? Ces questions sont ouvertes et ne sont pas tranchées à ce jour.

Là où vous avez dit une chose inexacte, et qui est importante pour le débat de ce soir, c'est que la formulation qui a été retenue par la commission du Conseil communal a été validée par l'autorité supérieure cantonale conforme au droit cantonal. C'est très important que vous le sachiez. Vous le savez d'ailleurs. C'est très important que ce soit su et compris par tout le monde ici. C'est le seul point sur lequel nous avons eu un échange relativement nourri avec le Canton.

Il a considéré que la commission est allée trop loin et la formulation qui a été trouvée a été validée par l'autorité cantonale qui va pouvoir, s'agissant de cette disposition, la valider et considérer le Plan directeur lausannois pour ce volet-là en tout cas valablement adopté et valablement en vigueur.

Ce plan, même s'il n'a pas d'effet direct, on a déjà eu ce débat ici lors de l'entrée en matière, mais ce Plan directeur là, avec cette disposition ainsi énoncée, est bien conforme au droit cantonal. De ce point de vue, c'est important de le dire. Faites le débat sur le fond ce soir, tranchez la question de savoir s'il y a une majorité de ce Conseil qui est favorable à ce que nous ayons du 30 km/h ou pas. C'est la question que vous devez trancher. Ne vous cachez pas derrière des arguments juridiques sur cette disposition, car la formulation qui a été proposée par la commission a une formulation qui a été validée par l'État et qui pourra donc être valablement adoptée par ce Conseil et par le Conseil d'État qui pourra ensuite valider le Plan directeur. C'est important de le dire, le débat est avant tout un débat de fond et non un débat juridique.

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – Aux yeux des Vert'libéraux, la question de la vitesse de pointe semble un combat d'arrière-garde fixée sur les rétroviseurs. Il est clair que le Plan directeur est un programme d'intention qui peut s'opposer à certaines dispositions en vigueur tout en exposant une vision d'avenir. Après une discussion motivée par l'intérêt général des Lausannois, les Vert'libéraux confirment leur soutien à la généralisation du 30 km/h en ville pour trois raisons qui nous apparaissent objectivement tout à fait défendables.

La première, décourager le trafic de transit qui engorge inutilement les espaces publics. Nous comprenons bien que la revendication du 50 km/h ne provient pas de l'intérêt des personnes âgées résidant dans notre ville. En effet, les opposants souvent dogmatiques à la modération de la vitesse de pointe habitent généralement dans des bourgades alentour, mais pas dans Lausanne. Il est évident que le trafic de transit ne doit plus traverser le centre-ville. La limitation à 30 km/h contribuera à réorienter sur l'autoroute de contournement les véhicules circulant par exemple entre Crissier et Lutry ou Saint-Sulpice et Belmont.

Deuxièmement, de nombreuses initiatives dans ce Conseil ainsi que toutes sortes de revendications via pétitions, ou articles de presse, reflètent les conflits sur les routes entre les différents modes de transport qui doivent partager le même espace. La multiplicité et la densification des usages de l'espace public va clairement croître ces prochaines années. Une régulation de la vitesse de croisière à 30 km/h permettra de fluidifier toutes les mobilités en offrant une meilleure cohabitation sur un espace fini qui n'est physiquement pas possible d'élargir.

Troisièmement, la modération de la vitesse ouvre l'opportunité de requalifier l'espace public, notamment pour laisser place à d'autres usages tels que les terrasses, les placettes digitalisées, les aires de rencontre, pour améliorer l'attractivité de notre ville et les activités sociales et économiques. Pour cette raison, une limitation du trafic de transit, une fluidification de toutes les mobilités, une requalification de l'espace public, les Vert'libéraux refuseront l'amendement proposé par le PLR.

Mme Feryel Kilani (Les Verts) : – Je laisserai mon collègue répondre aux arguments de fond. Mais il me semble important de reprendre sur la légalité. Soucieuse de ce principe, je le confirme, comme tout le monde dans cette salle. S'il est à saluer que la minorité s'exprime aussi fort sur sa vision divergente sur la mobilité à Lausanne, je trouve dommage et antidémocratique que de fausses allégations soient tenues. Notre collègue Dupuis a rappelé notre devoir en la matière.

On prétend que notre majorité imposerait des mesures illégales. Le PLR se présente comme le défenseur de la légalité. C'est faux. Les services cantonaux auxquels tous les amendements ont été soumis ont rendu des avis positifs sur ceux-ci. La prise de position de la Direction générale du territoire et du logement est la suivante : globalement, ces modifications cherchent toutes à apporter

des améliorations pour le territoire et l'environnement. En ce sens, elle se recoupe avec les buts et principes décrits dans la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

S'agissant de la mesure du 30 km/h de jour, suite aux remarques de la direction générale de la mobilité et des routes, la majorité de la commission a décidé d'adapter celle-ci en inscrivant « VISER une généralisation des 30 km/h sur le réseau routier ». Il a été confirmé que cet amendement est conforme aux bases légales en vigueur. Le Canton a rendu un préavis positif sur les modifications proposées. Reste la seule et unique réserve du Service des automobiles et de la navigation à propos de l'amendement proposant de réduire les véhicules thermiques d'ici 2030. Mais cet amendement sera modifié pour tenir compte de l'avis des services cantonaux.

C'est donc un Plan directeur qui bénéficiera de l'aval des services cantonaux compétents dont nous parlons ce soir, contrairement à ce que veut faire croire la minorité, ce que je trouve regrettable.

M. Antoine Piguet (PLR) : – En décembre 2020, la Municipalité et le Conseil d'Etat ont ratifié un avenant. Il serait intéressant de connaître la Municipalité dessus et les conséquences qu'il pourrait décoller du PDCOM aujourd'hui. Le PDCOM comme présenté aujourd'hui me semble en contradiction avec ses articles et les articles suivants. Il serait intéressant de savoir si la Municipalité entend tenir ses engagements vis-à-vis des commerçants. Je vous rappelle que cet avenant avait permis de débloquer la situation de la rue Vigie-Gonin.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – J'interviens en complément des excellents propos de ma collègue, Mme Feryel Kilani sur la conformité légale. J'interviens sur des aspects plus généraux et techniques. Sans répéter les propos de Mme Graff et M. Beaud sur les avantages des 30 km/h étendus à l'ensemble de la journée, que ça soit pour les questions de sécurité, qualité de vie et j'en passe.

J'aimerais quand même intervenir. Je suis un ingénieur qui aime bien les faits, les études, les constats objectifs. En ce sens, il y a un document extrêmement intéressant sur le 30 km/h sur les routes principales. C'est une étude de l'Association suisse des ingénieurs et expert en transport, de 2021. Elle a évalué seize cas de 30 km/h sur des routes principales réalisés à ce jour en Suisse et jugés conformes à la législation puisqu'ils sont en vigueur.

Pour répondre par exemple aux propos de Mme Maillard sur le report dans les quartiers, c'est vrai que c'est une préoccupation qui peut être légitime. Mais ces évaluations qui ont été faites démontrent qu'il n'existe aucun exemple connu où un abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h a engendré une modification du trafic. Le passage à 30 km/h n'a donc pas d'impact significatif sur le caractère principal d'une route et la hiérarchie du réseau.

Il faut aussi parler de cette croyance sur le fait que les gens vont perdre énormément de temps. Je cite: « Le passage de 30 à 50 km/h entraîne un allongement de deux secondes par 100 m. Si la limitation à 30 km/h entraîne un flux plus lent, mais continu, ça peut même avoir des effets positifs sur le temps de trajet. » Si on prend ces deux secondes par 100 m et qu'on les reporte sur des automobiles qui traversent l'ensemble de la ville de Lausanne du nord au sud ou de l'est à l'ouest, on arrive à un allongement d'une minute quarante, c'est-à-dire à peu près autant que la certitude d'être bloqué à un feu rouge ou non. Donc cet argument est inapproprié.

Je m'associe aux propos de Mme Graff qui dit que l'avenir nous donnera raison. On le voit pour les 30 km/h la nuit, l'actualité nous a donné raison. Lausanne était pionnière. En 2012, lors de la proposition, le PLR était vent debout. Et quand nous avons voté au Conseil communal en 2019, le PLR a majoritairement soutenu cette mesure. On voit que les positions vont évoluer face à tous ces constats objectifs. C'est une évolution de société. Toutes les grandes villes romandes le font, les grandes villes européennes aussi. Lausanne le fera aussi le plus rapidement possible, on l'espère.

Mme Anouck Saugy (PLR) : – J'aimerais revenir sur les propos de M. le syndic dit que la Ville n'est pas compétente, qui voudrait mettre cette mesure en place progressivement. Si on écoutait certains collègues, on mettrait ça en place dans les cinq prochaines minutes. Mme Graff et M. Vouillamoz, vous parlez de trafic de transit. Quelle est la définition du trafic de transit ? On nous parle souvent de cette fameuse étude qui a été faite avant la fermeture du Grand-Pont et qui annonçait que 60% du trafic lausannois avant les travaux étaient du trafic de transit. Cette étude n'a pas été publiée. On n'a aucune idée de comment les calculs ont été effectués, du nombre de personnes interrogées, etc. Je trouverais pertinent que ce genre d'études soient partagées.

Est-ce que faire Saint-François - Bel-Air en voiture, c'est considéré comme du trafic de transit ? Un automobiliste qui vient de Lutry, je veux bien que ça soit du trafic de transit, car son point de départ est situé hors de la zone. Mais quelqu'un qui vit à l'est lausannois et doit se rendre à Georgette, je ne pense pas qu'on puisse qualifier cela de trafic de transit.

On parle du Grand-Pont. Souvent, l'automobiliste n'avait pas d'autres choix que de passer par là. Un pont, c'est fait pour transiter. On parle de trafic de transit essentiellement est-ouest. Dans ce cas-là, le PLR soutient le fait de passer, dans la mesure du possible, par le contournement plutôt que de s'enfiler dans le centre-ville. Mais qu'en est-il du trafic du nord ? Comment va-t-on faire pour absorber ces véhicules ? J'anticipe les futurs débats de ce plénum. Vous voulez aujourd'hui que les automobilistes contournent Lausanne. Très bien. Mais un jour, il faudra développer le réseau autoroutier autour. Il ne faudra pas dire qu'on ne peut pas mettre d'argent pour les transferts sur les axes nationaux.

Voilà ce que je pouvais dire pour le trafic de transit. Imaginons une rivière avec un barrage. L'eau va continuer de couler et déborder si on ne fait rien pour régler ça.

Je continue sur autre chose. On parle beaucoup de la voiture. Le vélo aussi devrait respecter ce 30 km/h. Il n'y a pas que la voiture qui doit respecter les règles. Je pense que c'est important aussi de parler des transports publics. On en parle très peu. Comment va-t-on régler les inquiétudes des transports publics ? On n'en parle pas beaucoup sur le sol lémanique. *(La cloche sonne)* Je peux réappuyer sur le bouton si vous voulez. J'ai plein de choses à raconter.

Je termine ma phrase sur les transports publics. Ce sont des choses discutées en Suisse allemande. Les transports publics, pour assurer leur cadence avec un 30 km/h généralisé, vont devoir augmenter leur nombre de véhicules et le nombre de personnes qui travaillent pour assurer ses services. On se retrouve avec quelque chose qui est une fausse bonne idée.

Mme Gaëlle Kovaliv (EàG) : – Une vraie question me taraude : le PLR a-t-il peur d'une ville apaisée ? Le groupe Ensemble à Gauche soutient la généralisation du 30 km/h, qui a tellement d'avantages qu'il peut être nécessaire d'insister encore un peu. Ça me paraît tellement évident qu'on se dit qu'on va insister. Premièrement, le risque de choc est limité à 30 km/h. Il y a même des études qui montrent qu'il y a six fois moins de risque de décès. J'ai même des études qui vous parlent de neuf fois moins.

Il y a aussi les avantages pour le bruit. Et sur la santé toujours, l'essentiel de la pollution émise par un véhicule motorisé se fait pendant la phase d'accélération. En réduisant la vitesse, on réduit cette phase émettrice. Il y a les gros avantages pour le vivre ensemble aussi. Et une ville que peuvent se réapproprier les passantes et passants, les parents, les personnes à mobilité réduite.

Et enfin, des avantages économiques. On le voit ensuite par exemple en Suède, où dans la ville de Gand, quand on prend des mesures pour une ville apaisée, le chiffre d'affaires des commerçants augmente. A Gand, c'est 20% d'augmentation avec la capitalisation du centre et la réduction généralisée à 30 km/h. Il ne s'agit pas de faire la guerre aux voitures, mais à la suprématie de la voiture en lui demandant de partager la route. Pour terminer, cette mesure ne doit pas être seule, mais doit s'accompagner d'autres mesures comme la gratuité des transports publics, l'augmentation des pistes cyclables.

M. Daniel Curnier (Les Verts) : – Mon intention est de rassurer Mme Maillard quant au report du trafic des grands axes vers les axes secondaires et les nuisances associées. Les grands axes qui sont en général habités par des personnes qui subissent ces nuisances. J'espère qu'à la suite de cette intervention, elle retirera son amendement. Pour éviter ce report des grands axes vers les sacs secondaires, nous pourrions envisager que les voies secondaires soient limitées à 20 km/h et qualifiées de zones de rencontre, ce qui permettrait de baisser les nuisances liées au trafic individuel motorisé et ainsi lever toutes ses craintes. Je me réjouis de cosigner le postulat qu'elle déposera à ce propos.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – Je dois être un de ces rares grisonnants avec une grosse voiture, certes électrique, et pourtant, je suis assez favorable à la limitation à 30 km/h le plus large possible. Peut-être parce que j'utilise beaucoup ma voiture et qu'espérer rouler à plus de 30 km/h relève plus du rêve que de la réalité. Mais je dois avouer que je suis assez sceptique par rapport au fait que bon nombre d'entre nous pensent que cette mesure va limiter le trafic de transit.

Je crois que M. Beaud en a fait la preuve tout à l'heure. Il a montré que l'effet sera de plus ou moins un feu rouge. Il est illusoire de s'imaginer que des gens vont quitter Pully ou Lutry pour monter sur l'autoroute, quand on connaît son engorgement, ses risques. Ils vont continuer à traverser Lausanne avec peut-être une minute trente ou deux minutes de plus. Les gens resteront sur les axes.

Je suis prêt à parier que l'effet sur la limitation du trafic de transit sera nul. Je pense que ce qu'il manque par rapport à cette politique d'imposer le 30 km/h dans cette ville, c'est qu'il y a certainement la nécessité de le faire, mais il faut peut-être mettre en place d'autres mesures.

J'ai vraiment l'impression que quand on parle de l'ensemble du réseau, on veut absolument sortir de toute voie. Un spécialiste de la mobilité urbaine a dit qu'il fallait les deux : du 50 km/h et du 30 km/h pour faciliter les options de sortie. Peut-être qu'il faudrait amender ce document avec des mesures d'accompagnement et pas seulement de limitation de vitesse, mais aussi de fluidification du trafic. Le trafic est – ouest va rester. Ça fait partie de notre économie.

Aujourd'hui, en transport public, c'est très compliqué. Je crois qu'aujourd'hui, si on veut avancer sur ce sujet du 30 km/h, il faut s'imaginer avoir d'autres options. Peut-être un jour une tangente sud. La plupart des grandes villes où le trafic fonctionne bien ont des contournements au nord et au sud. Celle où ça ne fonctionne pas comme Genève, Fribourg ou Lausanne, c'est qu'il n'y a qu'un seul passage obligé pour contourner la ville. Personnellement, je m'abstiendrai par rapport à cet amendement, mais je pense que si on veut être raisonnable, il faut qu'on aille un peu plus loin et qu'on sorte des dogmes purs et durs, car une certaine réalité du terrain persistera.

Mme Marlène Bérard (PLR) : – J'abonde entièrement dans le sens de mon préopinant. Je voulais revenir suite à certaines interventions et préciser une nouvelle fois que si la mesure est valable quant à la forme, ce qui dérange le PLR, c'est qu'elle n'a pas de substance. Le PLR trouve regrettable de mettre l'accent sur un effet d'annonce plutôt que de viser un effet tout court. S'agissant de la position de la Municipalité, je m'étonne du silence de la municipale en charge de la mobilité et du rôle de porte-parole qu'endosse le syndic sur ce thème. À croire que la direction de la mobilité et sous la tutelle du syndic, étrange.

Je m'étonne aussi de la virulence de certaines interventions et des accusations lancées par les Verts sur le fait que le PLR mentirait quand il soutient qu'il y a une absence de légalité de la mesure visant une généralisation du 30 km/h. Cela a été rappelé par Mathilde Maillard et confirmé par le syndic, à l'heure actuelle, la généralisation du 30 km/h n'est pas de la compétence de la Ville. Nous ne remettons pas en cause que les services cantonaux ont admis que le libellé était acceptable, toutefois, cette mesure reste à l'heure actuelle inapplicable et c'est la raison pour laquelle le PLR s'y opposera.

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Rapidement, je voulais juste encore parler des véhicules d'urgence qui se retrouveraient embêtés par une généralisation du 30 km/h. Dans leur métier, chaque minute compte. Quand ils mettent la sirène, ils peuvent rouler à la vitesse qu'ils veulent, mais pas que. Il y a quand même des gens qui doivent se rendre à leur travail. Il y a des pompiers par exemple qui doivent pouvoir se rendre auprès de leur travail pour pouvoir intervenir rapidement et ces personnes ont aussi besoin de pouvoir circuler rapidement.

Et dernière chose, on a des sondages récents, de 2021, qui montrent que les citoyens suisses sont défavorables à plus de 70% à l'instauration d'un 30 km/h généralisé. Même si on a l'impression parfois d'être un village d'irréductibles Gaulois, je pense qu'il est important de prendre en compte certains résultats qui sont clairs.

Mme Florence Germond, municipale, Finances et mobilité : – J'avais demandé ce tour de parole depuis le début de votre débat, mais j'attendais patiemment mon tour de parole. Je rassure Mme Bérard, je ne crois pas être sous la tutelle du syndic. Ceci est dit. On peut peut-être se parler avec un peu plus de cordialité. Les propos de M. Pernet s'adressent peut-être également aux membres de son propre groupe. Je les invite vivement à un peu plus de cordialité dans les échanges de ce Conseil communal.

Sur le fond, la droite de ce Conseil combat aujourd'hui le 30 km/h. Je crois que la Municipalité le regrette vivement. C'est à complet contre-courant des demandes de la population lausannoise. Peut-être ne les recevez-vous pas, mais moi, je les reçois tous les jours. La population lausannoise nous demande à peu près dans tous les quartiers la mise en place de zones 30.

C'est aussi à contre-courant de tout ce qui se fait à peu près partout en Europe. Les bénéfices évoqués ici sont énormes. Les villes européennes qui passent à la modération du trafic sont en train de réduire drastiquement les morts et blessés graves sur leur route. On y viendra, c'est comme la fumée, c'est comme tout le reste. Il faudra juste un peu de temps à certains pour comprendre les grands avantages, mais on y viendra. C'est juste une question de temps.

Aujourd'hui, les villes qui ont mis en place ces limitations, ces réductions de vitesse, notamment dans les capitales européennes du nord du continent voient des avantages drastiques, je le rappelle, en termes, notamment, de sécurité routière. Si on peut éviter un seul mort dans cette ville ces prochaines années grâce à de telles mesures, on devrait sans hésiter toutes et tous les soutenir.

C'est aussi à contre-courant de tout ce qui se fait à peu près dans toutes les communes de ce canton. Je m'amuse à passer, lors de mes tours à vélo du dimanche, dans différentes communes de ce canton et je constate que certaines communes, dont certaines autorités s'opposent aux 30 km/h à Lausanne, n'hésitent pas à mettre le 30 km/h partout dans leur village et sur toutes les routes de leur village. Donc ce qui se fait, et c'est très bien, les Lausannois et Lausannoises y ont aussi droit pour toutes les raisons qui ont été évoquées.

Je rappellerai une des raisons extrêmement importantes, c'est la diminution du bruit. On sait que notre population est exposée au bruit routier notamment. On subit les nuisances sur sa santé, notamment en matière de repos nocturne. Aujourd'hui, on a les analyses qui sont très précises. Le passage à 30 km/h sur nos routes diminue de façon très importante le bruit de 2 à 3 dB qui sont l'équivalent d'une réduction de 50% du trafic. C'est comme si on avait pu diminuer de 50% le trafic sur la route en termes de bruit ressenti. C'est vraiment extrêmement important.

On a fait des sondages, quand on a fait les tests, suite aux demandes, notamment dans ce Conseil de Mme Decollogny, et soutenues par l'ensemble de ce Conseil. Quand on a fait les tests sur les axes à 30, la population à une immense majorité, de mémoire, près de 90% des habitants, qui disaient avoir ressenti la diminution de bruit et qui soutenaient la mesure, en particulier sur les bruits de pointe. C'est extrêmement important. Par exemple, une moto qui démarre en trombe qui fait beaucoup de bruit et qui réveille une personne. Ces bruits de pointe diminuent de 80% avec les 30 km/h. Ça permet aux gens de dormir la nuit. On sait l'importance du sommeil pour la santé de tout un chacun et le 30 km/h, notamment de nuit, y répond, mais pas seulement.

Ça a aussi été dit, la fluidité du trafic est nettement augmentée avec le 30 km/h. Ça permet de passer un certain nombre d'installations et de régulations lumineuses en orange clignotant. Tout ce qui est perdu peut-être en quelques secondes de temps de parcours l'est regagné dans les carrefours.

Concernant la mise en place du plan de 30 km/h, le plan avance, d'ailleurs avec l'aval de votre Conseil. Avec « Rues vivantes », vous avez voté un préavis qui nous permet de passer environ 40 km du réseau, ce n'est pas rien, le réseau routier de la ville, c'est environ 200 km. Il nous permet de passer 40 km en zone 30. Nous sommes en train de le faire. Nous avançons pas à pas pour passer ces 40 km de rues résidentielles, de rues de quartier à 30 km/h.

Concernant le débat sur le Grand-Pont, on aura toute l'occasion de le faire. Là, on peut respecter le sujet de notre débat qu'est le 30. On va le faire longuement dans le cadre d'une interpellation urgente et je me réjouis d'en discuter, évidemment.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je suis désolé de parler après Mme la municipale. J'aimerais rappeler que tout ce que l'on a dit au cours de cette soirée, nous ne sommes pas opposés aux 30 km/h dans les quartiers. Nous y sommes favorables. Ce que M. Jean-Pascal Gendre a dit tout à l'heure, c'est exactement notre point de vue. Il faut, à certains endroits, sur certains axes, favoriser la fluidité. On peut être pour ou contre, mais notre conviction est que ces axes doivent rester à 50 km/h. Mais nous ne sommes pas opposés aux 30 km/h dans les quartiers. Ne nous faites pas un faux procès.

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Je crois que l'essentiel a été dit. Je me permettrai simplement de rappeler à mes camarades de la gauche radicale que « centre-ville apaisé » est précisément le titre de l'initiative communale du PLR en matière de mobilité.

A l'appel nominal, le Conseil, par 18 oui, 57 non et 5 abstentions refuse l'amendement de Mme Mathilde Maillard.

(insérer vote)

La séance est levée à 20 h 17.

Débats provisoires

Deuxième partie

Membres absents excusés : Mme Pauline Blanc, Mme Angélique Chatton, Mme Anna Crole-Rees, Mme Olivia Fahmy, Mme Denise Gemesio, M. Nicolas Hurni, M. Sébastien Kessler ; Mme Joëlle Racine, Mme Onaï Reymond, Mme Maurane Vouga

Membres absents non excusés : Mme Isabelle Bonillo, M. Pierre Conscience, M. Elouan Indermühle, Mme Astrid Lavanderos, Mme Maimouna Mayoraz, Mme Franziska Meinherz, Mme Patrizia Mori, M. Andrea Münger, M. Olivier Thorens

Membres présents	81
Membres absents excusés	10
Membres absents non excusés	9
Effectif actuel	100

A 18 h, à la salle du Conseil communal, à l'Hôtel de Ville.

Plan directeur communal (PDCom) – « Lausanne 2030 »

Préavis N° 221/17 du 4 mars 2021

Discussion – suite

La présidente : – Je vous prie de bien vouloir prendre place et de faire silence, s'il vous plaît. Avant de reprendre les travaux, je tiens à remercier Patricia Pacheco pour tout le travail qu'elle a fait en amont afin que le traitement de ce PDCom ne dure pas plus longtemps que nécessaire. Vous pouvez lui faire une grande ovation.

Applaudissements.

Page 107

B.5.5. Mise en œuvre d'une stratégie de régulation (...)

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Voilà la seconde mesure à laquelle je me réfère tout à l'heure dont nous savons qu'elle est contraire au droit supérieur. Je vais simplement me référer à ce que ma cheffe de groupe a développé. Cette mesure, même amendée, est vide de sa substance. Il n'est pas possible en état de la mettre en œuvre. Passons. Je vais quand même vous dire ce que j'en pense sur le fond.

Vous voulez interdire les véhicules thermiques, chers collègues de la majorité. À qui allez-vous porter préjudice avec cette mesure ? La voiture est avant tout un outil social. Celles et ceux qui en ont besoin à l'heure actuelle, qui en ont la nécessité, ce sont les personnes âgées qui aspirent encore à une certaine indépendance, les personnes à mobilité réduite, les parents qui doivent jongler entre leur travail, les activités des enfants, les lieux d'accueil de jour. Ce sont ces gens qui vont être pénalisés par une telle mesure. Parmi ces gens, ce sont les plus précaires, ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir un nouveau véhicule. Voilà pourquoi le PLR ne soutiendra pas l'amendement que les Verts déposeront.

Amendement Mathilde Maillard

Page 107, B.5.5. Mise en œuvre d'une stratégie de régulation (...)

M.11.

~~Éliminer les véhicules thermiques d'ici 2030.~~

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – Je vais brièvement prendre position sur l’amendement du PLR et déposer l’amendement conjoint des Verts et du PS. La mesure « Éliminer les véhicules thermiques d’ici 2030 » constitue un élément clé dans l’élimination des gaz à effet de serre. À cause de son importance, la majorité de la coalition a voulu l’inscrire dans le PDCom. Il s’agit d’orienter la politique de la ville dans le respect de ses compétences. À l’heure actuelle, la commune ne peut prendre que des mesures incitatives. Comme améliorer les offres de transport public, notamment pour les personnes précaires. Réduire l’offre de stationnement, équiper les garages de bornes de recharge, subventionner les vélos électriques, etc. Mais il est certain que la législation fédérale et cantonale en la matière doit évoluer. Nous sommes confiants que d’ici 2030, nous aurons les bases légales pour exclure les voitures thermiques de la ville.

Les autorités communales vont œuvrer dans ce sens. Le groupe des Verts et des jeunes Verts va donc refuser l’amendement proposé par le PLR. Par contre, nous sommes d’accord pour modifier le texte pour éviter tout malentendu ajoutant « visé » au début de la phrase. « Viser une élimination des véhicules thermiques d’ici 2030. »

Amendement Alexandra Gerber

Page 107, B.5.5. Mise en œuvre d’une stratégie de régulation (...)

M. 11.

~~Éliminer les véhicules thermiques d’ici 2030.~~

Viser une élimination des véhicules thermiques d’ici 2030.

M. Johann Dupuis (EàG) : – On l’a déjà évoqué dans le débat précédent il y a deux semaines. Qu’on le veuille ou non, la fin de la mobilité fossile est actée et programmée. Elle est désormais « irrévocable ». Si on fait un petit retour en arrière, l’accord de Paris a été transcrit dans le droit suisse. La loi inscrite au niveau national a l’objectif d’arriver à des émissions nulles en matière de CO₂ et de gaz à effet de serre pour le secteur des transports d’ici à 2050. C’est la réalité de notre pays : la fin de la mobilité fossile a été actée à 2050. Il n’est pas impossible que l’UDC dépose un nouveau référendum. Nous aurons l’occasion de reparler de cette problématique au niveau national.

D’un point de vue scientifique, cet objectif à 2050 est insuffisant pour limiter le réchauffement à 1,5°. La probabilité d’arriver à limiter le réchauffement à 1,5° avec des objectifs fixés à 2050 pour un seul secteur, celui des transports, si cet objectif était partagé par l’ensemble des pays développés, la probabilité qu’on arrive à limiter le réchauffement à 1,5° serait toujours inférieure à 50%. Même avec ce genre d’objectifs, nous ne sommes toujours pas dans la cible de ce qu’il faut faire pour assurer la protection du climat.

L’Union européenne a pris acte de cette décision. Elle a annoncé la fin des moteurs thermiques pour 2035. Concrètement, il n’y aura plus aucun constructeur européen qui produira des véhicules thermiques à cette date. Ils seront indisponibles pour le marché suisse comme ailleurs.

Lausanne a pris ses responsabilités avec le Plan climat, sous l’influence du Conseil communal. Elle a souhaité noter dans son Plan climat la volonté d’éliminer les véhicules thermiques à l’échelon 2030. Dans un geste logique, la commission a souhaité reprendre cet objectif du Plan climat pour l’insérer dans le PDCom, qui est un document stratégique.

Ce soir, de quoi parle-t-on vraiment ? Du dernier sursaut du PLR à Lausanne sur cette question qui est déjà actée ailleurs ? Malheureusement pas, c’est un débat qu’on entend également dans d’autres villes de Suisse. J’entends ce soir le discours de Mme Maillard qui essaie de donner une teinte sociale à cette orientation. C’est assez rigolo de prendre le social en otage pour lutter contre la fin de la mobilité fossile. C’est un peu comme cette idée que la fin du mois s’opposerait à la fin du monde. Une idée largement fautive et largement mal exploitée, lorsqu’on connaît les positions du PLR sur ce qui touche la protection sociale des plus démunis. Dire que défendre la voiture, c’est défendre les habitants les plus modestes, c’est prendre un raccourci.

Pour rappel, quel est le programme social qu’on est en droit d’attendre de la ville : l’extension des transports publics, l’extension des possibilités de pratiquer la mobilité active en toute sécurité. C’est une solution active et non sociale.

M. Louis Dana (Soc.) : – M. Dupuis a voulu faire un retour en arrière. Je vous propose un bond en avant. De la politique d'anticipation. Nous sommes en 2035. Toute l'Europe a banni la vente des véhicules thermiques. Toute ? Non ! Un parti peuplé d'irréductibles résiste à la protection de l'environnement : Moschenix.

En arrêtant de badiner, il n'y aura plus de vente de véhicules thermiques à partir de 2035. Il sera alors compliqué pour la Confédération, cantons et les communes de ne pas emboîter le pas de cette décision de l'Union européenne. C'est une mesure importante pour lutter contre les particules fines.

Singulièrement, en Suisse, cela est le cas. Même si cela se passe partout en Europe. C'est une décision locale qui anticipe de cinq ans ce que veut faire l'Union européenne, mais c'est capital pour tenir les engagements qui ont été pris à Paris. M. Dupuis, un professionnel de la profession le disait, cela ne suffira pas. C'est déjà un premier pas que l'on peut faire au niveau de la commune.

Je reviendrai aussi sur le social. Il faudra évidemment des aides. Évidemment que le parti socialiste et ses alliés seront prêts à sortir de l'argent pour obtenir des rabais sur les transports publics, pour obtenir aussi des aides pour les personnes qui ne peuvent pas se passer de véhicules. Il y en a et personne ne le nie au parti socialiste, mais ces aides, ça coûtera de l'argent. Lorsqu'il faudra sortir de l'argent pour obtenir ces aides au niveau fédéral, on espère pouvoir compter sur le PLR qui a souvent une position assez à gauche par rapport à ce qui se dispute à Berne. On espère d'ailleurs que ces aides pourront être obtenues avec l'aide du PLR.

Afin de ne pas mazouter nos ambitions climatiques dans le cadre du ce PDCOM, le Parti socialiste vous invite à soutenir sans surprise l'amendement tel que présenté, le second amendement qui est présenté à l'écran.

M. Valentin Christe (UDC) : – Il est certain que la minorité de ce Conseil communal ce soir peut avoir un peu de potion magique. Peut-être que la volonté de M. Dana est de construire un mur autour de notre ville. Vous parlez de la lutte contre les particules fines. C'est le progrès technique et technologique qui pourront nous y aider. Certains nous ont parlé du référendum contre la loi sur l'électricité.

On nous a parlé de la volonté de l'Union européenne de bannir les véhicules thermiques. Je ne suis pas étonné de voir mes collègues socialistes s'aligner sur cette volonté. Je les avais connus un petit peu plus indépendants d'esprit par exemple, notamment sur la question des juges étrangers. Ce n'est pas très grave, nous pourrions apporter des voitures japonaises, si l'Union européenne ne peut plus construire de véhicules thermiques.

Vous dites que le PLR prendrait le social en otage. C'est cocasse. Vous parlez aussi de la fin du mois qu'il s'agirait de ne pas opposer à la fin du monde. Je crois que la question, au fond, avec ces amendements, est simple. Elle est sociale. Les pauvres n'auront plus qu'à pédaler ou à s'entasser dans des bus et des trams bondés et les riches pourront circuler en voiture. Au fond, c'est un peu la lutte des classes de la mobilité qui est ressuscitée. Cela ne m'étonne pas. Le groupe UDC va soutenir l'amendement du PLR et ne participera pas aux efforts qui visent pour la majorité à modérer les ardeurs de la commission qui s'est peut-être un petit peu emballée.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Cela a été annoncé il y a de nombreux mois, je crois même que la Ville de Lausanne a reçu un prix à ce sujet, c'était à Copenhague, si mon souvenir est bon. Je n'en suis pas certain.

Le 10 mai de cette année, il y a donc six mois, j'ai déposé une question écrite à la Municipalité en demandant comment cette transition pourrait se faire entre le 10 mai 2022 et le 29 décembre 2029. J'attends encore la réponse. C'est dommage que nous ne l'ayons pas reçue avant de traiter le PDCOM, parce qu'elle aurait peut-être pu nous aider à statuer sur ce point. Ce n'est pas le 31 décembre 2029 que les mesures permettant de ne plus avoir de véhicules thermiques dans Lausanne pourront être édictées et/ou mises en œuvre. Il ne reste plus que sept ans pour l'implémenter.

Ma question pressentait aussi qu'il y aurait probablement des impossibilités ou des difficultés. En voici quelques-unes. Il vaut mieux y répondre maintenant plutôt qu'une fois 2030 passée. Lausanne ville-centre est la capitale d'un territoire qui s'étend des Fourgs à Coppet. On parle ici de sites touristiques, de commerces, mais aussi d'administrations non publiques et publiques. Comment organiser et encadrer les livraisons ? Comment faciliter l'accessibilité aux personnes qui viennent de

l'extérieur, les personnes non lausannoises si leur véhicule ou camion n'est pas compatible ? Comment faire avec les véhicules d'intervention d'urgence ?

J'ajouterais que cette mesure est une mesure, je ne vais pas dire pro-riches, mais un peu antisociale. Les véhicules électriques sont chers. Équiper sa place de parc avec une borne électrique coûte cher. Les Lausannoises et les Lausannois qui assurent le fonctionnement de nos institutions, mais qui sont empêchés de passer avec leur voiture, cela va plomber les finances de plusieurs ménages. Regardez dans quel quartier il y a aujourd'hui la plus grande concentration au kilomètre carré de véhicules électriques à Lausanne ? C'est dans les quartiers de l'est lausannois. Des quartiers de villas avec des habitants à hauts revenus. Ce seront les personnes les moins privilégiées financièrement qui seront impactées par cette décision.

Je précise que je ne suis pas opposé à la voiture électrique. Pour preuve, j'avais demandé en 2016 à la régie de mon appartement de m'autoriser à monter à mes frais une borne électrique et cette demande a été refusée. En 2018, alors que j'avais réitéré ma demande, elle a également été refusée.

Il y a aujourd'hui déjà de nombreuses voix qui pensent que de passer du non thermique au tout électrique ne pourra pas se faire aussi vite. Les approvisionnements en énergie électrique propre ne sont pas encore assurés ni prouvés d'autant que l'énergie nucléaire a été exclue de la plupart des pays européens. Le pragmatisme que je suis se pose des questions plutôt que de plonger dans le tout électrique au risque de se tromper.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Nous avons été comparés au village d'Astérix. Merci, c'est flatteur. Dans la série, c'est les résistants qui ont raison.

Je vais ajouter une précision. Il me semble que les ambitions de Mme Gerber sont un peu excessives et que les propos de M. Dupuis étaient incomplets. En effet, au niveau européen, il y a eu la décision de réduire à zéro les émissions de voitures d'ici à 2035. Cela ne concerne que les voitures neuves. Il y aura encore une longue période dans laquelle ceux qui ont acheté un véhicule bénéficieront du droit de l'utiliser, même si c'est un véhicule thermique. Il y aura peut-être des problèmes si le réseau de distribution d'essence venait à périlcliter, mais on peut partir de l'idée que jusqu'en 2045 ou 2050, il y aura encore un certain nombre de véhicules thermiques utilisés par des citoyens. Que ce soit des véhicules d'occasion ou des véhicules qui sont conservés longtemps. Je ne suis pas sûr que d'un point de vue écologique ce soit une excellente idée que de pousser un renouvellement trop brutal du parc automobile. Il y a quand même un gain à conserver les véhicules existants plutôt que d'en produire des nouveaux.

Les objections qui ont été projetées par Mathilde Maillard demeurent pertinentes, indépendamment du cadre européen, indépendamment de ce qu'il se fait. D'ici 2030, il y aura encore des véhicules thermiques. Il n'y a aucune règle en préparation qui vise l'abolition complète sur la route de ces véhicules à cet horizon.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – On pourrait se poser la question de mettre une mesure pour éliminer quelque chose qui n'existera plus. Effectivement, M. Carrel le disait, il y a comme un certain pragmatisme dans l'amendement pour une mesure qui sera inapplicable.

Ce qui me fait un peu plus peur derrière, c'est la même source de réflexion que précédemment. Mon collègue le disait tout à l'heure, il a parlé de véhicules électriques, du remplacement par les véhicules électriques. Je n'ai vu cela nulle part. On veut juste que l'on élimine les véhicules thermiques, mais pas que l'on va favoriser la mobilité individuelle. On dit juste que l'on veut viser à l'élimination des véhicules thermiques. Le sous-jacent, c'est de supprimer les véhicules thermiques. J'ai un véhicule électrique. Je fais partie des gens qui pensent écologiquement, même si des études pourraient montrer aujourd'hui les limites qui ne sont pas aussi franches, que les véhicules électriques sont meilleurs pour l'environnement et qu'ils sont en tout cas meilleurs du point de vue de la santé dans les zones où ils sont utilisés...

Nous n'en parlons pas. On dit juste « pas de véhicules thermiques ». Je vois la politique de la Ville de Lausanne aujourd'hui en matière d'implantation de bornes électriques rapides, il n'y a rien, mesdames et messieurs. Cette ville dort et les autres bougent. « Lausanne, silence, on dort. »

Il y a un sous-jacent beaucoup plus fort à ce texte. C'est la raison pour laquelle je soutiendrai l'amendement, non pas parce que je suis pour le maintien des véhicules thermiques, bien au

contraire, mais parce que je pense que l'on doit offrir une alternative en termes de mobilité individuelle, parce que quoi qu'on en veuille, elle devra exister.

M. Yvan Salzmann (Soc.) : – Pour rebondir sur ce que viennent de dire mes préopinants et pour prouver à M. Pernet qu'il n'y a pas que le Parti radical, mais aussi le Parti socialiste qui pense pragmatiquement à ce genre d'éléments en faveur de bornes, je rappellerai que j'ai déposé un postulat pour l'augmentation sensible des bornes de recharge des véhicules électriques en février 2022 déjà.

Il faut effectivement raison garder. Il faut être pragmatique. Les choses vont peut-être aller avec plus de difficultés qu'on ne le pense, surtout à notre époque où nous ne savons pas vraiment comment va évoluer le prix de l'électricité. Ni les prix de l'énergie, d'ailleurs. Même si la voiture électrique n'est pas la panacée, je pense que c'est une bonne raison, en étant raisonnable, de viser une élimination des véhicules thermiques d'ici 2030 avec tout ce que cela comporte, c'est-à-dire le développement d'infrastructures qui seront prêtes à supporter quelques véhicules électriques pour remplacer les anciens véhicules thermiques. Raison pour laquelle je vous incite avec mes camarades Verts et socialistes de voter le second amendement.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je me pose une question sur cette élimination d'ici 2030. Concrètement, j'ai un véhicule thermique. Je dois le vendre. Soit je le casse, soit je le vends et il sera revendu et il ira ailleurs, dans des pays où il sera racheté. J'aurai la conscience tranquille. Mais mon véhicule continuera à polluer ailleurs. Est-ce vraiment ce que l'on veut ? Ou voudrait-on simplement qu'on remplace les véhicules thermiques par des véhicules électriques petit à petit ? Je serai d'accord là-dessus. Mais je refuse de vendre ma voiture pour la vendre et pour en acheter une neuve.

Qu'allons-nous faire de ces véhicules que nous allons envoyer à l'autre bout du monde ? N'est-ce pas polluer la planète pour avoir la conscience tranquille ? On aura un véhicule électrique, mais si on continue à changer de véhicule tous les trois ans, on aura aussi un problème de surconsommation. N'est-ce pas là-dessus qu'il faudrait agir ? Faire comprendre aux gens qu'ils peuvent garder n'importe quel objet. Je vous prie de faire du silence. Merci. Ce qui est vraiment dommage, c'est la manière dont il faut changer d'appareil tout le temps. Cela crée des déchets à outrance dans le monde. Je demande quel est le bilan global ; 2035, c'est la fabrication des voitures. On va fabriquer des voitures électriques. Mais que va-t-on faire des voitures existantes pour ne pas polluer ailleurs ?

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – Il existe aujourd'hui un consensus assez clair du fait que l'humanité doit éliminer ses émissions de CO₂. La mobilité décarbonée nécessitera le soutien public en faveur de mesures alternatives au fossile. Ma collègue proposera tout à l'heure un amendement pour favoriser la recherche de véhicules électriques.

Il nous semble judicieux d'annoncer la couleur pour les générations futures. En rappelant qu'avant l'horizon 2035 qui a été évoqué plusieurs fois ici, il y a un horizon plus proche : 2025. La ville de Lausanne interdira les taxis thermiques. En élargissant cette mesure à toute la population en 2030, nous soutiendrons le 2^e amendement.

M. Johann Dupuis (EàG) : – On pourra peut-être se mettre d'accord sur quelque chose ce soir. Relever que le débat que nous avons est absurde. Nous sommes en train de fixer un objectif de long terme à 2030 sur des véhicules thermiques. Et on sait bien que la Municipalité n'a aucun moyen légal concret d'éliminer les véhicules thermiques à l'horizon 2030. Il n'y a que la Confédération qui, selon le droit actuel, puisse le faire.

Mais c'est tout de même se fixer un objectif. Et c'est important que les villes de Suisse envoient un message aux autorités supérieures pour dire qu'elles désirent des villes avec moins de voitures thermiques. C'est là, le fond du débat. Ce soir, le PLR nous dit qu'ils veulent continuer d'avoir des véhicules fossiles.

On a entendu dire qu'il manquait des incitations à l'électrique. M. Carrel a en partie raison. Si vous changez le parc automobile pour mettre de l'électrique, les véhicules thermiques ne vont pas disparaître. Ils vont continuer d'émettre ailleurs. Nous disons qu'il ne faut plus de voiture à terme.

Je reviens sur cette histoire de nécessité sociale. C'est vrai qu'une partie de la population continue d'utiliser la voiture pour des raisons de nécessité. La seule manière de gratuité est de développer leur efficacité.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Monsieur Dupuis, pourquoi cherchez-vous toujours à tourner nos phrases et nos mots et nous discréditer de cette façon ? Nous n'avons pas dit que nous étions opposés à la voiture électrique. Nous avons simplement émis des doutes sur cette mesure en disant qu'elle n'était pas réaliste à ce stade. Nous avons expliqué les conséquences collatérales. Nous avons parlé uniquement de voitures électriques, ce soir. Ne transgressez pas toujours nos propos. Cela devient relativement pénible.

M. Oleg Gafner (Les Verts) : – Une remarque. M. Dupuis l'a dit, mais il s'agirait peut-être ce soir d'arrêter d'isoler cette question du parc de véhicules de l'ensemble des mesures que contient le PDCom. Le but est que les gens se mettent au vélo, qu'ils marchent plus, qu'ils prennent plus les transports publics. S'ils devaient garder leur voiture, à ce moment-là, il faudrait que ces voitures ne soient pas thermiques. Mais il ne s'agit pas de tester la faisabilité du remplacement du parc par des véhicules électriques.

Lorsque le Grand-Pont a été construit, il y avait des chevaux dessus. Hier, il y avait des voitures. Demain, il y aura des piétons et des vélos. C'est une évolution du temps. À vous écouter, il faudrait simplement remplacer la voiture par la voiture électrique. Ce n'est pas réaliste. Il ne faut pas discuter de cet amendement sans prendre en compte les différentes mesures dont nous avons discuté ce soir.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je voulais surtout répondre à M. Dupuis. Néanmoins, il faut corriger un élément sur ce qu'a dit M. Gafner. Ce n'était pas hier qu'il y avait des voitures sur le Grand-Pont. C'est manifestement demain, au vu des mesures annoncées par la Municipalité.

Monsieur Dupuis, vous avez caricaturé mes propos. Je me vois obligé de le corriger. Je n'ai pas dit que les voitures électriques n'étaient pas écologiques. J'ai dit que je doutais qu'il y ait un gain écologique à prendre une mesure d'interdiction brutale des véhicules existants. Si vous voulez faire le bilan écologique d'un véhicule, vous devez prendre en compte sa fabrication, son maintien et son remplacement. La mesure européenne qui vise à donner une garantie sur les véhicules existants est bien meilleure. Il y a un coût à raccourcir le cycle de vie de l'objet construit. Le plus souvent, la mesure la plus écologique est de conserver ce qu'on possède déjà. Vous venez de refuser le prolongement des deux mètres pour des motifs de forme. Ce qui oblige à relativiser vos propos en faveur des transports publics.

Mme Clara Schaffer (V'L) : – Ceux qui se prononcent contre les voitures, les gens que je vois ici, sont des gens jeunes et mobiles. La population vieillit. On ne pourra pas tous se mettre au vélo. Tout le monde n'a pas la possibilité de marcher et de faire du vélo. C'est bien joli de vouloir éliminer complètement la voiture, mais il y a toute une partie de la population qui en aura toujours besoin. Je pense aux malades, aux gens âgés. Une femme célibataire qui doit amener ses enfants à la crèche et se rendre à son travail. Elle ne peut pas le faire en vélo. Éliminer complètement la voiture est une mesure illusoire.

La présidente : – La parole n'est plus demandée. Nous allons passer au vote. Nous allons d'abord opposer l'amendement des Verts/PS à l'amendement PLR. Nous affichons le schéma de traitement des amendements. L'amendement que vous retiendrez sera voté ensuite de manière habituelle.

A l'appel nominal, le Conseil, par 53 votes pour l'amendement Alexandra Gerber, 23 votes pour l'amendement Mathilde Maillard et 1 abstention retient l'amendement de Mme Alexandra Gerber.

(insérer vote)

A l'appel nominal, le Conseil, par 54 oui, 18 non et 4 abstentions accepte l'amendement de Mme Alexandra Gerber.

(insérer vote)

Page 110, avec le point

B.6.1 Garantie d'une politique du stationnement (...)

B.6.2. Suppression de toute gratuité du stationnement à Lausanne

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Je m'étonne fortement de l'amendement qui consiste à vouloir supprimer toute gratuité du stationnement à Lausanne pour plusieurs raisons. Premièrement, alors que la gauche réclame la gratuité des musées, des transports publics, elle veut taxer les loisirs qui sont pourtant destinés à l'ensemble de la population sans distinction de couches sociales. En supprimant la gratuité du stationnement à Lausanne vous empêcherez les familles de se rendre au bord du lac avec leur couverture, leur ballon de foot et de se rendre avec leurs enfants et le matériel qui va bien pour le lac. Vous allez empêcher les personnes à mobilité réduite de pouvoir stationner à proximité du lieu où elles doivent se rendre pour une durée limitée.

Vous supprimerez la possibilité d'aller boire des cafés, d'aller au restaurant du coin ou d'aller faire des achats dans les boutiques de quartier. Vous allez pousser les Lausannois à aller consommer à l'extérieur de la ville. Où est le bénéfice pour Lausanne ? Le seul que je perçois est celui d'augmenter les recettes fiscales ou de compliquer à l'extrême la vie des Lausannois qui ont parfois le besoin de recourir à un moyen de locomotion autre que le bus.

Autre point, c'est l'impact général qui durera sur le stationnement à Lausanne. On parle de supprimer toute gratuité du stationnement à Lausanne. Sommes-nous en train de voter sur la fin de gratuité des places de parking pour les vélos et les scooters également ? Quel est le but de cet amendement ? Réduire les nuisances et la pollution ? Éviter un bal des voitures dans les quartiers ou rendre impossible le parage à Lausanne ?

Si la raison est de réduire les nuisances et la pollution, les places de parc devraient rester gratuites pour les voitures électriques. Si la raison est d'éviter les va-et-vient des voitures qui chercheraient des places de parc gratuites, il faudrait augmenter la proportion. Les voitures qui tournent pour chercher une place le font parce que le conducteur habite le quartier et veut rentrer chez lui, soit parce qu'il doit aller dans un commerce ou ailleurs et c'est absence de place qui le fait tourner.

Ce qui me fait dire que la raison d'un tel amendement est de rendre impossible le parage à Lausanne. Cette vision défendue par la gauche n'est pas compatible avec les besoins d'une grande partie de la population. Oui, il faut réduire les nuisances. Oui, il faut réduire la pollution. Oui, il faut améliorer l'offre en transports publics et reporter autant que possible le trafic automobile sur un autre mode de transport, mais il ne sera pas possible d'imposer aux familles, aux personnes à mobilité réduite, aux commerçants, aux entreprises, aux habitants un abandon total du transport individuel. Il faut arrêter de penser qu'en supprimant les places de parking gratuites à Lausanne, la ville va s'affranchir de toute circulation.

Il faut une vision plus large et moins totalitaire qui soit intégrée dans la réflexion de tous les modes de transport. Il faut favoriser le transport en commun quand cela est possible, mais également mettre en place un stationnement efficace pour l'ensemble de la ville. C'est la raison pour laquelle le PLR va refuser l'amendement suggéré et vous invite à en faire de même. On propose à la place l'amendement qui consiste à dire « le maintien d'un concept de stationnement efficace pour l'ensemble de la ville ».

Amendement Marlène Bérard

Page 110, B.6.2. Suppression de toute gratuité du stationnement à Lausanne

Suppression de toute gratuité du stationnement à Lausanne

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – En préambule, j'aimerais préciser que la politique de stationnement est quelque chose d'extrêmement important dans une politique de mobilité. La politique de stationnement est un levier d'action pour influencer les habitudes de déplacement, pour inciter les automobilistes à changer de comportement et favoriser le transfert modal. Cela s'inscrit dans la continuité de toutes les mesures que nous avons discutées jusqu'ici dans le cadre de ce plan. Nous l'avons vu dans l'ensemble des débats, l'espace public est très disputé pour différents usages, un espace public qui n'est pas extensible.

L'usage réservé jusque-là à l'automobile doit être rééquilibré. Cet espace public a une valeur. Or, aujourd'hui, il existe encore à Lausanne des places de stationnement gratuites vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Pour les autres, le stationnement est payant moins de la moitié du temps. Or, aujourd'hui, offrir la gratuité du stationnement automobile, c'est subventionner ce que l'on ne veut

pas encourager en relation avec l'ensemble de la politique de mobilité dont nous avons parlé. C'est un changement de paradigme. On doit considérer qu'il n'est plus gratuit de stationner une voiture à Lausanne parce que nous ne souhaitons pas encourager l'utilisation de la voiture.

Supprimer cette gratuité – vous parliez des habitants – c'est justement donner la priorité aux habitants, mettant à disposition des habitants qui ont un macaron des places pour qu'ils n'aient plus besoin de tourner et qu'ils aient plus facilement accès à des places proches de chez eux parce que ces places ne seront plus squattées par des gens qui viennent dans le centre-ville temporairement. Cette mesure est favorable aux habitants qui ont besoin d'avoir une voiture et qui auront plus de facilité à trouver des places. Je vous invite à suivre la sagesse de la commission et de la suggestion telle qu'elle est ressortie de la commission.

Par rapport à des propos de Mme Bérard, si on veut aller au bord du lac, je rappelle que grâce notamment à cette majorité et aussi à l'amendement qui a été déposé pour renforcer les transports publics vers les lieux de loisirs, nous incitons les gens à aller en transports publics jusque-là. Les Verts soutiennent les transports publics. Cette mesure, si vous lisez l'ensemble du chapitre, c'est les transports motorisés individuels. Les vélos ont fait l'objet d'un autre chapitre.

M. Louis Dana (Soc.) : – C'est compliqué de parler après le toujours très complet M. Beaud qui a presque tout dit. J'aimerais juste rajouter une chose. Toujours dans la continuité des loisirs qui sont défendus ici par Mme Bérard, il y a quelques mois, la Ville de Lausanne a décidé que le parking de Bellerive deviendrait payant. Je crois qu'il y a toujours des gens qui ont des loisirs au bord du lac.

La réponse que l'on donne, c'est que les personnes qui doivent vraiment utiliser une voiture pour pouvoir accéder à leurs loisirs pourront toujours le faire. La réponse que privilégie la ville, c'est : des métros, l'inauguration d'une ligne, la ligne numéro 24 pour faire bénéficier le bord du lac, les quartiers qui se trouvent au bord du lac qui sont parfois dépourvus d'accès en transport public pour Ouchy ou d'autres quartiers en bord de lac, c'est la réponse. Ce n'est pas le fait de payer 3 francs de l'heure, ce qui va couper les gens de leurs loisirs. Ce n'est pas la vérité.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Quand vous parlez de l'élimination du stationnement payant, c'est aussi la nuit et les dimanches. Il faut imaginer ce que cela veut dire comme impact sur certaines personnes. Une famille qui vient voir sa grand-mère à Lausanne. Comment elle va faire ? Elle va devoir payer toute la nuit un parking devant chez elle ? Comment imaginez-vous qu'une famille nombreuse avec trois ou quatre enfants va se déplacer pour venir à la piscine de Belleville ? Je connais des gens pour qui la piscine devient vraiment difficile. Je trouve antisocial cela. Je m'inquiète vraiment de savoir comment on va traiter les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles nombreuses et les familles monoparentales dans cette ville quand on devra payer partout, même le week-end et la nuit. Combien cela va-t-il coûter de venir rendre visite à une personne de sa famille qui habite au centre-ville et qui est une aînée ?

La présidente : – Il y a une petite erreur d'affichage. Nous sommes en train de parler du B.6.2 sur la suppression de toute gratuité de stationnement à Lausanne. C'est pour qu'il n'y ait pas de confusion. La discussion porte bien sûr la suppression de toute gratuité de stationnement à Lausanne. C'est bien juste, Madame Bérard ? Voilà, le bon amendement est affiché.

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Pour préciser, si on suit le déroulé que vous avez suivi jusqu'à présent, on doit d'abord voter sur la question de la suppression de toute gratuité du stationnement à Lausanne. Le PLR propose de supprimer cette mesure. Dans un second temps, il y a un ajout, un amendement nouveau, pas dans le sens qu'il est nouveau pour vous, mais une nouvelle mesure qui serait le maintien d'un concept de stationnement efficace pour l'ensemble de la ville qui doit faire l'objet d'un vote.

A l'appel nominal, le Conseil, par 29 oui, 41 non et 2 abstentions refuse l'amendement de Mme Marlène Bérard.

(insérer vote)

Page 110, Offre publique

B.6.3. Destination des PLD en priorité de stationnement (...)

B.6.4. prise en compte des besoins de la clientèle des commerces et services (...)

B.6.5. Maintien d'une alternative pour les résident·e·s

B.6.6. prise en compte des besoins spécifiques pour les manifestations

Mme Charlotte de la Baume (V'L) : – B.6.5, j'aimerais rebondir sur ce point. Maintien d'une alternative pour les résidents. Les Verts libéraux ne soutiennent pas la protection de la voiture en centre-ville. Néanmoins, nous pensons que lorsqu'une voiture est indispensable, la transition doit être embrassée et soutenue par la ville.

Pour les habitants du centre-ville qui souhaiteraient effectuer cette transition et dont la majorité ne dispose pas de place de parking privé, le manque de place de parking longue durée rend cela impossible. Afin de permettre cette transition aux Lausannois qui le souhaitent, il est indispensable de proposer des places de stationnement longue durée via le macaron, et au prix de l'électricité en vigueur, sans inclure un tarif supplémentaire. La majorité des places de parking en centre-ville propose un maximum de deux heures à des prix qui sont chers. Cela rend impossible la possibilité de laisser la voiture toute la nuit pour qu'elle recharge.

En ce sens, nous proposons d'avoir un nombre suffisant de places bleues qui sont accessibles via le paiement du macaron de bornes de recharges électriques avec le tarif du réseau de l'électricité sans surcoût.

J'ai entendu ce soir que l'objectif n'était pas de faire la guerre aux voitures, en particulier aux voitures électriques. J'espère que cet amendement aura la faveur de ce Conseil. Je propose de rajouter un bis à la mesure numéro 5. « Supprimer des places de stationnement pour rééquilibrer les usages de l'espace public et de mettre à disposition des bornes électriques à prix coûtant pour la recharge. »

Amendement Charlotte de la Baume

p.110, ajout mesure M.5.bis

M.5.bis

Mettre à disposition des résident.e-s des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques à prix coûtant.

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Pour bien comprendre votre mesure 5 bis, vous la mettez sous le point B.6.9 ? Question de forme. Aussi pour dire que le groupe PLR soutiendra l'amendement proposé par Les Vert'libéraux. Ce n'est pas souvent que l'on en a un. En plus, il est bien et on le soutiendra.

Mme Charlotte de la Baume (V'L) : – Je vous remercie pour le soutien, Mme Saugy. Je ne suis pas sûre que cette pique soit vraiment nécessaire. Pour la forme, je vous proposerai de le mettre à la suite de la mesure M 5.10. Il ne me semblait pas que Mme la présidente allait s'arrêter à la lecture de chaque mesure.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Comme gardien, dans la mesure du possible, de l'unité rédactionnelle de nos travaux, je me permets de dire, et je pense que ces propos pourraient valoir, s'ils sont validés par la dépositaire de l'amendement, interprétation future ou de permettre comment comprendre cet amendement à l'avenir. Au lieu de faire un bis, on refait la numérotation comme nous l'avons fait dans les autres points quand on a ajouté des éléments. Pour cela, c'est réglé.

J'ai une question plus sur le fond. Je ne suis pas sûr que l'indication « à prix coûtant » soit très claire. Je suppose que vous vous référez au prix de l'électricité, mais cela crée des confusions. Est-ce qu'il faut aussi faire porter le prix de l'investissement dans la borne de recharge ? À mon avis, on pourrait se passer de cette question de « à prix coûtant », mais cela m'intéressait de savoir de votre part ce que vous entendez par cette formule.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Nous pourrions également soutenir cet amendement. Nous avons aussi des réserves sur « à prix coûtant » dans lequel on pourrait également inclure le prix de l'espace public.

Mme Charlotte de la Baume (V'L) : – Merci pour la précision. Le message est de dire « à prix non prohibitif » ou « abordable », un prix qui ne comprend pas le prix du stationnement. On pourrait le formuler en « au tarif du prix de l'électricité en vigueur » ou « abordable ». Le but n'est pas d'entrer dans les détails si on couvre dans le prix l'amortissement de la borne.

La présidente : – Excusez-moi de vous interrompre. Pour la formulation des amendements, comme M. Benoît Gaillard l'a demandé, cela pourra être revu après.

Mme Charlotte de la Baume (V'L) : – Je reformule en « à prix abordable ».

M. Louis Dana (Soc.) : – Nous étions prêts à soutenir l'amendement avec la formulation « à prix coûtant », mais pas avec cette nouvelle formulation. Il semble que le stationnement doit être pris en compte quand bien même c'est une voiture électrique.

M. Valentin Christe (UDC) : – Il est vrai qu'il règne un certain flou artistique sur les amendements qui sont déposés à la dernière minute. Il est vrai qu'on peut se poser la question sur ce que signifie « prix coûtant ». Est-ce que cela inclut aussi les taxes lausannoises sur l'électricité ? C'est loin d'être bon marché. C'est sans doute la différence.

Mme de la Baume tout à l'heure disait que le stationnement lausannois avait un coût prohibitif. Je suis enchanté de l'apprendre. Je pose la question de la cohérence des déclarations avec le reste du débat de ce soir. Quoi qu'il en soit, nous sommes un peu empruntés face à cet amendement dont la formulation semble assez fluctuante. Sa formulation et sa rédaction précise ont une importance capitale pour savoir ce sur quoi nous votons. Je me réjouis des éclaircissements sur la formulation nouvelle qui vient de s'afficher et dont dépendra notre position au moment du vote.

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – Je renonce et je laisse Mme de la Baume compléter.

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Pour éviter toute confusion sur la question de savoir quel prix on doit appliquer pour le stationnement de véhicules électriques à Lausanne, le groupe PLR propose simplement de supprimer la référence à un quelconque prix, c'est-à-dire que l'on propose un nouvel amendement dont il faudra définir la numérotation par cohérence. C'est-à-dire : mettre à disposition des résidents deux bornes de recharge pour véhicules électriques.

La question reportée dans le prix du stationnement tombe un peu parce que les résidents qui bénéficient de macarons payent un macaron et non pas le stationnement.

Sur cette base, le prix du stationnement n'entre pas en considération. Ensuite, de savoir quel prix on doit payer pour les recharges électriques, cela ne devrait pas être mis dans un PDCOM. C'est dans les normes d'application qu'il faudra définir le prix que le consommateur va payer. Cela dépend de tellement de facteurs qu'il me semble à ce stade un peu dommage de vouloir préciser. À mon sens, ce n'est pas la nature même de cet amendement. Nous voulons développer le parc électrique au sein de la Ville de Lausanne et que l'on mette à disposition des Lausannois des recharges.

Mme Charlotte de la Baume (VL) : – Tout d'abord, je remercie M. Christe de ne pas me faire dire des choses que je n'ai pas dites. Ce n'est pas la peine de faire du zèle dans l'extrapolation. Je vois ici que le prix est vraiment problématique. De toute manière, le coût du stationnement est déjà pris en compte dans le macaron. Je ne mets aucunement en compte la question du stationnement et de son prix. Je voulais juste préciser qu'un des deux problèmes majeurs de ces recharges électriques, c'est le prix de l'électricité et non pas du stationnement. Je vais enlever cette notion de prix au vu du consensus. Nous allons mettre un point après « électriques » et cela sera discuté dans un second temps.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – Je renonce.

M. Louis Dana (Soc.) : – Le groupe socialiste soutiendra l'amendement tel que corrigé par Mme de la Baume.

M. Daniel Curnier (Les Verts) : – Il y a quand même un problème fondamental à remplacer les véhicules thermiques par des véhicules électriques individuels, même si c'est dans une optique de transition.

Peut-être qu'une mesure de transition serait d'avoir des véhicules partagés électriques de type Mobility, mais l'industrie des voitures électriques et la production des batteries est un désastre écologique et social absolu. À titre personnel, sans avoir consulté mon groupe, je refuserai cet amendement puisqu'il ne précise pas s'il s'agit de véhicules collectifs ou individuels.

Mme Karine Roch (Les Verts) : – Je m'excuse d'alourdir ce débat. Juste une question, je me demande si c'est possible d'amender les véhicules thermiques qui seraient garés sur des places pour véhicules électriques ? J'ai l'impression que non.

Mme Marlène Bérard (PLR) : – C'est peut-être parce que je fatigue avec la longueur de ce Conseil communal, mais s'il y a une nouvelle demande qui est formulée, il faudrait la formuler par le biais d'un amendement. La question qui vient d'être soumise par Mme Roch qui consisterait à intégrer une nouvelle mesure qui consisterait à amender un véhicule non électrique qui stationnerait sur des places de parc réservées à des véhicules électriques serait une mesure proposée en plus. Soit Mme Roch le formule en tant que tel comme nouvel amendement, sinon, je vous propose que l'on vote cet amendement modifié par Mme de la Baume pour que nous avançons dans le débat.

Amendement Charlotte de la Baume modifié

P.110, ajout mesure M.5.bis

M.5.bis

Mettre à disposition des résident·e·s des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques.

A l'appel nominal, le Conseil, par 52 oui, 17 non et 7 abstentions accepte l'amendement de Mme Charlotte de la Baume.

(ajouter vote)

Page 110, Offre publique

B.6.7. Maîtrise du stationnement des deux-roues motorisés

B.6.8. Garantie d'une offre suffisante pour les personnes à mobilité réduite (...)

Mme Marlène Bérard (PLR) : – J'interviens sur le point B.6.9 avec le fameux ajout que le PLR proposait tout à l'heure, qui est de rajouter « maintien d'un concept de stationnement efficace pour l'ensemble de la ville ». Je ne reviendrai pas sur les arguments. L'idée était de permettre aux quartiers de pouvoir accueillir des visiteurs sur une courte durée, et puis d'avoir d'autres zones de cartographie dans la ville en fonction des besoins de chaque quartier.

Amendement Marlène Bérard

Page 110, Offre publique

Ajout B.6.9

Maintien d'un concept de stationnement efficace pour l'ensemble de la ville.

A l'appel nominal, le Conseil, par 28 oui, 47 non et 2 abstentions refuse l'amendement de Mme Marlène Bérard.

(ajouter vote)

Page 110, Offre privée

Page 110, Offre publique

Habitant·e·s places macarons

Page 111

Pendulaires et visiteur·euse·s P+R

Stationnement manifestations, car et poids lourds

Zones foraines

Deux-roues motorisés

Places handicapés, taxis et livraisons

Offre privée

Domaine privé

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je vous propose un amendement. Je vous propose de compléter ce point ainsi : « personnes à mobilité réduite et celles avec des troubles cognitifs, les organisations privées et publiques de soins à domicile, les taxis, les entreprises et les commerçants. Mise en

œuvre d'un macaron pour les entreprises et les prestations de services, ainsi que pour les proches aidants ». Je trouve que c'est important de développer un peu plus ce point. Les personnes à mobilité réduite, c'est une chose. Mais il y a toutes les personnes qui, avec l'âge, ont des troubles cognitifs. Il y a aussi les soins à domicile et les proches aidants. Imaginer des macarons pour ces personnes, ce serait vital pour nos aînés.

Amendement Françoise Piron

Page 111,

M12 Poursuivre la collaboration active avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite **et celles avec des troubles cognitifs, les organisations privées et publiques de soin à domicile**, les taxis, les entreprises et les commerçant·e·s. Mise en œuvre d'un macaron pour les entreprises et les prestataires de services, **ainsi que pour les proches aidants.**

A l'appel nominal, le Conseil, par 66 oui, 1 non et 3 abstentions accepte l'amendement de Mme Françoise Piron.

(insérer vote)

Page 111

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Le groupe PLR vous propose, page 111, de supprimer la mesure M14, « développer un monitoring du stationnement privé ». On propose de supprimer cette phrase, car les informations relatives au stationnement privé sont des données déjà disponibles auprès des autorités, dans le cadre de permis de construire, notamment. Cette mesure n'a donc pour effet que de charger de manière inutile l'administration qui a déjà assez à faire et qui peut compiler les données en sa possession. Je vous invite donc à soutenir l'amendement PLR proposé.

Amendement Anouck Saugy

Page 111, Offre privée, domaine privé

Suppression M. 14.

~~Développer un monitoring du stationnement privé.~~

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – De notre côté, nous peinons à comprendre l'objectif de cette suppression. Le PDCOM, dans les études de base, a eu un mérite important : celui d'enfin faire un recensement complet du stationnement automobile à Lausanne sur le domaine public et sur le domaine privé. C'est ce relevé dont l'administration dispose.

Avoir un monitoring, aujourd'hui, c'est avoir un outil qui permet de calibrer le nombre de places qu'on offre dans chaque quartier en fonction des besoins réels. En s'attaquant à cette mesure, on montre qu'on ne veut pas avoir le nombre de stationnements adapté aux besoins, mais maintenir le statu quo. Je le regrette. C'est un outil d'aide à la décision pour le collectif, pour mettre le bon nombre de places au bon endroit. Je vous invite à refuser cet amendement du PLR.

A l'appel nominal, le Conseil, par 19 oui, 44 non et 5 abstentions refuse l'amendement de Mme Anouck Saugy.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – C'est un amendement pour prendre acte et pour expliquer ce qui va sûrement se passer dans le PGA. La Municipalité propose d'adapter les règles du stationnement privé dans le cadre de la révision du PGA en limitant l'offre lorsque le contexte et la desserte le permettent. Au final, la Municipalité se contentera de renvoyer aux normes VSS, les normes d'association des professionnels des routes et des transports. Des normes complexes auxquelles personne n'a accès. C'est un droit qui s'applique de façon universelle dans les villes vaudoises qui n'est accessible à personne. C'est relativement souple. La Municipalité pourrait dire qu'elle applique les normes VSS, mais je pense que l'idée d'adapter les règles privées ne sera pas suivie d'effet. Je vous propose donc de supprimer cette petite ligne déclarative.

Amendement Matthieu Carrel

Page 111, Offre privée, domaine privé

Suppression M. 15.

Adapter les règles du stationnement privé dans le cadre de la révision du PGA, de l'élaboration de PA, en limitant l'offre lorsque le contexte et la desserte en TP le permettent.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Le texte de cette mesure M15 est très important. M. Carrel l'a compris. C'est la base du Plan d'affectation communal, où on attend un durcissement de la politique en la matière. Il faut aussi rappeler le dimensionnement du nombre de places de stationnement aujourd'hui.

Les normes VSS dont parle M. Carrel différencient le besoin en fonction de la localisation, notamment en termes de transports publics pour les zones d'activité. Elles ne prévoient malheureusement pas encore cela pour le logement.

Dans la pratique, on constate que, même si quand j'ai commencé dans le Conseil communal, on prévoyait une place de stationnement par logement, en douze ans, aujourd'hui, même les promoteurs immobiliers ne souhaitent plus développer un tel nombre de places de parc. Derrière, ils n'arrivent pas à les valoriser. Aujourd'hui, si on prend l'exemple des Plaines-du-Loup où on pensait être ambitieux lorsqu'on a mis 0,5 place de parc par logement, on ne va même pas réussir à les remplir. Il y a des places qui restent libres. On doit adapter ces outils pour réaliser moins de places de parc. C'est de l'argent gaspillé. C'est une question de bon sens. Une question économique aussi.

A l'appel nominal, le Conseil, par 14 oui, 51 non et 4 abstentions refuse l'amendement de M. Matthieu Carrel.

(insérer vote)

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Le groupe PLR propose toujours sur la page 111 au niveau de la mesure M18 de supprimer la mesure M18 du PDCom, une mesure qui consiste à reprendre le contrôle des parkings privés à usage public du centre-ville. Le groupe PLR s'oppose au maintien de cette mesure pour plusieurs raisons. Tout d'abord, un parking est une infrastructure qui se dégrade très vite.

Pour différents facteurs, que ce soit la pollution ou l'utilisation. Un parking, c'est peut-être rentable, mais c'est un perpétuel investissement pour qu'il le reste. Il ne faut pas minimiser les coûts de ce type d'infrastructures qui ont besoin en permanence de fonds d'investissements importants et d'entretiens conséquents. Cela étant dit, la Ville de Lausanne n'a pas les moyens financiers d'acheter les parkings privés lausannois et d'autre part, cela n'est possible qu'à l'échéance de superficie. Une échéance que nous sommes loin d'avoir atteinte.

Une mesure dans le PDCom qui consiste à reprendre le contrôle des parkings signifie la résiliation du droit de superficie de la ville qui deviendrait propriétaire des installations existantes. C'est une raison pour laquelle il faudra payer une indemnité. Or, l'argent pour payer cette indemnité, aujourd'hui, la Ville de Lausanne ne l'a pas. L'argent nécessaire à l'entretien des parkings ou nécessaire à un éventuel réaménagement des parkings, Lausanne ne l'a pas non plus.

Je propose à la Ville de se concentrer d'abord sur le parking, qu'elle soit prochainement rachetée, on voit très bien ce que la Ville va en faire, mais, avant de s'attaquer à tous les autres parkings de la ville, je vous propose de supprimer cette mesure du PDCom.

Amendement Anouck Saugy

Page 111, Offre privée, domaine privé

Suppression M. 18.

Reprendre le contrôle des parkings privés à usage public du centre-ville.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – C'est un postulat que j'avais proposé pour demander à la ville de reprendre le contrôle des parkings privés à usage public. La Municipalité a ensuite engagé la procédure pour récupérer le parking de Montbenon vu sa proximité avec la gare qui était intéressante. Une interpellation avait été proposée pour demander des chiffres sur les parkings qui avaient servi à alimenter fortement ce postulat.

Il est important que la collectivité maîtrise le stationnement et la tarification. Vous avez raison, c'est effectivement le cas, nous allons devoir attendre un moment pour le prochain. Le prochain, sauf erreur, je crois que c'est Bellefontaine, dans quinze ou vingt ans. Aujourd'hui, on doit aller de l'avant sur Montbenon et on doit poser l'intention politique qui est que l'on veut continuer à prendre le contrôle des parkings privés à usage public. Nous allons donc refuser l'amendement du PLR.

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – Avec le terme « reprendre le contrôle », nous supposons qu'il s'agit du rachat par la Ville. Toujours avec le regard tourné vers l'avenir, les Vert'libéraux ne partagent pas le fait d'endetter les générations futures avec de l'argent public avec un ouvrage en béton armé où il faudra encore investir des millions pour les mettre en conformité et de le maintenir durablement.

S'il s'agit de contrôler l'offre, il n'est pas nécessaire d'emprunter des dizaines de millions alors qu'il suffirait d'agir par convention et la régulation des droits de superficie, sans parler des nombreux articles du PDCOM que nous avons consacré au stationnement. Nous sommes d'accord pour diminuer l'offre de stationnement en surface qui encombre inutilement nos rues pour requalifier l'espace public.

Il faut laisser les parkings où ils sont, c'est-à-dire en sous-sol et les laisser aux mains des sociétés privées plutôt que désendetter notre Ville avec des infrastructures d'un autre âge. Les Verts libéraux soutiendront l'amendement du PLR. Nous vous invitons à en faire de même.

M. Matthieu Delacrétaz (PLR) : – Après s'être révélée promotrice immobilière, la Ville se voit maintenant exploitante de parkings du public. Quel CV impressionnant ! Nous proposons de supprimer cette mesure, car nous considérons que nous pouvons laisser les professionnels faire leur travail, d'autant plus qu'ils le font très bien. Je rappelle que le parking de la Riponne a reçu récemment un prix européen pour la qualité de sa rénovation. Les exploitants des parkings travaillent avec un partenariat intime avec les habitants du centre-ville. Ils répondent à un besoin important de l'offre de plateformes d'échanges intermodaux.

Les parkings ne seront certainement plus affectés tout à l'auto dans le futur, mais laissons les exploitants professionnels et expérimentés se réinventer pour répondre aux réelles attentes de leurs visiteurs tout en s'adaptant au développement de la mobilité et de l'avenir.

Reprendre le contrôle, une attitude conquérante et guerrière de la ville dans son PDCOM. À mon avis, c'est une attitude qui n'est pas nécessaire. Nous pouvons compter sur nos partenaires privés historiques pour répondre aux besoins des Lausannois. Il ne faut pas oublier que les DDP apportent des revenus non négligeables à la Ville sans qu'elle prenne de risques liés à leur exploitation.

M. Louis Dana (Soc.) : – Tout d'abord, pour revenir sur le prix obtenu par le parking de la Riponne du plus beau parking d'Europe, visiblement, il ne faut pas grand-chose. Il suffit de peindre des places en bleu et de mettre des bambous et on a le prix.

Il y aura peut-être toujours un peu de parkings à certains endroits, mais c'est parfois de pouvoir faire autre chose de ces parkings. Je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit par M. Beaud qui est plus compétent que moi en la matière. Il a presque tout dit. J'aimerais répondre à une chose qui vient d'être dite pour le commerce. Ce n'est pas la présence de parkings souterrains qui aide le commerce.

Si on veut aider le commerce de proximité, comme nous l'avons dit à de multiples reprises, il faut intervenir sur les loyers, il faut intervenir sur les solutions à trouver pour pouvoir coexister avec le commerce en ligne, et puis, on le voit de plus en plus désormais, c'est aussi parfois d'intervenir sur le marché du travail pour aller contre la pénurie de main-d'œuvre dans le commerce de détail et de proximité. Le groupe socialiste, à l'instar des Verts, soutiendra la première version de ce PDCOM.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – Je suis membre du conseil d'administration de feu le parking de la Gare SA. La gauche souhaite reprendre le contrôle des parties privées à usage de la ville, pourquoi pas. Je vois plutôt un danger à inscrire ça dans le marbre. Finalement, on peut agir de manière au cas par cas.

Cette mention est inutile dans le cadre du DDP. Le propriétaire du terrain a toujours la possibilité de reprendre le bien et d'en faire ce qu'il en veut. Par contre, d'inscrire une telle volonté politique, je comprends la notion de la volonté politique, elle est légitime pour les partis qui la déposent, mais s'obliger à reprendre des choses qui n'auraient peut-être dans vingt ans ou dans quarante ans

aucuns sens ou pour lesquelles nous n'aurions peut-être pas les moyens de le faire, cela me paraît prendre un risque inutile.

La Municipalité a à chaque fois la possibilité, quand l'occasion se présente, de proposer une inquisition, si un des parkings vient sur le marché de se positionner comme acquéreur et de faire valoir les droits. Ce point M18 est inutile et dangereux. Il oblige à des choses qu'on ne pourrait ne plus vouloir faire dans vingt ou quarante ans. Je vous propose pour cette raison de le supprimer.

M. Matthieu Delacrétaz (PLR) : – C'était ma première prise de parole dans ce conseil. J'ai oublié de déclarer mes intérêts. Pour répondre à M. Dana, je pense que le prix qui a été remporté n'est pas sur des questions uniquement cosmétiques. Il y a également des questions de durabilité du parking, qui est utilisé par beaucoup de personnes chaque jour. Je n'ai pas les chiffres exacts.

A l'appel nominal, le Conseil, par 25 oui, 47 non et 1 abstention refuse l'amendement de Mme Anouck Saugy.

(ajouter vote)

Page 113, politique de mobilité, territoires urbains

Page 114, politique de mobilité, territoires forains

Page 115, Carte B, hiérarchie du réseau urbain, territoires urbains

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Très rapidement, tant que nous y sommes, on gagnera du temps après ; c'est un postulat qui est lié au PDCom. Cette carte, il est avéré dans le traitement du PDCom qu'elle n'est pas de compétence du Conseil communal. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas pu la modifier. Cela ne veut pas dire pour autant qu'on la partage. On souhaite revoir sur certains points la hiérarchie du réseau routier. C'est pour cela que nous avons déposé un postulat que l'on traitera tout à l'heure. C'est indissociable de ce qui a été voté par ce Conseil. La hiérarchie du réseau routier n'est pas incompatible avec ce que l'on a voté. La Municipalité devra l'interpréter.

C. Nature, paysages et agriculture

Page 122

C.1.1. Renforcement des composantes naturelles et paysagères

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – J'aimerais prendre la parole pour dire quelques mots d'importance pour ce chapitre nature, paysages et agriculture. En commission, nous avons fait beaucoup de propositions d'amendements pour ce chapitre, notamment en faveur de la biodiversité. Presque tous ont été adoptés par consensus, car il y a urgence à agir. La situation de la biodiversité est catastrophique. En Suisse, la moitié des habitats et des espèces est maintenant menacée et potentiellement menacée d'extinction.

A Lausanne, la plupart des espaces naturels ont disparu à la suite de l'urbanisation, par les infrastructures, l'assèchement des terrains humides, la régulation du lac, la mise sous terre et la canalisation des cours d'eau, l'imperméabilisation des sols, notamment.

Il ne suffit plus de protéger ce qui existe encore, mais il faut recréer les conditions favorables à la biodiversité dans l'espace bâti et redonner une place à la nature en ville. Nous saluons les efforts de la ville en la matière de nature en ville, notamment dans l'espace public. Le PDCom veut encore renforcer ceux qui intègrent des mesures également pour les terrains privés qui constituent plus de la moitié du territoire.

Ainsi, le PDCom de Lausanne avec les amendements prévus par la commission exige de se doter d'un plan, de rendre fonctionnels les couloirs écologiques, de les protéger par des mesures d'aménagement du territoire ou de manière contraignante. De renforcer le patrimoine arboré, y compris sur des terrains privés, de rendre obligatoire la végétalisation des toits, de certains murs et façades lors de nouvelles constructions, de rénovations, de revitaliser les rives du lac et les embouchures de cours d'eau dans les lacs, de concrétiser l'obligation de compensation écologique dans les quartiers pour atteindre un maximum de surfaces proches de la nature par quartier et de créer de nouveaux espaces verts.

Cette orientation correspond parfaitement à la nouvelle loi cantonale sur la protection du patrimoine naturel et paysager qui demande aux communes de définir des programmes d'action en faveur de la

biodiversité dans l'espace bâti et de les transcrire dans leur planification et règlement de construction.

Ces mesures profitent également au déplacement de la population et à la lutte contre les îlots de chaleur et les risques qui sont liés aux événements naturels extrêmes. Le groupe des Verts est fier d'avoir contribué à ce PDCOM ambitieux et attend avec impatience sa mise en œuvre, notamment dans la révision urgente du règlement de PGA et dans le nouveau PACOM.

Page 123

C.1.2. Encourager la création d'espaces verts et de délasserment

C.1.3. Intégration des dimensions naturelles et paysagères dans les quartiers

Mme Françoise Piron (PLR) : – Pour moi, c'est le point M5 : Sensibiliser les habitant·e·s et usager·ère·s des quartiers aux enjeux nature et paysages. Je vous propose d'aller plus loin : favoriser les actions de sensibilisation dans les écoles et les mesures didactiques auprès de la population. C'est pour moi quelque chose qui va beaucoup plus loin que les enjeux. Les enjeux, on les connaît. Mais les actions de sensibilisation dans les écoles permettraient aux enfants d'être les acteurs de demain pour protéger la biodiversité, pour apprendre à créer des habitats et pour faire revenir une biodiversité à Lausanne. J'y crois profondément.

Amendement Françoise Piron

Page 123, C.1.3 Intégration des dimensions naturelles et paysagères dans les quartiers

M 5 Sensibiliser les habitant·e·s et usager·ère·s des quartiers aux enjeux nature et paysages, **favoriser les actions de sensibilisation dans les écoles et les mesures didactiques auprès de la population.**

M. Samuel de Vargas (Soc.) : – Juste une petite remarque. Sur le fond, on peut être d'accord avec Mme Piron. Je m'étonne de la place de cet amendement. Mentionner des mesures didactiques qui pourraient être faites au sein d'écoles alors que nous sommes dans un chapitre qui consacre l'intégration d'une dimension paysagère dans les quartiers. Il me semble que c'est hors de propos. Il faudrait peut-être s'en tenir à la version de base qui permet une meilleure visibilité pour ce plan directeur qui s'inscrit sur la longueur et qui va servir de texte de référence pour de futurs développements.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Pour dire sensiblement la même chose que mon préopinant. La partie sur les écoles est croustillante quand on se rappelle que le programme scolaire est défini au niveau cantonal et que la droite a refusé l'idée d'intégrer plus de durabilité dans les programmes scolaires par le biais de nombreuses interventions de la droite qui qualifiait ces programmes comme risqués. C'est assez comique de voir une élue communale PLR proposer d'intégrer cela dans un tel document. C'est le grand saut de l'ange.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je suis atterrée de ce que j'entends de la gauche de cet hémicycle. On parle de sensibiliser les habitants des quartiers. Mesures didactiques, c'est dire à la population ce qu'elle peut faire pour faire revenir plus d'oiseaux en ville, par exemple. On sait qu'on peut faire des choses. Quand on parle de sensibiliser les habitants, on peut aussi leur donner les moyens de sensibiliser et d'aller plus loin que juste leur dire : voilà les enjeux, mais on ne peut rien faire.

Je suis étonnée. J'ai déposé un postulat qui demandait une journée par année pour sensibiliser la population aux enjeux de ladite biodiversité. Je l'ai déposé il y a trois ans. Je peux vous donner des témoignages. Il y a des enfants qui sont très inquiets. Quand les enfants entendent qu'il n'y aura plus de biodiversité, ils ont peur. J'ai demandé à une classe de trente enfants comment ils se voyaient dans vingt ans. Ils m'ont répondu : on sera tous morts. Les enfants ont peur. Je propose qu'on donne aux enfants les moyens du changement. Montrer aux enfants les gestes du quotidien pour faire revenir la nature au bord de leurs fenêtres, je ne vois pas en quoi c'est mauvais. Si vous n'en voulez pas, c'est comme vous voulez. Je le retiendrai.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Je voudrais aider ma collègue Piron dans sa sainte colère, que je comprends, et dire à M. Dupuis que les incohérences ne sont pas seulement au PLR, mais également de son côté. L'extrême gauche dont vous faites partie, la gauche, les Verts, ont voté en chœur un budget pour construire un parking de 107 places au bout du m2. Quand vous venez nous

faire la leçon sur la biodiversité, la durabilité, regardez vos collègues au Grand Conseil qui n'ont même pas tiqué sur ce problème de parking de 107 places au bout d'un métro. Mais c'est vrai, j'oubliais ! Ce parking, c'est pour le CHUV. Ils ont droit à la mobilité parce qu'ils sont au-dessus des problématiques écologiques !

Mme Sarah Neumann (Soc.) : – J'ai été très touchée par cette émotion par rapport à la préoccupation qu'on doit avoir pour nos enfants qui se soucient de l'environnement, de l'avenir de la nature. Nous, à gauche, nous avons une proposition pour cela : envisager une ville plus verte, moins multimodale, qui nous permettrait d'envisager un futur plus écologique pour notre ville et pour sa population, les enfants y compris.

Mme Josée Christine Lavanchy (UDC) : – En construisant des écoquartiers partout, ça ne va pas dans ce sens-là. Je vous laisse soutenir ma collègue Piron. En promenant des chiens depuis des décennies à Lausanne, j'ai vu disparaître les hérissons, les renards, les fouines. Il n'y a quasiment plus de faune à Lausanne. C'est une chouette idée de pouvoir encore montrer aux enfants quelques animaux.

M. Oleg Gafner (Les Verts) : – Au risque d'être un peu redondant, la première chose qu'on doit faire pour donner un beau message **à nos enfants...**

Je donne raison à Mme Piron : l'avenir est morose. Oui, la faune et la biodiversité s'effondrent, mais précisément parce qu'on n'a pas assez appliqué ce genre de mesure. Avançons sur le PDCom et laissons les mesures éducatives aux discussions sur ces mesures éducatives.

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – Je dépose une motion d'ordre pour passer au vote.

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

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je m'excuse. Je trouve que ce n'est pas correct. Nous sommes dans un plénum. On se bat pour l'avenir. Chacun avec ses positions. On ne peut pas restreindre le droit à la parole. La motion d'ordre n'est pas la bienvenue. Il y a toujours des arguments. Il est important pour la démocratie et pour le bien de ce plénum d'aller jusqu'au bout. Les motions d'ordre ne sont pas bienvenues ici.

M. Louis Dana (Soc.) : – En tant que chef de groupe, et à titre personnel, je ne soutiendrai pas cette notion d'ordre.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je ne prends pas la parole s'il y a une motion d'ordre. C'était pour continuer le débat.

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – Dans toute ma carrière, j'ai demandé une fois une motion d'ordre en faisant un commentaire. C'était notre collègue qui m'a dit qu'il ne fallait pas. Ici, j'estime qu'on est en train de se moquer les uns des autres, alors que l'amendement de Mme Françoise Piron revêt un certain intérêt. Ça fait un moment qu'on discute ce PDCom. Il y a quelque chose d'intéressant dans cet amendement. On se lance des blagues et de la rigolade. Je maintiens ma motion d'ordre. Je la voterai.

A l'appel nominal, le Conseil, par 26 oui, 37 non et 13 abstentions, refuse la motion d'ordre.

(insérer vote)

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je vous demande vraiment de réfléchir à ma proposition. Les écoles attendent ce genre de choses. Je suis dans une commission d'établissement où des enseignants veulent développer des actions de nature et de biodiversité dans leur classe. Ce serait un bon message pour dire à ces enseignants que tout ce qu'ils font... On met des nichoirs pour martinets sur les toits des écoles de Lausanne. On le fait déjà. On peut le mettre dans ce PDCom. Ce n'est pas quelque chose qui va vous empêcher d'être sensible au reste. Ce serait un bon signal pour nos écoles et nos enfants.

M. Valentin Christe (UDC) : – Le groupe UDC va soutenir cet amendement. Si on pouvait éviter d'ajouter dans ce PDCom tout ce que l'administration communale fait déjà, ce serait une bonne chose.

Mme Natacha Litzistorf, municipale, Logement, environnement et architecture : – Sur l'amendement de Mme Piron, bien entendu, l'ensemble de cet hémicycle, y compris la Municipalité,

n'est pas à l'encontre du fond de ce qui est évoqué. Dans différentes politiques publiques, nous avons ces éléments bien en vue. Je rejoins les propos de M. Dupuis particulièrement intéressants concernant la dynamique entre le Canton et ce qui peut se passer ici.

Ceci dit, madame Piron, vous pouvez vous indigner et faire comme si on n'avait rien fait jusqu'à maintenant. C'est l'impression que vous donnez en vous indignant de tout ce qu'on ne fait pas, comme si on était insensible à ce que vous évoquez. Je me permettrai de revenir sur quelques actions qui sont menées alors qu'elles ne sont pas inscrites dans un PDCom. Elles ont été menées sous la houlette de Mme Florence Germond. Nous faisons des balades chaque année, des balades proposées aux enfants. Vous avez déposé il y a trois ans un postulat pour demander une journée de nature en ville. Cela existe déjà depuis une dizaine d'années. C'est la Fête de la nature. Cela se passe sur une semaine et pas uniquement à Lausanne.

Nous avons également un concours de la nature en ville. Les classes y participent. Les enseignants font l'accompagnement avec ce concours Nature en ville. Nous avons également un programme qui s'appelle "1, 2, 3, nature". C'est un programme à destination des plus jeunes. Nous avons également des activités qui sont directement proposées aux écoles et qui permettent de découvrir la biodiversité en forêt. Ces activités ont lieu depuis des années par le biais des politiques publiques et des programmes que l'on porte.

C'est intéressant dans le fond, mais c'est aussi une déclaration qui a des réponses qui sont déjà données depuis de nombreuses années. A vous de juger ce que vous voulez mettre dans ce PDCom. Je rejoins M. Christe : plutôt que de remettre tout ce qu'on fait dans le PDCom, c'est bien de ne pas remettre trop de choses que l'on fait déjà bien.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je suis désolée, parce que ce n'était pas du tout mon intention de dire qu'il ne se passait rien. Je propose simplement de mettre cela dans le PDCom pour que l'on continue à développer ce genre d'actions dans les écoles. Il y a encore beaucoup à faire. Il y a urgence. Cela ne voulait pas dire qu'il n'y avait rien qui était fait par la Ville de Lausanne. Je me suis insurgée sur certaines moqueries et la manière de me rentrer dans le cadre. On doit aller encore plus loin et continuer sur ce sujet.

A l'appel nominal, le Conseil, par 31 oui, 31 non et 10 abstentions accepte l'amendement de Mme Françoise Piron, avec la voix prépondérante de la présidente.

(insérer vote)

Page 125

C.2.1. : Préservation de l'intégrité paysagère et naturelle des territoires forains.

C.2.2. Préservation et valorisation des ressources des territoires forains.

Page 129, nota bene

Page 130

C.3.1 Mettre en œuvre le parc d'agglomération de Sauvabelin

C.3.2. Mettre en œuvre le parc d'agglomération de Rovéréaz

C.3.3. Mettre en œuvre le parc d'agglomération de Vidy et revitaliser les rives du lac

C.3.4. Mettre en œuvre le parc d'agglomération de la Blécherette

M. Jacques Pernet (PLR) : – Le point M3 qui nous a préoccupés, puisqu'il a été rajouté par la commission. Nous pensons que cette mesure a tout son sens dans la vision participative qui traverse ce PDCom de A à Z. L'objectif est de diminuer les nuisances des aéroports. L'aviation civile et la petite aviation passeront à l'électrique ou à l'hybride dès que ce sera possible. Ce sera pour bientôt, car il y a déjà des avions entièrement électriques qui sont en activité.

Revenons à notre amendement. Notre amendement M4 a une teneur participative : intégrer la direction de l'aéroport dans la mise en œuvre du parc d'agglomération de la Blécherette. Le quartier des Plaines-du-Loup et du Stade est composé d'emplois, de loisirs et de sports. L'aéroport est là et en fait partie. Nous aurons une zone qui est économiquement forte. C'est pourquoi le PLR pense qu'il est nécessaire et bienvenu, pour maintenir des relations de bon voisinage, d'intégrer la direction de l'aéroport au parc.

Amendement Jacques Pernet

Page 130, C.3.4 – Mettre en œuvre le parc d'agglomération de la Blécherette

Ajout d'une nouvelle mesure

M.4. – Intégrer la Direction de l'Aéroport dans la mise en œuvre du parc d'agglomération de la Blécherette.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – On est dans un Plan directeur communal. On parle de principes d'aménagement du territoire. Là, on est dans une mesure de gouvernance qui n'a pas sa place dans le PDCom. Il y a d'autres documents, qui s'appellent « mise en œuvre », qui sont de compétence municipale. C'est là que cet amendement trouve sa place, pas dans la partie que nous votons ce soir.

A l'appel nominal, le Conseil, par 14 oui, 49 non et 7 abstentions refuse l'amendement de M. Jacques Pernet.

(ajouter vote)

Page 130

C.3.5. Mettre en œuvre le parc périurbain du Jorat

Pages 131 et 132

D. Environnement

Page 137

D.1.1. Mise en œuvre de la politique générale climatique

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – Il est tard et je vais essayer d'être courte, mais on ne peut pas clore le débat sur le PDCom sans évoquer le chapitre des environnements. Il regroupe des principes et des enjeux liés à l'environnement qui sont fondamentaux pour la qualité de vie en ville et le développement futur de Lausanne.

Ici également, l'essentiel des amendements a été adopté par consensus. Notamment pour étoffer le chapitre sur l'adaptation de la ville au changement climatique.

J'aimerais me concentrer sur deux mesures en particulier, qui illustrent les changements de paradigme nécessaires dans l'urbanisation pour faire face à ces changements climatiques. Premier exemple : la mesure M2 du chapitre D.2.3 qui parle de la valorisation de l'espace souterrain, mais qui ajoute cela tout en veillant à la préservation de la planète terre. C'est un changement de paradigme, car pendant longtemps, on a accordé des dérogations pour construire en sous-sol sans respecter la distance limite. Or, nous nous rendons compte aujourd'hui que les constructions sans végétation deviennent invivables en temps de canicule. Il nous faut donc préserver la pleine terre si nous voulons faire croître les arbres de grande taille dont nous avons besoin.

Deuxième exemple. Un volet important du chapitre D est consacré au concept des villes-éponges. Pour le mettre en œuvre, le PDCom prévoit une série de mesures au chapitre D.1.8. La réduction de la part des surfaces imperméables afin de favoriser l'infiltration de l'eau. Cette mesure est ambitieuse, car Lausanne continue de se densifier. Rien que pour stabiliser la part imperméable du territoire, il va falloir compenser chaque mètre carré de sol construit par m² de sol rendu perméable. Puis augmenter encore le rythme pour arriver à une réduction de la part imperméable du sol. C'est un grand défi que nous devons relever pour nous préparer au changement climatique inéluctable.

Voilà deux exemples parmi d'autres. Il s'agit maintenant de mettre en œuvre ces mesures, notamment dans le nouveau PDCom. Nous espérons que le beau consensus constaté dans les travaux de commission perdurera dans la phase de mise en œuvre de ces mesures.

Page 137

D.1.2. Réduction des émissions de gaz à effet de serre

D.1.3. Adaptation aux changements climatiques

Page 138

D.1.4. Préservation des conditions-cadres environnementales

Page 138

D.1.5. Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores

Page 139

D.1.6. Préservation de la qualité des sols

D.1.7. Protection de la population des dangers naturels et technologiques

D.1.8. Inscription de la gestion des eaux dans une stratégie de préservation

Page 140

D.1.9. Gestion durable des déchets

D.1.10. Approfondir la politique de la Ville en termes d'alimentation durable et de santé

Page 141

D.2.1. Valorisation des potentiels du sous-sol

D.2.2. Définition d'un cadre réglementaire pour l'utilisation du sous-sol

D.2.3. Planification, coordination et valorisation de l'espace souterrain

D.2.4. Utilisation des potentiels en énergies renouvelables du sous-sol

D.2.5. Gestion durable des ressources du sous-sol

Page 143

D.3.1. Réduction de l'empreinte énergétique du territoire communal

D.3.2. Garantie de l'approvisionnement en fluides, en énergie

Page 144

D.3.3. Rationalisation de l'éclairage public (...)

D.3.4. Limitation des impacts de l'industrie sur l'environnement

Pages 145 et 146

La présidente : – Nous en avons terminé avec le passage en revue du PDCOM. Je rappelle l'amendement qui a été déposé par Mame Françoise Piron, à la page 32, et qui a été reformulé avec l'accord de tous.

Amendement Françoise Piron reformulé

Page 32 – Orientations stratégiques

9. Ville accessible à toutes et tous

Assurer un accès à la Ville et aux prestations sous l'angle de l'accessibilité universelle, **et garantir une mobilité inclusive pour tous les genres et toutes les générations. Permettre aux personnes à mobilité réduite et aux proches aidants de pouvoir faire usage du mode de transport qui leur convient le mieux.**

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Pour la forme, ce serait bien de voter les amendements reformulés pour être sûrs que nous sommes bons au niveau de la forme. C'est une modification. Le Conseil communal a accepté un amendement la dernière fois avec une certaine formulation. Nous n'avons pas revoté dessus avec la nouvelle formulation, c'est donc la formulation acceptée la dernière fois qui fait foi. Il faut donc voter celui qui va remplacer celui de la dernière fois.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Si M. Beaud refusait, cela voudrait dire que l'amendement que nous avons voté la dernière fois est anéanti.

La présidente : – Je propose que l'on vote sur la formulation de cet amendement, mais pas de remettre en considération cet amendement.

M. Jacques Pernet (PLR) : – On est d'accord.

A l'appel nominal, le Conseil, par 63 oui, 0 non et 66 abstentions, approuve la formulation de l'amendement de Mme Françoise Piron adopté le 8 novembre 2022.

(insérer vote)

La discussion est close.

A l'appel nominal, le Conseil, par 52 oui, 17 non et 2 abstentions, approuve la conclusion de la commission.

Applaudissements.

(insérer vote)

(insérer délibéré)

Postulat de M. Valéry Beaud (Les Verts) et consorts : « Pour une révision rapide de la hiérarchie du réseau routier lausannois

Rapport

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

Rapport sur le préavis N° 2021/17 Plan directeur communal

Discussion

M. Benoît Gaillard (Soc.), rapporteur : – Pour rafraîchir la mémoire de tout le monde, dans la version présentée par la Municipalité, la hiérarchie du réseau routier est une de ces cartes qui composaient le document, qui étaient soumises à l'approbation du Conseil communal. Il y avait des doutes sur la compétence du Conseil et la Municipalité a vérifié les choses. Elle s'est aperçue que la loi cantonale prévoyait des compétences municipales et non du Conseil communal pour adopter la hiérarchie du réseau routier. C'est la raison pour laquelle la commission qui s'apprêtait à se lancer dans une bataille d'amendements sur la carte, ce qui aurait été assez cocasse sur l'exercice démocratique, la carte a été retirée du Plan directeur communal par la Municipalité.

A la place, nous nous sommes saisis du postulat déposé par M. Valéry Beaud. L'essentiel de la volonté qu'il exprime est de mettre en conformité cette hiérarchie du réseau communal avec les intentions que nous avons aujourd'hui encore validées ou parfois légèrement amendées dans le Plan directeur et en particulier dans la partie B, mobilité. La commission a renvoyé le postulat à la Municipalité par 9 oui, 4 non et sans abstention.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil, par une majorité de oui, quelques non et quelques abstentions, approuve la conclusion de la commission.

(insérer délibéré)

Postulat de M. Denis Corboz (soc.) et consorts : « 30km/heure de jour comme de nuit maintenant ! »

Rapport

(insérer rapport)

Discussion

Mme Anne Berguerant (Les Verts), rapportrice : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport. Je profite d'avoir la parole pour dire que, vu le choix du PDCOM, les Verts soutiendront ce postulat.

La discussion n'est pas utilisée.

Mme Anne Berguerant (Les Verts), rapportrice : – Par 10 voix pour, 1 voix contre et une abstention, le postulat a été renvoyé à la Municipalité.

Le Conseil, par une majorité de oui, quelques non et quelques abstentions, approuve la conclusion de la commission

(insérer délibéré)

Renouvellement du système de commande et assainissement et optimisation de la station d'échangeurs de chaleur du réseau de chauffage à distance de la place Centrale

Préavis N° 2022/20 du 18 août 2022

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

Discussion

Mme Mathilde Maillard (PLR), rapportrice remplaçante : – Je n'ai rien à ajouter au rapport de M. Moscheni. Étant précisé que la commission avait formulé un vœu.

Vœu de la commission

La commission formule le vœu que la Municipalité étudie la possibilité de rendre obligatoire l'assainissement des bâtiments se raccordant au chauffage à distance ou tout au moins de l'inciter fortement.

La discussion est ouverte.

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – J'aimerais avoir le vote nominal, s'il vous plaît.

La demande de vote nominal étant appuyée par le nombre suffisant de voix, il y sera procédé.

La discussion est close.

Mme Mathilde Maillard (PLR), rapportrice remplaçante : – Les conclusions du préavis sont votées en bloc et approuvées par 10 voix pour et 1 abstention.

A l'appel nominal, le Conseil, par 61 oui, 0 non et 5 abstentions, approuve les conclusions de la commission.

(insérer vote)

(insérer délibéré)

Interpellation de M. Benoît GAILLARD : « Marché adjugé à un consortium franco-suisse pour la construction de l'usine de production d'eau potable Saint-Sulpice II »

Développement

(insérer doc)

Réponse municipale

(insérer doc)

Discussion

La présidente : – Il est 23 h 20. Nous avons encore une urgence municipale. M. Benoît Gaillard a dit qu'il n'avait pas de résolution à son interpellation. Je propose que nous la traitions. La prochaine séance du Conseil sera sur le budget, et nous avons quatre interpellations urgentes à traiter. Donc, nous allons continuer.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Merci, madame la présidente. Je ne m'attendais pas à ajouter un dernier sprint au marathon. On n'a pas le choix, quand on nous donne la perche. J'aimerais remercier la Municipalité pour ses réponses à l'interpellation que j'avais déposée au printemps. L'engagement avait été pris de rendre réponse à ces questions avant traitement de ce préavis. Il a été tenu. Je salue l'exhaustivité des réponses, mais je regrette qu'il subsiste de très nombreuses imprécisions dans les réponses municipales. J'y reviendrai en détail dans un instant.

Permettez-moi quelques remarques préliminaires qui ont leur importance. Le projet de construction d'une nouvelle usine de potabilisation de l'eau à Saint-Sulpice a remporté l'adhésion des membres socialistes de ce conseil. Nous sommes fiers que Lausanne approvisionne un bassin important. Nous soutenons l'investissement prévu dans cet important développement. C'est toujours amusant de se dire qu'on serait incapable de gérer des parkings, mais qu'on gère l'eau potable pour autant d'habitants.

Le service public va de pair avec une obligation de transparence. Elle fonde la confiance des citoyens. Nous avons financé d'importantes études qui ont abouti à des résultats très intéressants. Mais la question se pose de savoir si nous avons été correctement informés sur la façon dont le projet serait conduit. Ici, je suis navré de le dire : nous restons sur notre soif. Tous les Lausannois ont été abreuvés, en mars 2022, d'informations sur l'usine de Saint-Sulpice, y compris dans un texte signé de M. Hildbrand.

Je vous propose de passer aussi rapidement que possible au filtre de notre sagacité les éléments dont nous avons été saisis. La réponse à notre première question. Le préavis de 2018 indiquait que les études financées par le préavis de 2014 avaient permis d'établir la conception de l'usine et de la filière de plans d'habilitation. Nulle part il est question d'organisation du marché le moment venu. La Municipalité introduit en 2022 le terme de conception/réalisation pour justifier sa manière de procéder. Ce terme figure expressément dans le droit français des marchés publics, mais on le cherche en vain dans le vocabulaire suisse de ce domaine. En revanche, le guide officiel de la conférence de coordination des services de construction **qui définit le marché...** Les sources sont à disposition.

S'agissant du système de comptabilisation, c'est une organisation, l'entreprise totale qui a été choisie. Une entreprise totale. En Suisse, ça s'appelle comme ça. Monsieur le municipal, en le reconnaissant plutôt qu'à chercher à le dissimuler avec des termes qui ne sont pas courants de **notre pays...** Ce n'est pas ce qui avait été annoncé au Conseil. Il faudrait reconnaître les modifications qui ont été apportées à la conduite du projet par rapport à ce qui avait été dit au Conseil communal.

Sur la 3^e et la 4^e question, je regrette qu'on souhaite noyer le poisson. La publication de mars 2022 était fautive. Je n'ose imaginer ce que certains collègues du PLR auraient fait d'une direction d'un autre parti. On a donné à tous les Lausannois le mauvais nom du consortium, le mauvais nom du marché adjugé, alors que l'information était publique depuis janvier. Et rendue public en décembre 2021 par communiqué de presse. Dans cette quatrième réponse, Monsieur le municipal, on se moque du monde. Je regrette cette réponse. Ce qui s'est passé, c'est que les informations de mars 2022 étaient fausses. On avait eu la publication, un communiqué de presse de la ville en décembre, on pourrait reconnaître que de fausses informations ont été données aux Lausannois. Vous pouvez plaider la bonne foi. Mais il faut reconnaître que l'information était fausse.

Dans les sixième, septième et huitième réponses, on nous demande d'avaler un brochet. En six jours, sans aucune publication, on est passé de l'adjudication complémentaire à la signature d'un contrat pour plus de 40 millions. Je suis extrêmement heureux qu'il n'y ait pas eu de recours en

janvier 2022 contre l'adjudication qui a été publiée tardivement. Mais le couac aurait été d'une ampleur impressionnante. Les services auraient été fautifs sur toute la ligne. Quant au fait d'avoir signé le contrat, c'est une torsion des règles. Une assez mauvaise manière. Je salue la clarté des réponses. On aurait pu s'en inspirer pour la réponse numéro un.

Je n'ai pas de remarque à formuler sur la 9e réponse. Je regrette la teneur de la 10e. L'entreprise Veolia a été impliquée de manière importante dans l'élaboration du projet pour lequel elle a remporté ensuite l'appel d'offres. Le terme de préimplication, on le cherchera en vain dans la réponse municipale. Des inexactitudes ont été commises. Je crois en la bonne foi du service de l'eau. Je crois que tout le monde cherche à mener à bien ce projet dans les meilleures conditions. Mais quand des erreurs sont commises, il faut les reconnaître.

L'eau du robinet ne doit pas avoir de goût. Cette affaire n'a pas cette qualité. Elle nous laisse sur la langue un arrière-goût désagréable et d'avoir tiré cette pelote nous permet de savoir qu'il y a eu des imprécisions, des erreurs commises dans le dossier. Un recours d'un concurrent malheureux en janvier aurait mis la ville dans une situation délicate. Nous sommes en présence d'une multinationale de l'eau, Veolia. À la fin, les choses ont été faites dans les formes.

J'espère qu'il y aura des réponses complémentaires de la part de la Municipalité. Je profite de donner la position du groupe socialiste. Évidemment, nous soutiendrons le crédit supplémentaire demandé. Mais nous nous permettrons de signaler qu'un dépassement de plus de 50%, au stade du budget, dans un projet à 82 millions, est absolument sans précédent. Une affaire financière qui a échappé à la sagacité de certains de nos collègues. Je vais voter pour. Mais quand on passe de 82 à 125 millions au stade du projet, cela doit tous nous appeler à une certaine modération lorsqu'il y a des dépassements de crédit sur certains projets. Mais nous voterons et nous soutenons le projet.

M. Pierre-Antoine Hidlbrand, municipal, Sécurité et économie : – Quel plaisir de pouvoir répondre à M. Gaillard par rapport à la thèse qu'il essaie de présenter devant vous. Je suis prêt à battre ma coulpe sur un certain nombre d'erreurs dans le dossier. Toutefois, je ne peux pas rejoindre les soupçons que fait peser M. Gaillard sur le processus qui a conduit à présenter à votre Conseil, dès que nous en avons eu connaissance, les importants dépassements prévus dans ce projet. Ils sont expliqués dans le préavis, dont le contenu a été porté immédiatement à connaissance de la Municipalité.

Le projet est marqué par un certain nombre de difficultés techniques innombrables qui sont détaillées et qui n'étaient pas prévisibles. Le projet a aussi pris du temps parce que de façon novatrice, non seulement on applique de nouveaux processus, mais on construit une usine dans d'autres conditions que l'usine précédente. À cela s'ajoute le choix de travailler avec un double concours d'architecture et de paysagisme qui n'est pas vraiment la norme en matière d'usine, il faut le reconnaître. Il s'agit également d'un site sensible. Vous connaissez l'importance de Saint-Sulpice pour les habitants de la commune comme pour ceux qui profitent de ces rivages. Maintenant, il y a cette thèse qui dit que l'on a caché comment on allait réaliser cette usine. Ce n'est pas le cas. Tous les résultats sont publics. Nous sommes en mesure d'exiger des résultats qui sont dans le contrat d'entreprise qui nous lie.

On pourrait regretter de ne pas le faire directement, mais ce n'est pas de la compétence du Service de l'eau. Il y a d'autres compétences qui nous obligent à passer par ce type de contrat. Nous avons refait les choix qui avaient été faits à l'usine de Scionzier, par exemple. Il n'y a pas de nouveauté. Nous avons proposé l'usine qui est prévue.

Il y a eu des erreurs, c'est vrai, dans la rapidité de la signature du contrat, mais le contrat a toujours prévu de pouvoir s'en départir si le conseil n'acceptait pas les dépenses supplémentaires. L'erreur qui a été commise, c'est le temps pris pour publier cette information. Comme M. Gaillard le disait, il n'y a pas eu de recours à aucun moment parce que les différentes composantes du consortium et les concurrents qui ont été évincés n'ont pas jugé que nous étions devant quelque chose d'extraordinaire dans une procédure qui a été appliquée.

Il obéit à un processus de publication annuelle que je qualifie de particulièrement routinier. Il n'y a eu aucune volonté de cacher au Conseil communal et à l'ensemble de la population la composition interne du consortium qui avait d'ores et déjà remporté ce projet. Il n'y a pas de volonté de tromperie du Conseil communal ni de quiconque dans cette agglomération. Le vainqueur principal l'a été.

S'agissant des pilotes qui ont été utilisés à titre publicitaire par Veolia, il n'y a pas beaucoup de leaders mondiaux dans ce domaine. Le marché est très fragmenté avec deux entreprises françaises qui sont extrêmement réputées dans ce domaine. Il n'y a pas 1000 moyens de travailler avec d'autres acteurs dans ce domaine. Encore une fois, tous les chiffres nous appartiennent. La technologie et le rythme des technologies nous appartiennent. Par contre, il est normal dans la mise en œuvre d'un processus industriel de recourir à de tels géants. Il n'y a pas beaucoup de concurrence sur le marché.

Je regrette, évidemment, les incidents qui ont pu marquer cette procédure, je regrette surtout la sous-évaluation d'un certain nombre de réponses au moment de la conception de cette usine. Je regrette... Je ne regrette pas d'être venu rapidement vous présenter ce projet au cours de la dernière législature. En revanche, il est vrai que si nous avions attendu, les chiffres auraient été plus proches de ceux qui sont articulés aujourd'hui. C'est toujours la grande question : à quel moment faut-il obtenir l'accord de ce conseil ?

Un certain nombre d'oppositions ont été faites. Nous avons souhaité rencontrer l'ensemble des opposants pour obtenir la levée d'un certain nombre d'oppositions et nous ne sommes pas encore au bout de nos peines, sachant que nous avons face à nous des avocats et des habitants de Saint-Sulpice particulièrement aguerris dans certaines procédures.

Je regrette encore une fois les incertitudes qui ont marqué ce projet. Je regrette certaines procédures qui ont fait l'objet de quelques erreurs, mais je nie toute volonté de cachotteries ou d'avoir favorisé un quelconque concurrent au cours de l'ensemble de cette procédure.

M. Henri Klunge (PLR) : – Je vous rassure, je serai plus court que les deux personnes qui ont parlé avant moi. Pour revenir sur la parenthèse de M. Gaillard qui dit qu'il trouve magnifique comment on gère l'eau de la ville, et comment on gère les parkings doit nous expliquer pourquoi nous n'arrivons même pas à gérer un appel d'offres. Je n'arrive plus à suivre, mais tout va bien.

Je pense que l'on ferait mieux de remercier M. Hildbrand. Ce qu'il a fait est sans précédent. Il est venu nous dire qu'il y aurait un dépassement de budget avant même la construction, alors que normalement, on fait les travaux, on fait tout et après, on dit qu'il y a un dépassement qu'il faut payer. Seulement, on a déjà engagé de l'argent et on est obligé de voter. Il l'a fait avant et j'aimerais le remercier pour ça.

La discussion est close.

(insérer délibéré)

Construction de la nouvelle usine de production d'eau potable « Saint-Sulpice II » Demande de crédit complémentaire au préavis N° 2018/48

Préavis N° 2022/09 du 7 avril 2022

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

Discussion

M. Ngoc Huy Ho (Les Verts), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion n'est pas utilisée.

M. Ngoc Huy Ho (Les Verts), rapporteur : – Cela a été accepté à l'unanimité des onze commissaires.

Le Conseil, par 56 oui, 0 non et 2 abstentions, approuve les conclusions de la commission.

(insérer délibéré)

La séance est levée à 23 h 40.

Débats provisoires