

Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 8 novembre 2022

6^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 8 novembre 2022, à 18 h et à 20 h 30
Sous la présidence de Mme Magali Crausaz Mottier, présidente

Sommaire

(Insérer sommaire)

TEXTE PROVISOIRE

Première partie

Membres absents excusés : Mme Anna Crole-Rees, Mme Sara Gnoni, Mme Gaëlle Lapique, Mme Franziska Meinherz, Mme Patrizia Mori, M. Fabrice Moscheni, Mme Audrey Petoud, Mme Joëlle Racine, Mme Karine Roch, Mme Constance Von Braun, Mme Manon Zecca, M. Olivier Thorens

Membres absents non excusés : Mme Pauline Blanc, Mme Valérie d'Acremont, M. Jean-Pascal Gendre, Mme Maimouna Mayoraz,

Membres présents 83

Membres absents excusés 12

Membres absents non excusés 4

Effectif actuel 99

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

Prestation de serment de Mme Patricia Pacheco Delacoste, secrétaire adjointe du Conseil communal de Lausanne

La présidente : – Nous commençons avec l'assermentation de Mme Patricia Pacheco Delacoste, secrétaire adjointe du Conseil communal.

J'invite l'assemblée ainsi que le public à se lever.

Madame Pacheco, en tant que secrétaire adjointe du Conseil communal, vous êtes appelée à prêter le serment que je vais vous lire. Après l'appel de votre nom, vous voudrez bien lever la main droite et répondre : « Je le promets ».

« Vous promettez d'être fidèle à la Constitution fédérale et à la Constitution du Canton de Vaud. Vous promettez d'exercer votre charge avec conscience, diligence et fidélité, de remplir avec intégrité et exactitude les diverses fonctions que la loi vous attribue et pourra vous attribuer.

« Etant appelée à contribuer à la gestion des votes, vous promettez de vous acquitter de cette tâche en respectant scrupuleusement la volonté des électeurs ainsi que les dispositions légales et les instructions applicables. Vous vous engagez en particulier à ne rien ajouter, retrancher ou modifier du matériel reçu des électeurs si ce n'est dans vos fonctions de dispositions légales et de préserver en toutes circonstances le secret des votes. »

Madame Pacheco ?

Mme Patricia Pacheco Delacoste : – Je le promets.

La présidente : – Je prends acte de votre serment. J'invite l'assemblée ainsi que le public à prendre place.

Communication

Présentation de Mme Kelly Harrison, chargée de recherches et secrétaire de commissions ad hoc au Secrétariat du Conseil communal

La présidente : – Je salue à la tribune Mme Kelly Harrison, nouvelle chargée de recherches et secrétaire de commissions ad hoc au Secrétariat du Conseil communal. Bienvenue, madame Harrison.

Communication

Absence de Mme Natacha Litzistorf, directrice de Logement, environnement et architecture

La présidente informe l'assemblée de l'arrivée tardive de Mme Litzistorf à la séance.

Communication

Décès de M. Benjamin Philippoz, père de M. Roland Philippoz, conseiller communal

La présidente : – Je vous annonce le décès de M. Benjamin Philippoz, père de M. Roland Philippoz, conseiller communal. Toutes nos pensées vont à M. Philippoz et à sa famille. Je prie l'assemblée et le public de se lever pour observer une minute de silence.

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

Communication

Retrait du postulat de Mme Onaï Reymond « Santé pelvienne, parlons-en ! »

La présidente annonce le retrait du postulat de Mme Onaï Reymond par la postulante.

Communication

Démission de M. Alain Hubler (EàG) du Conseil communal, avec effet au 9 novembre 2022

La présidente lit la lettre suivante

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Je suis venu vous dire que je m'en vais.

Vingt ans c'est assez, je pars avant que ce ne soit trop.

Je pourrais me lancer dans une longue missive dans laquelle je dirais tout le mal que je pense de certains d'entre vous qui défendent encore la mobilité individuelle motorisée alors que la planète brûle, ou de ceux qui font des alliances contre nature en regard de leur histoire quasi révolutionnaire visant à la justice sociale et à l'égalité entre tous les membres de la société.

Je pourrais en rajouter une couche à l'intention ceux qui pensent que l'économie et la croissance peuvent faire bon ménage avec l'environnement ou pour ceux qui croient que la qualité suisse est compatible avec l'exclusion, l'appauvrissement de l'Etat et la loi de la jungle économique.

Je ne le ferai pas... Oups ! Si, je l'ai fait... un petit peu !

Passons, passons aux remerciements certes d'usage, mais néanmoins sincères.

Je remercie toutes celles et tous ceux qui m'auront accordé qui de l'attention, qui de la considération, qui de la camaraderie et même de l'amitié. Merci infiniment à vous toutes et tous.

Je remercie surtout les personnes de l'administration sans lesquelles nous ne serions pas grand-chose, l'huissière et les huissiers, le secrétariat du Conseil communal et plus particulièrement M. Tétaz sans qui nous serions encore moins.

J'espère vous rencontrer le plus vite possible au détour d'une rue ou d'une place de notre belle ville afin que vous me teniez au courant de vos avancées, surtout si elles sont écosociales, ou de vos échecs.

Voilà, je vous présente, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, mes meilleures et plus cordiales salutations... et n'oubliez pas de baisser le chauffage et d'éteindre la lumière en sortant !

Alain Hubler

La présidente : – M. Hubler est entré au Conseil communal le 1^{er} janvier 2002. Il a siégé à la Commission de gestion depuis 2005, et l'a présidée en 2013-2014. Il a siégé à la Commission des finances, à la Commission de politique régionale, et à la Commission de recours en matière d'impôt. Il a présidé le groupe Ensemble à Gauche.

La lettre de démission de M. Hubler est un aperçu de ce qu'ont pu être ses interventions au Conseil : teintées d'un humour grinçant et malicieux. Sa première initiative, déposée en 2002, concernait la formation professionnelle, domaine qui lui est cher. La seconde concernait le sujet qui va nous occuper durant la soirée : les transports individuels ; c'était en 2004. Nous remercions M. Hubler pour son engagement. Nous lui souhaitons une bonne continuation dans ses activités politiques, privées et associatives.

Applaudissements.

Election complémentaire d'un membre suppléant à la Commission permanente des pétitions, en remplacement de Mme Sevgi Koyuncu, désignée membre ordinaire

La présidente : – Nous passons maintenant à l'élection complémentaire d'un membre suppléant à la Commission permanente des pétitions, en remplacement de Mme Sevgi Koyuncu, désignée membre ordinaire. J'invite le groupe Ensemble à Gauche à me proposer une candidature.

M. Johann Dupuis (EàG) : – A cette triste annonce de départ, nous avons l'occasion d'annoncer une arrivée heureuse, celle de Mme Agathe Raboud.

Le Conseil désigne, à l'unanimité, Mme Agathe Raboud, comme membre suppléant de la Commission permanente des pétitions.

(insérer délibéré)

Communication

Séance du Conseil communal du 8 novembre, demandes de traitement prioritaire

Lausanne, le 13 octobre 2022

(insérer doc)

Communication

Commission permanente de gestion
Organisation du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2023
Modification

Lausanne, le 12 octobre 2022

(insérer doc)

Communication

Commission permanente des finances
Organisation du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2023

Lausanne, le 12 octobre 2022

(insérer doc)

Communication

Commission permanente de politique régionale
Organisation du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2023
Modification

Lausanne, le 5 octobre 2022

(insérer doc)

Communication

Conseil intercommunal de l'association de communes de la région lausannoise pour la réglementation
du service des taxis
Organisation du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2026
Modification

Lausanne, le 5 octobre 2022

(insérer doc)

Communication

Résolutions de M. Johann Dupuis et de M. Ilias Panchard du 7 juin 2022 adoptées par le Conseil
communal suite à la réponse à l'interpellation de M. Johann Dupuis (EàG) : « Stop à la municipalisation
rampante et à la maltraitance de son personnel »

Lausanne, le 29 septembre 2022

(insérer doc)

Communication

Résolution de M. Ilias Panchard du 12 avril 2022 adoptée par le Conseil communal suite à la réponse à
l'interpellation de M. Daniel Dubas et consorts : « Quelle politique municipale pour encadrer les services
de livraison de plats à domicile ? »

Lausanne, le 6 octobre 2022

(insérer doc)

Communication – Dépôt

Question écrite de Mme Sevgi Koyuncu (EàG) : « Bouclage du quartier des Boveresses lors de la Fête nationale »

Lausanne, le 7 septembre 2022

(insérer doc)

(Signé) *Sevgi Koyuncu*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Olivier Marmy (PLR) : « Valorisation énergétique des ordures et taxe au sac »

Lausanne, le 10 octobre 2022

(insérer doc)

(Signé) *Olivier Marmy*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Eric Bettens (Les Verts) : « Cour d'école ou parc à chiens, il faut choisir ! »

Lausanne, le 12 octobre 2022

(insérer doc)

(Signé) *Eric Bettens*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Matthieu Carrel (PLR) : « Bike on bus aussi à Lausanne »

Lausanne, le 21 octobre 2022

(insérer doc)

(Signé) *Matthieu Carrel*

Communication – Dépôt

Question écrite de Mme Angélique Chatton (Les Verts) : « Chute mortelle à vélo à la Route du Signal le 1^{er} août 2021 »

Lausanne, le 21 octobre 2022

(insérer doc)

(Signé) *Angélique Chatton*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Louis Dana (soc.) : « Don du Lausanne Hockey-Club au PLR de Prilly : un puck en or massif ? »

Lausanne, le 8 novembre 2022

(insérer doc)

(Signé) *Louis Dana*

Communication – Dépôt

Question écrite de Mme Sevgi Koyuncu (EàG) : « Le Service social en vitrine »

Lausanne, le 8 novembre 2021

(insérer doc)

(Signé) *Sevgi Koyuncu*

Communication – Dépôt

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

Lausanne, le 28 septembre 2022

(Signé) *Sarah Neumann* et 4 cosignataires

Communication – Dépôt

Postulat de M. Oleg Gafner (Les Verts) et consorts : « Pas de piscine, pas de piscine... »

Lausanne, le 30 septembre 2022

(Signé) *Oleg Gafner* et 2 cosignataires

Communication – Dépôt

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

Lausanne, 4 octobre 2022

(Signé) *Henri Klunge* et 2 cosignataires

Communication – Dépôt

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

Lausanne, le 4 octobre 2022

(Signé) *Angèle Flora Mendy* et 4 cosignataires

Communication – Dépôt

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

Lausanne, le 29 octobre 2022

(Signé) *Samuel De Vargas* et 1 cosignataire

Communication – Dépôt

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

Lausanne, le 31 octobre 2022

(Signé) *Anouck Saugy*

Communication – Dépôt

Postulat de M. Johann Dupuis (EàG) et consort : « Pour le développement du rôle des travailleurs sociaux hors murs en ville de Lausanne »

Lausanne, le 8 novembre 2022

(Signé) *Johann Dupuis* et 1 cosignataire

Communication – Dépôt

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

Lausanne, le 1^{er} novembre 2022

(Signé) *Franziska Meinherz* et 1 cosignataire

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Samuel DE VARGAS (soc) et consorts : « Impôt minimal décidé sous l'égide de l'OCDE : effets à Lausanne »

Lausanne, le 3 novembre 2022

(Signé) *Samuel De Vargas* et 4 cosignataires

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Nicola Di Giulio (UDC) : « La Police de Lausanne calomniée par la Dolce Vita »

Lausanne, le 17 octobre 2022

(Signé) *Nicola Di Giulio*

Communication – Dépôt

Interpellation de Mme Mathilde Maillard (PLR) : « Des chiffres sur la mobilité à Lausanne »

Lausanne, le 7 novembre 2022

(Signé) Mathilde Maillard

Postulat de Mme Angélique CHATTON (Les Verts) : « Une obligation verte pour le financement de la transition énergétique et écologique à Lausanne »

Rapport

(insérer rapport)

Discussion

La présidente : – Nous allons commencer par le traitement du postulat de Mme Angélique Chatton : « Une obligation verte pour le financement de la transition énergétique et écologique à Lausanne ». Cet objet ayant été adopté à l'unanimité en commission, nous le traiterons selon l'article 79 du règlement. Si la parole est demandée, cet objet retournera dans l'ordre du jour.

Nous passerons ensuite aux urgences municipales, tout d'abord avec les préavis 2022/16, « Convention intercommunale de la galerie de Broye », et 2022/21, « Installation de panneaux photovoltaïques et réduction de la consommation énergétique des réservoirs et des usines d'eau potable du Service de l'eau ». Nous continuerons avec le préavis 2022/25, Évolution informatique des SIL, et nous passerons ensuite au préavis 2021/27, Plan directeur communal.

Selon l'avancée de nos travaux, nous pourrions traiter le rapport du Bureau sur les jetons de présence ou les questions orales. Cela dépendra de l'heure à laquelle nous terminerons le PDCOM.

Y a-t-il une demande de modification de cet ordre du jour ? Cela ne semble pas être le cas. Nous pouvons procéder.

M. Eric Bettens (Les Verts), rapporteur remplaçant : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil, par une majorité de oui, 0 non et 4 abstentions, approuve la conclusion de la commission.

(insérer délibéré)

Convention intercommunale de la galerie de Broye

Préavis N° 2022/16 du 23 juin 2022

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

Discussion

M. Vincent Vouillamoz (V'L), rapporteur : – J'aimerais préciser que la commission a suivi un processus inhabituel. La commission a été appelée dans un premier temps à se déterminer sur l'avant-projet de la convention intercommunale. Quatre amendements ont été transmis à la Municipalité chargée de les soumettre aux autres municipalités concernées, en vue de la rédaction du projet définitif de Convention intercommunale. Seuls deux des amendements lausannois ont été retenus. Dans un deuxième temps, la commission a rendu son rapport au Conseil communal.

Je me permettrai d'enchaîner brièvement avec la recommandation des Vert'libéraux, l'approbation de ce préavis. Cela permettra de canaliser vers la galerie de Broye et le Léman les eaux pluviales qui se déversent actuellement dans le réseau unitaire de la ville de Lausanne et surcharge ainsi la steppe.

J'attire votre attention sur le soutien enthousiaste que la commission a accordé à notre vœu, demandant d'augmenter la part d'eau fluviale sur notre territoire, demandant que le territoire concerné englobe l'aéroport.

La discussion est ouverte.

Mme Marie-Thérèse Sangra (Les Verts) : – Dans un préavis 2021/05 accepté en septembre de l'année passée, nous avons déjà parlé du dossier de la construction d'une galerie souterraine de dérivation du ruisseau de Broye pour évacuer les crues. Il s'agit de cinq communes. Pour réaliser ce projet de construction d'une galerie, il est nécessaire d'adopter le présent projet de convention intercommunale qui règle l'organisation, le financement et la réalisation de la galerie dans le cadre d'une entente intercommunale.

La discussion d'aujourd'hui porte uniquement sur ce projet de convention intercommunale qui a été discuté deux fois, lors de deux commissions, et qui nous est présenté sous sa forme définitive, après avoir été discuté dans d'autres communes.

Même si les Verts ont accepté ce préavis, nous avons à cœur de soulever des critiques qui nous semblent importantes. Les Verts constatent que ce projet de convention communale concerne exclusivement la question de la construction de la galerie de Broye, son étude et sa réalisation, sans intégrer les autres projets liés tels que l'île aux oiseaux et d'éventuelles mesures de remplacements qui font pourtant intégralement partie de tout projet concernant les eaux. Cet aspect nous paraît problématique. Il n'assure pas une bonne coordination. Il ne règle pas la question de la prise en charge des frais, du suivi et de l'entretien écologique des projets de redérivation.

De notre point de vue, ces frais de prise en charge ne doivent pas être exclusivement à la charge de la commune de Lausanne. Dans le même ordre d'idées, les Verts déplorent qu'alors que le projet concerne cinq communes, ce ne soit finalement que la commune de Lausanne qui fasse l'effort de proposer sur son territoire des mesures de compensation. Nous pensons qu'un effort de solidarité de la part des autres communes concernées aurait été bienvenu pour ce projet.

La deuxième critique porte sur le concept de construction de la galerie qui va capter et dévier l'eau de surface pour la conduire directement dans le lac. C'est une approche relativement ancienne qui ne correspond plus à l'approche moderne de gestion des eaux. Particulièrement pour l'évacuation des eaux claires. Le sol, la nature, l'agriculture, les arbres ont besoin d'eau. Et que cette eau reste dans le sol. Les nappes phréatiques ont également besoin d'être alimentées. Par ailleurs, la loi demande explicitement que les eaux claires propres soient infiltrées dans le sol sur place et non pas évacuées dans un tuyau quelques kilomètres plus loin.

Il aurait fallu réfléchir dans cette direction, en cherchant sur place des surfaces pour retenir ces eaux, désimperméabiliser éventuellement le territoire si nécessaire et favoriser ainsi l'infiltration. La situation actuelle de réchauffement climatique est un motif supplémentaire pour ne pas transiger

avec cette exigence légale. Malheureusement, le projet de galerie de Broye a débuté il y a plus d'une dizaine d'années et a donc été conçu selon une vision d'ingénieur qui est aujourd'hui dépassée. Nous le regrettons.

C'est pour cela qu'un vœu a été formulé en commission, comme l'a dit mon préopinant, demandant que le Conseil communal étudie l'augmentation de la part d'infiltrations sur les territoires concernés. Malgré ces quelques critiques, les Verts vont accepter les conclusions de ce préavis.

M. Valentin Christe (UDC) : – Cette commission a eu des conditions de travail un peu particulières, c'est vrai. Il faut rajouter que cette commission a fait preuve d'une admirable flexibilité. Il s'agit de l'un de ces projets inévitables et que nous allons donc soutenir. Le groupe UDC en fera de même.

La discussion est close.

M. Vincent Vouillamoz (V'L), rapporteur : – La commission a voté les deux conclusions ensemble qu'elle a approuvé par 10 voix favorables et une abstention, sans opposition.

Le Conseil, par une majorité de oui, 0 non et 1 abstention, approuve les conclusions de la commission.

(insérer délibéré)

Installation de panneaux photovoltaïques et réduction de la consommation énergétique des réservoirs et des usines d'eau potable du Service de l'eau

Préavis N° 2022/21 du 8 septembre 2022

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

Discussion

M. Vincent Vouillamoz (V'L), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – Le groupe des Verts salue le projet du Service de l'eau visant à réduire sa consommation d'électricité et de gaz naturel de 2400 MWh, ce qui correspond à environ 10 % de sa consommation annuelle pour sa production et le pompage de l'eau potable.

J'aimerais relever que le projet ne se limite pas à l'installation de panneaux solaires afin de produire plus d'énergie, mais comprend aussi un important volet pour épargner l'énergie.

La commission a émis le vœu que la Ville continue sur ce chemin vertueux en prenant toutes les mesures possibles pour diminuer la consommation d'eau potable, ce qui contribue en même temps à économiser l'énergie nécessaire à sa production et son pompage.

Enfin, nous saluons le fait que l'augmentation de la production d'énergie renouvelable ne se fait pas au détriment de la biodiversité. Au contraire, on cherche à concilier ces deux intérêts publics. En renonçant à l'installation de panneaux dans les prairies de grande valeur botanique. Le groupe des Verts soutient ce préavis à l'unanimité et vous invite à faire de même.

La discussion est close.

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – La commission a adopté le vœu qu'elle a exprimé, par 7 oui, 4 abstentions et sans opposition. La commission a voté sur les quatre conclusions ensemble, qu'elle a approuvée à son unanimité. Sans opposition ni abstention.

Le Conseil, à l'unanimité, approuve les conclusions de la commission.

M. Pierre-Antoine Hildbrand, municipal, Sécurité et économie : – Je remercie le Conseil communal pour ce vote unanime avec une abstention.

Dans l'Ouest lausannois, les enjeux sont connus des Services de l'eau et de la Municipalité. Mais il faut faire avec le bâti dans cette zone et préserver nos voisins des inondations. Nous préconisons la

renaturation là où c'est possible. Et je remercie la commission qui a fait preuve de diligence. Je vous remercie pour votre vote.

(insérer délibéré)

Evolution informatique des SIL

Préavis N° 2022/25 du 22 septembre 2022

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

Discussion

Mme Mathilde Maillard (PLR), rapportrice : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Le groupe PLR veut remercier le municipal Company pour ce préavis. Il s'agit d'une part d'entamer la numérisation des SIL et de privatiser une société. Nous sommes ravis que vous reconnaissiez qu'il y a des domaines où le privé a son rôle à jouer. Nous vous encourageons à étendre cette démarche à la multitude d'organismes parapublics qui gravitent autour de la Ville. Le « privatiseur » des SIL, ne serait-ce pas vous-même, monsieur Company ?

S'agissant du volet transition numérique, le PLR regrette l'absence de démarche. Mais nous soutiendrons quand même ce préavis et resterons attentifs aux prochaines étapes de ce projet.

M. Valentin Christe (UDC) : – Je vois que le PLR est en verve. Ça augure du meilleur pour le débat qui nous attend.

En ce qui concerne le préavis qui nous est soumis, j'ai une question à adresser à l'un des directeurs en charge. Je constate que dans le préavis qui concerne l'installation des panneaux photovoltaïques et la réduction de la consommation électrique des services industriels, il facturait un taux d'intérêt de 5% alors que dans le préavis, c'est 2%. Peut-on me l'expliquer ?

M. Xavier Company, municipal, Services industriels : – Je vois que l'informatique et les SIL attisent les foules ce soir. Je remercie les deux représentants du Conseil communal qui ont pris la parole sur ce préavis important.

Je répondrai plus ou moins dans l'ordre. L'absence de vision globale, je suis étonné de la voir. Il me semble que les SIL ont présenté une première étape avec près d'une trentaine de projets informatiques développés pour renforcer la résilience et l'infrastructure informatique des SIL. Je crois que le préavis qui vous est présenté présente une belle vision globale de l'informatique des SIL.

Quant à la vente de neo technologies S.A., je crois que j'ai été assez explicite en commission. Il y a des domaines d'intérêt public. Il y a un intérêt public à conserver la maîtrise, l'infrastructure, et dans d'autres domaines, il n'y en a pas. Il me semble que la Ville n'a jamais voulu racheter une ribambelle de sociétés pour les rendre publiques, n'a jamais voulu s'immiscer dans le milieu économique local en achetant par exemple des entreprises électriques. Il me semble d'ailleurs que votre groupe est bien positionné pour le savoir. Au contraire, il y a un certain nombre d'activités dans lesquelles la société soutient le tissu économique local. C'est ce qui est prévu ici. Il me semble qu'il n'y a pas trop d'intérêt public d'être actif dans une société qui développe des logiciels informatiques. Mais il y a un intérêt public fort à maîtriser les énergies dans leur globalité. L'infrastructure comme les offres de prestations. Ça fait sens et ça ne renforce pas la thèse de privatisation des SIL.

Quant à M. Christe, on vous donne la réponse systématiquement quand on parle des services commercialisés. Il se fonde sur la dette moyenne. Si les SIL étaient une société privée, ils auraient bien plus que ce supplément à payer. Vous connaissez les taux d'intérêt actuels, on a dépassé les 2,5 voir les 3%. On bénéficie avec les SIL de ce taux moyen, de 2%.

La discussion est close.

Mme Mathilde Maillard (PLR), rapportrice : – Sur la conclusion 1, la commission l’a approuvée par 9 oui et 3 abstentions. Pour la conclusion 2, elle l’a approuvée par 9 oui et 3 abstentions. Et pour la conclusion 3, elle l’a approuvée par 8 oui et 4 abstentions. Et la conclusion 4, approuvée par 8 oui et 4 abstentions.

Le Conseil, à l’unanimité, approuve la conclusion n° 1 de la commission.

Le Conseil, à l’unanimité, approuve la conclusion n° 2 de la commission.

Le Conseil, à l’unanimité, approuve la conclusion n° 3 de la commission.

Le Conseil, à l’unanimité, approuve la conclusion n° 4 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

Discussion

M. Benoît Gaillard (Soc.), rapporteur de majorité : – C’est un plaisir de démarrer ce soir avec vous ce débat sur le Plan directeur communal. Je ne vais pas résumer le rapport de commission. Si vous ne l’avez pas encore lu, je vous encourage à suivre le débat du soir et peut-être d’un prochain soir avec attention.

Vous dire que des modifications substantielles ont été apportées aux quatre chapitres de ce document. Parfois, nous menons des débats parcellaires, même si le bureau fait de son mieux pour regrouper les sujets dans un même débat.

Nous parlons de politique de logement, sur la mobilité en raison d’une pétition. On nous a souvent reproché un manque de vision d’ensemble. Le PDCom, c’est la vision d’ensemble. Ça, c’est une vision d’ensemble, qui peut avoir quelque chose de fouillis et même un peu rébarbatif.

Il est rare que les objets qui ne sont pas présentés aient une préhistoire auprès du Conseil communal aussi longue. La révision du plan communal a démarré par un préavis en 2010. D’études en consultation, d’itération en itération, de priorité en priorité, la révision a duré. Elle a finalement été confiée sur la base du préavis de 2021 à la commission que j’ai eu le bonheur de présider.

Cette commission a siégé huit fois. Elle est allée loin sur le détail. Nous sommes parvenus à garder un climat très constructif. Je me permets cette trahison du secret de commission : nous sommes passés de votes un peu durs sur des fronts partisans à des discussions de rédaction à dix, avec parfois un plaisir partagé dans ce vrai travail de commission.

J’aimerais vous encourager à considérer que le débat de ce soir porte sur un nouveau contrat social dans la ville. Il ne faut pas lier les intérêts, ils sont divergents. Mais j’espère que ce soir, nous pourrions placer nos interventions sous le sceau de l’intérêt public communal. C’est le seul vœu que je peux émettre.

En espérant que les débats du plénum soient aussi intéressants, vifs et honnêtes que ceux que nous avons eus en commission.

Mme Anouck Saugy (PLR), rapportrice de minorité : – Je n’ai rien à ajouter à mon rapport. Le nouveau PDCom lausannois, c’est plus de 300 mesures, plus de vingt heures de séances de commission, c’est beaucoup de travail, d’échanges, qui se sont déroulées avec courtoisie. Je tiens à remercier M. le rapporteur, ainsi que les autres commissaires et la Ville pour leur travail.

Le nouveau PDCom lausannois, c’est aussi d’importantes divergences qui ont poussé Valentin Christe et moi-même à entreprendre conjointement la rédaction d’un rapport de minorité PLR et

UDC. Nous avons rédigé ce rapport pour indiquer que les propositions du PLR et de l'UDC ont été refusées par la majorité. Et que d'autre part, certains avis de la commission sont jugés contraires au droit fédéral supérieur. Nous aurons l'occasion d'y revenir pendant la soirée.

Finalement, nous avons rédigé ce rapport de minorité aussi pour rappeler que Lausanne est la capitale du Canton de Vaud. Que vous le vouliez ou non, Lausanne assume pour le reste du canton un rôle central.

La discussion est ouverte.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Enfin! Oui, mesdames et messieurs, enfin notre parlement peut se saisir du Plan directeur communal de Lausanne. C'est un moment solennel, un moment comme nous n'en vivons pas beaucoup dans une carrière de conseiller communal. Personnellement, c'est la soirée la plus importante depuis mes débuts il y a onze ans, date qui correspond d'ailleurs au moment où la révision du PDCom était initiée. Chères et chers collègues, c'est ce soir que nous décidons de l'avenir de la Ville de Lausanne, de la ville que nous voulons pour demain.

Le Plan directeur communal qui, rappelons-le, est contraignant pour les autorités cantonales et communales, définit en effet la stratégie d'aménagement du territoire pour les 15 à 25 prochaines années et les mesures de mise en œuvre. C'est un outil important, qui regroupe les intentions de la Ville pour gérer et développer son territoire.

Mais avant d'en venir au contenu du PDCom, j'aimerais m'arrêter brièvement sur les travaux de la commission, en adressant tout d'abord de chaleureux remerciements à notre dévoué et efficace président Benoît Gaillard, qui a mené nos travaux comme probablement peu auraient su le faire. La commission s'est réunie huit fois, durant près de vingt heures, et a toujours travaillé dans un excellent état d'esprit. J'aimerais remercier l'ensemble des commissaires pour ces moments partagés.

Il est rare que le Conseil communal ait autant de compétences que pour cet objet, où les objectifs, principes et mesures d'aménagement du territoire sont de son ressort. Les commissaires ont bien saisi les enjeux, l'importance du PDCom, et ont proposé de nombreux amendements. Et j'aimerais insister ici qu'au-delà des divisions qui vont inévitablement nous faire longuement débattre ce soir, particulièrement autour de la mobilité, de nombreux amendements ont récolté un consensus, comme les rapporteurs l'ont aussi évoqué.

Je tiens aussi à préciser en préambule que si certains ne retiendront probablement que les deux ou trois points qui feront le plus parler ce soir, le PDCom contient 80 principes et 320 mesures dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité, de la nature et de l'environnement, pour améliorer la qualité de vie en ville, augmenter son attractivité, préserver et renforcer la biodiversité, préserver le climat et s'adapter aux changements climatiques.

Cela étant dit, je reviens maintenant sur le contenu du PDCom. Les Vert-e-s lausannois-es se sont beaucoup impliqués tout au long du processus de révision du PDCom et de manière générale, nous étions plutôt positifs sur le PDCom soumis par la Municipalité le 4 mars 2021. Nous relevions avec plaisir le fait que la Municipalité reconnaisse que le développement des sites majeurs de mutation urbaine satisfait l'essentiel des besoins d'accueil de la commune, permettant de renoncer à la densification généralisée du territoire, pour agir de façon différenciée, dans le respect de l'identité et de la valeur patrimoniale et paysagère des quartiers. Parmi les choses positives, nous relevions l'accent mis sur la qualité des espaces publics, les centralités de quartier, l'activation des rez-de-chaussée, le patrimoine, les espaces verts, le réseau écologique, la mise en valeur de l'identité paysagère lausannoise, la mobilité active ou la création de zones particulières sur le réseau routier, sans oublier la volonté d'intégrer la population dans les différentes étapes des projets.

Nous étions donc plutôt positifs sur le contenu du PDCom soumis par la Municipalité, mais nous ne pouvions pas nous en satisfaire, tant les évolutions rapides de la société et des attentes de la population ainsi que les crises climatiques et de la biodiversité nous poussent à agir avec plus d'ambition et avec détermination. Il faut en effet rappeler que l'élaboration du PDCom a été initiée il y a onze ans, de sorte qu'il ne pouvait totalement correspondre aux enjeux actuels. En commission, les Vert-e-s lausannois-es ont ainsi proposé 78 amendements, pour que le PDCom réponde pleinement aux ambitions et attentes actuelles en termes de mobilité, de biodiversité ou de climat. 75 d'entre eux ayant été acceptés par la commission, le PDCom s'appuie désormais très largement

sur notre politique en matière d'urbanisme et de mobilité durable et notre vision de la ville de demain, ce qui naturellement nous réjouit.

Dans le volet « urbanisation », les Vert·e·s lausannois·es ont eu un large soutien pour favoriser la rénovation au lieu de la démolition-reconstruction, créer ou favoriser les liens entre les quartiers d'habitation et les zones d'activités et d'équipements collectifs dans le secteur du CHUV ou maintenir un accès ferroviaire pour l'approvisionnement en marchandises dans la partie ouest de la commune.

Dans le volet « mobilité », certainement celui qui nous occupera le plus longtemps ce soir, nous avons par exemple obtenu de nouvelles mesures pour favoriser la mobilité active, tant pour les piétons que pour les vélos. Nous avons également fait passer de nouvelles mesures pour fortement diminuer la place de la voiture en ville, en agissant aussi sur le stationnement.

Depuis quelques années, le PLR ne cesse de répéter que la majorité n'a pas de vision globale de la mobilité, comme l'a encore récemment dit leur Présidente dans le journal Lausanne Cité. Mais cette vision globale, mesdames et messieurs, elle est là, c'est justement le Plan directeur communal. Cette vision globale de la mobilité, c'est le renforcement de l'accessibilité de la Ville par des transports publics performants et le développement de réseaux d'itinéraires cyclables et piétonniers continus, sûrs et attractifs, c'est une réduction des transports individuels motorisés et une modération du trafic et c'est un rééquilibrage des usages de l'espace public, pour diminuer le bruit et la pollution de l'air, pour améliorer la santé des habitants, pour renforcer la réappropriation de l'espace public et la convivialité, pour améliorer la qualité de vie en ville et pour renforcer son attractivité. Ma collègue Feryel Kilani développera cette thématique dans le chapitre correspondant.

Cette vision ambitieuse en termes de mobilité et d'espaces publics implique également de revoir la hiérarchie du réseau routier. Celle-ci n'étant pas de compétence du Conseil communal, les Vert·e·s lausannois·es ont déposé un postulat qui invite la Municipalité à élaborer une nouvelle hiérarchie du réseau routier lausannois, adaptée tant aux évolutions constatées ces dernières années en termes de mobilité qu'à celles attendues dans les années à venir. Celui-ci a également été soutenu par une large majorité de la commission, nous y reviendrons peut-être en fin de débat.

Dans le volet « nature, paysages et agriculture », nous avons eu un large soutien pour renforcer la protection des milieux naturels et développer la biodiversité. Nous avons également fait passer de nouvelles mesures pour renforcer la protection du patrimoine arboré ainsi que pour favoriser une végétalisation des toits ainsi que de certains murs et façades.

Enfin, dans le volet « environnement », les Vert·e·s lausannois·es ont par exemple obtenu de nouvelles mesures pour s'adapter aux changements climatiques, pour réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores, pour préserver la qualité des sols ou pour améliorer la gestion des eaux. Nous avons également fait passer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte énergétique et écologique ou pour réduire la pollution lumineuse.

Forts de ces ambitions renforcées, les Vert·e·s lausannois·es attendent désormais la transcription rapide de celles-ci dans la révision du Plan d'affectation communal, le PACom, actuellement PGA, et dans les différents plans d'affectation et projets de constructions en cours ou à venir, afin de faire de Lausanne une ville exemplaire, qui préserve le climat et s'adapte aux changements climatiques. Nous serons particulièrement attentifs à ce que le PDCom ne reste pas qu'un simple catalogue de bonnes intentions, mais qu'il se traduise véritablement en actions concrètes sur le territoire lausannois.

Voilà, mesdames et messieurs, c'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que les Vert·e·s lausannois·es vous invitent à soutenir le projet de PDCom ressorti du travail de la commission, avec probablement quelques dernières retouches apportées ce soir par le Conseil communal. Nous nous réjouissons du débat et de cette soirée.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Mesdames et messieurs, le Plan directeur communal qui nous est présenté ce soir établit une vision à long terme pour le développement territorial de la ville de Lausanne. Le dernier plan directeur date de 1996. Le siècle dernier. À cette époque, la population lausannoise décroissait. On pensait donc que le béton et le sable existaient en quantité infinie. Dans ce passé, aussi loin. Mais si proche, le changement climatique n'était considéré que comme une science-fiction. Le futur de l'urbanisme était perçu comme les grandes tours.

Tout le monde dans cette salle est d'accord pour reconnaître que cette vision est obsolète. Presque tout le monde au vu de la lecture de certains amendements de la droite ou les mots « autoroutes » et « voitures » ont simplement été remplacés par les mots « accessibilité » et « multimodalités ».

Le nouveau PDCom est donc bienvenu. Nous avons de très bons historiques de la part de M. Gaillard et M. Beaud. Il s'est fait désirer, ce PDCom. C'est un peu comme un programme de législature centré sur les enjeux d'aménagement du territoire et de mobilité. Sauf qu'il va probablement nous accompagner pour les vingt-cinq prochaines années. Il faut donc tout faire pour que ce document soit à la hauteur des enjeux. S'il y a un document dans lequel on doit se permettre de se positionner stratégiquement, d'anticiper le futur, oser quelques propositions avant-gardistes en matière de développement urbain, c'est celui-ci.

Je sens l'énergie un peu négative. Les enjeux que certains aimeraient cristalliser pour attirer la presse. Mais c'est un document purement stratégique. Les mesures évoquées dedans sont des mesures à long terme qui n'ont pas de force contraignante. On sait que lorsqu'une mesure est inscrite dans un plan directeur, aucune démonstration ne sera réalisée. Je vous invite tous à la mesure. Ce n'est pas parce que ce PDCom évoque le 30 km/h ou la fin des véhicules fossiles dans la Ville de Lausanne. Ce document ne crée pas d'obligation, il représente une vision. Cette vision est la seule possible, d'après moi.

Car nous vivons avec deux tendances lourdes : le changement climatique. Avec les étés caniculaires, les pointes à 45 degrés prévus dès 2050 en Suisse. Les transformations nécessaires pour s'adapter au changement climatique, pour arriver à zéro émission de gaz à effet de serre, nécessitent des mesures.

La deuxième tendance, c'est la tendance démographique : 20 000 habitants en plus en Ville de Lausanne ces dix dernières années. On doit aussi parler d'une attractivité économique. Le nombre d'emplois a également augmenté largement. La croissance démographique et économique de Lausanne est heureuse ou malheureuse, selon les points de vue. Mais elle est réelle. Et nous n'avons aucun instrument pour la contenir. La seule chose qui est de notre responsabilité est de faire en sorte que cette croissance aille de pair avec la croissance de la ville vers société plus égalitaire. Oui, il est possible de densifier Lausanne sans dégrader le paysage.

Le groupe Ensemble à Gauche a une tradition d'opposition à l'augmentation politique de la Municipalité. C'est notre position de longue date. Sur le sujet du PDCom, toutefois, notre groupe offre un soutien critique à la vie municipale et rejoint l'opinion de la majorité de la commission, à quelques nuances près. Nous laisserons ce soir le droit à assumer le rôle de la minorité conservatrice. Le choix de diminuer l'emprise de la route et du trafic routier afin de dévoués davantage d'espace aux habitants dans le cadre d'un urbanisme de qualité qui répond au défi de l'inclusion du changement climatique et de la préservation de la biodiversité.

Le PDCom tel que présenté et tel que modifié par le travail de la commission, dont je remercie les membres. J'inclus le PLR dans ces remerciements. Je félicite également le rapporteur pour son travail important.

J'ai parlé de certaines nuances en introduction. En termes de mobilité, le PDCom propose une vision où l'on veut privilégier le 30 km/h et où les véhicules thermiques ne seraient plus présents dans la ville. Au niveau européen, l'achat de tout nouveau véhicule thermique sera interdit dès 2035. La position de la Ville de Lausanne est loin d'être révolutionnaire. Elle suit l'évolution du marché. Vous devrez vous faire à cette réalité. Nous voulons aller plus vite que le marché. Nous demandons une ville sans voitures le plus rapidement possible, car c'est la seule manière possible.

En termes de mobilité, nous demandons les transports publics gratuits et une extension massive du réseau de transport. Nous regrettons l'absence d'une planification énergétique. Au niveau de l'urbanisme, un point qui est parfois oublié dans toutes les discussions que nous avons : la dimension sociale de cet urbanisme. La préoccupation première de nos concitoyens désormais, c'est la cherté de la vie. Cette cherté est condamnée à empirer avec l'évolution des prix sur les marchés. Il faut impérativement que, dans le cadre du PDCom, nous contenions l'évolution des prix des loyers. C'est la raison pour laquelle nous avons développé quatre amendements qui visent ces différents thèmes et qui vous seront présentés ce soir. Merci pour votre attention.

M. Samuel de Vargas (Soc.) : – Aujourd'hui, nous sommes amenés à traiter du plan, projet d'intention pour la Ville de Lausanne. Il est à la fois question d'aménagement du territoire, de climat

et d'énergie, de mobilité et d'espace public, d'intégration sociale. Et de bien d'autres sujets. C'est l'accomplissement d'un travail titanesque.

Ce travail est à saluer, tant par l'ampleur qu'il a représenté que par son importance. Il est question de tracer les lignes directrices qui vont guider l'activité de la Ville dans les prochaines années. Les sujets sont importants.

Face à des enjeux sociaux et environnementaux grandissants, il s'agit de présenter des solutions portant sur le long terme. Il faut que la population puisse se projeter dans l'avenir que nous sommes en train de dessiner ce soir. À ce titre, le groupe socialiste estime que le PDCoM répond à la mission initiale du projet et permet d'envisager un futur collectif viable et enviable.

Je souhaiterais soulever quelques aspects en particulier. S'agissant d'espaces publics, il est prévu d'améliorer la qualité de ces lieux afin de favoriser le lien social. Ceci passe par la préservation des espaces naturels, mais aussi par le renforcement des services de proximité. On peut aussi relever la volonté de réduire les nuisances sonores. En outre, le domaine public doit être requalifié. Ce PDCoM permet de définir de nouvelles orientations. Qui dit espaces publics dit aussi transports publics. C'est à ce sujet que de nombreux sujets relatifs à ces transports publics sont en cours. Il s'agit de les concrétiser et de permettre un accès privilégié à ce mode de déplacement. Cela passe notamment par des lignes qui permettent de se rendre d'un point A à un point B le plus rapidement possible.

Cette idée rejoint le principe de multimodalité qui prévoit d'améliorer la complémentarité entre les différents modes de déplacement. En particulier, derrière chaque automobiliste, chaque cycliste se cache un piéton. Il s'agit de proposer des itinéraires de marche adaptés.

Un autre sujet important : le logement. Face à la pénurie structurelle de logements à Lausanne, des réponses politiques s'imposent. Il faut proposer une offre diversifiée et accessible de logements de qualité. La dimension sociale du logement est primordiale. Il est essentiel de poursuivre le succès lausannois permettant d'éviter une gentrification des quartiers : le droit de préemption. Souvent, ces opérations permettent aux locataires de conserver leur logement dans des conditions dignes et abordables. Dès lors, il est important de continuer à développer ces pendants de la politique du logement de la Ville. Ce petit tour d'horizon permet de témoigner la satisfaction du groupe socialiste à l'égard du PDCoM.

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – Les Verts libéraux saluent l'aboutissement du PDCoM livré par la Municipalité après 10 ans de gestation. Officiellement, le PDCoM décrit le développement du territoire communal à l'horizon de dix ou quinze ans. Il déploiera probablement ses effets pour les vingt-cinq prochaines années, comme le PDCoM précédent.

Partageant le diagnostic de la majorité municipale sur la place de la voiture en ville, les Verts libéraux estiment nécessaire de favoriser la mobilité active ainsi que de requalifier l'espace public actif. Tel que le déploiement des terrasses ou l'activité touristique.

Nous relevons également qu'il est temps de favoriser les activités économiques sur le territoire communal. Orientation que le plan proposé par la Municipalité permettra...

À la lecture de l'imposant document, un domaine nous apparaît cependant marginalisé, voire oublié. Je parle de la planification énergétique territoriale. L'organisation, la mobilité, la nature et l'environnement. Ainsi qu'un programme de mesures détaillées avec des objectifs concrets pour chacun des domaines.

Si les cartes du PDCoM détaillent bien explicitement et valorisent les grandes clairières, l'emplacement des anciens centres villageois, ni les cartes ni les 150 pages de la vision stratégique et du projet de territoire soumis au conseil communal ne comprennent de planification énergétique.

À l'heure où les enjeux énergétiques apparaissent prioritaires, les Verts libéraux attendaient quelques orientations. Des questions touchant l'intérêt général des Lausannois et l'avenir de leurs enfants et qui impactent le développement économique de la ville.

Dans quels quartiers le chauffage à distance s'étend-il ? Quelles ressources locales sont disponibles pour l'approvisionnement énergétique ? À quels emplacements ? Dans quelle zone pourront être installées des centrales de production énergétique renouvelable ?

La lecture du programme d'action annexé n'apporte pas plus de réponses. Vous y trouverez notamment que les SIL planifient la création d'une station avec du gaz fossile. Ou même la réalisation d'une centrale à gaz. Alors que la Ville de Lausanne planifie encore des investissements fossiles en 2022, le PDCom ne renseigne ni où ni quand le réseau fossile serait remplacé par un approvisionnement renouvelable.

Si le Plan climat approuvé en 2020 chiffrait les besoins, on n'y trouvait pas une planification énergétique territoriale. À juste titre, car nous attendions des cartes, des plans d'action, des mesures concrètes dans le Plan directeur communal. Notamment pour détailler où on développerait les réseaux, les sites de production, la géothermie, l'utilisation des ressources locales, la production et la distribution locale d'énergie. Voire les principes de tarification de l'énergie.

La commission a d'ailleurs adopté un vœu invitant la Municipalité à développer une planification territoriale pour un approvisionnement énergétique durable de la ville. Considérant que ce vœu ne suffira pas, j'ai l'honneur d'annoncer le dépôt d'un postulat demandant explicitement une planification énergétique territoriale ainsi qu'une stratégie d'approvisionnement en énergie renouvelable. Affaire à suivre. Merci pour votre attention.

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Quoi que l'on puisse dire, le nouveau PDCom lausannois qui vous est présenté ce soir ne constitue pas une simple déclaration d'intention. Il est bel et bien un outil auquel les autorités devront se conformer lors de la mise en place d'actions futures. Le nouveau PDCom lausannois, ce sont plus de 300 mesures qui vont avoir un impact sur la vie des Lausannois pour les vingt à vingt-cinq prochaines années. Ce soir, que nous soyons de droite ou de gauche, nous décidons ensemble à quoi va ressembler notre ville.

Le but d'un Plan directeur communal est de définir les grands axes de l'aménagement du territoire d'une commune. Le but n'est pas de retranscrire un programme politique par le biais de mesures irréalistes et irréalisables. Car vous le savez, le PDCom est soumis à l'approbation de notre Canton. Les principales lignes d'opposition entre majorité et minorité se dessinent autour du thème de la mobilité bien sûr, mais pas que. Sans surprise, la majorité des amendements déposés par le PLR en commission ont été systématiquement refusés.

Sans surprise non plus, le PLR revient devant vous ce soir avec une nouvelle série d'amendements. Si ces amendements ne sont pas acceptés ce soir, si la minorité est bafouée et que les 30 % de la population que nous représentons sont ignorés, le groupe PLR refusera en bloc le PDCom tel que présenté.

Parmi ces amendements, tout n'est pas à jeter à la poubelle. Je suis consciente que nous avons une vision politique radicalement différente en termes d'aménagement du territoire. Ce soir, je vous demande de faire preuve d'un peu de pragmatisme quand vous prendrez connaissance des amendements du PLR, comme le fera le PLR quand il prendra connaissance des amendements que vous déposerez. La population lausannoise mérite qu'un tel objet soit traité avec considération, bienveillance et respect. Et pour ces raisons, je vous informe que le groupe PLR demandera le vote nominal sur tous les amendements soumis ce soir, ainsi que sur le vote final.

Je commence par la mobilité : chers collègues, comment imaginez-vous Lausanne dans quinze ans ? Voulons-nous une ville qui bouge ou une ville morte ? Une ville conviviale ou insupportable à vivre ? Voulons-nous une ville privilégiant un mode de transport ou une ville multimodale ? Aujourd'hui, le PLR lausannois a une vision globale de la mobilité à Lausanne, qui prévoit notamment une liberté dans le choix de son moyen de transport, un centre-ville piéton relié par plusieurs axes, permettant une entrée ou une sortie rapide de la ville, une accessibilité du centre, une accessibilité aux commerces, une planification et un développement du réseau cyclable, une totale sécurité pour tous les usagers, moins de pollution. Nous vous proposons une combinaison intelligente et réaliste de tous les intérêts, susceptible de plaire à nos habitants, à nos visiteurs, à nos commerçants ou à nos entreprises. Voilà ce que le PLR propose concrètement. Et vous, que proposez-vous ?

Aujourd'hui, le problème principal du PDCom c'est qu'il comporte deux mesures, si ce n'est plus, qui ne sont pas conformes légalement. Premièrement, la généralisation du 30 km/h sur le territoire lausannois et l'élimination des véhicules thermiques d'ici 2030. Ces mesures ne relèvent tout d'abord pas de la compétence de notre conseil communal. Et elles sont illégales, irréalisables. Elles n'ont pas leur place dans notre PDCom. Le groupe PLR proposera de les supprimer. À défaut, c'est l'ensemble du PDCom qui pourrait être refusé par notre groupe. Si ces mesures devaient être

maintenues, il est temps que la majorité au pouvoir annonce à ses électeurs, mais aussi au reste de la population sa volonté de mener coûte que coûte une guerre des transports et de bannir la voiture à Lausanne, qu'elle soit thermique ou électrique. Car les enjeux sont les mêmes que ce soit en termes de places occupées, de stationnement et d'engorgement de l'espace routier.

Madame Germond, si tous les véhicules lausannois étaient électriques, pourrait-on envisager de maintenir les 50 km/h ? Il est facile de se rendre compte de tous les problèmes qui touchent la mobilité, que ce soient les travaux entrepris au sein de la ville, les problèmes de mobilité, ne se résoudront pas en rendant la vie impossible aux automobilistes, avec des mesures compliquant à l'extrême la circulation au centre-ville. Tous les usagers de la route en font les frais. Ce qui ressort du PDCOM tel que présenté ce soir, c'est une vision de la mobilité déconnectée de la réalité. Ce n'est pas la vision partagée par le PLR lausannois.

Le groupe PLR partagera ce soir toutes les mesures pour un développement harmonieux et moderne, mais refusera toutes les mesures limitant les déplacements en ville à un seul moyen de transport. Les habitants y perdraient, l'emploi stagnerait, le développement économique serait inexistant. Est-ce vraiment le chemin que l'on veut prendre en adoptant le PDCOM tel que présenté ce soir ?

Finalement, le groupe PLR vous présentera un certain nombre d'amendements sur l'urbanisation, notamment sur les des zonages de terrains constructibles et le droit de propriétaires de parcelles qui bénéficient d'une protection de la propriété privée garantie par notre constitution fédérale. Le groupe PLR proposera donc de modifier ou supprimer tout amendement qui ne respecte pas notre droit fédéral. Pour conclure, soyons pragmatiques, soyons une ville moderne où il fait bon vivre, soyons authentiques et audacieux. Je vous remercie.

M. Valentin Christe (UDC) : – Je vois que c'est un sujet qui déchaîne les passions. C'est un travail qui a été conséquent. Je rejoins les propos exprimés à ce sujet jusqu'à maintenant. Je salue l'endurance des commissaires dans ce dossier. J'ai eu du plaisir à siéger dans cette commission. J'ai retrouvé l'atmosphère vécue lors des nombreuses commissions qui ont traité de la révision du Règlement du Conseil communal et notre travail de très longue haleine.

Ce PDCOM, par l'ampleur des différents documents soumis à l'examen, nous a fait atteindre les limites du travail de milice. Les travaux ont eu lieu dans une atmosphère courtoise et cordiale, mais on a rapidement senti, dès le dépôt des premiers amendements, que le ton était donné et qu'il n'y aurait pas de place pour le compromis, la recherche d'un terrain d'entente ou le juste milieu, sinon sur des questions de pure forme ou de détails. Pourquoi l'aurait-il fallu ? La loi de la majorité est implacable. Notre municipale de Finances et mobilité a l'habitude de dire que lorsque les critiques sur un projet émanent des deux côtés de l'hémicycle, c'est probablement que la décision prise n'est pas si mauvaise. Mais, ce soir, la proposition qui nous est soumise ne va pas dans ce sens.

S'agissant de la mobilité, M. Dupuis nous indique que le marché européen a décidé de ne plus commercialiser des véhicules thermiques. Il ne s'agit pas d'une évolution du marché, mais une évolution de la réglementation publique de l'Union européenne. Évitions de tout mélanger. Je parlais en introduction de la loi de la majorité. C'est cette loi qui s'apprête à ajouter une couche de plus dans les problèmes de mobilité de notre ville.

Le PDCOM, tel que soumis à l'examen de notre commission, après de longues années d'élaboration, aurait presque pu passer pour raisonnable lorsque l'on compare à ce qui a été fait après le passage en commission. Exit la voiture, exit les déplacements autres que collectifs ou pénibles, exit le trafic de transit, que tout le monde s'accorde à vouloir éliminer, alors que certains ont refusé l'élargissement de l'autoroute de contournement, exit les places de parking, le stationnement non payant, etc. On pourrait faire des heures sur la question de la mobilité, mais tout le monde a compris.

La réalité est que ce PDCOM, si on en vient à la question de développement de la ville, va conduire la ville à poursuivre sa mutation vers le havre de paix du socialisme, qu'il soit rose, vert ou rouge. Rien dans ce PDCOM ne permettra un développement de l'économie privée ou de l'emploi privé à Lausanne, alors que Lausanne compte le taux d'emploi par habitant le plus bas des grandes villes suisses. Alors que nous sommes aux portes de l'hiver, peut-être est-ce visionnaire quant à la prochaine vague d'une maladie qui pourrait nous menacer.

Le groupe UDC n'a rien contre les activités publiques. Cela dit, la mixité économique est au moins aussi nécessaire que la mixité sociale. Je ne vois pas, monsieur Vouillamoz, où vous voyez des perspectives réjouissantes de développements économiques. Nous n'en faisons pas la même lecture. Alors que le petit commerce agonise de longue date, on a le culot de dire que ce PDCOM le renforce. Il faut s'attendre à ce que les rares échoppes non alimentaires soient remplacées par des restaurants qui changeront tous les six mois. On se réjouit que la gauche nous explique comment les plombiers, peintres, et autres boulangers pratiqueront leur métier avec des vélos cargo plutôt que des camionnettes. On a évoqué le rôle central de Lausanne dans ce débat et dans bien d'autres. L'UDC constate que cela se vérifie seulement lorsqu'il s'agit de briller, mais un peu moins lorsqu'il s'agit d'assumer les aspects moins reluisants. Finalement, c'est aux autres communes de payer, accès à la ville pour les non-Lausannois ou les Lausannois des zones foraines, tant pis pour eux, la ville se barricade.

En ce qui concerne le logement, on réclame toujours plus de logements sociaux alors que notre ville est une des communes vaudoises qui en contient le plus. Il conviendrait plutôt d'équilibrer les catégories de population et accessoirement chercher à attirer des contribuables qui vont payer des impôts.

Nous rejoignons les critiques fournies par Anouck Saugy et le PLR, soulignant son admirable travail. Le PDCOM ne contient pas de base légale claire. On a parlé des velléités de 30 km/h de jour comme de nuit, de l'élimination des véhicules thermiques. Il s'agit de mesures déclamatoires et électoralistes. Quant à la mesure qui vise à permettre une accessibilité sur les zones privées, j'y vois une attaque contre la propriété privée tout simplement. Nous nous réservons le droit de déposer des amendements au cours du débat, selon la tournure. Vous l'avez compris, le groupe UDC n'est pas enchanté par la teneur du PDCOM tel que présenté par la Municipalité et s'est retrouvé encore plus déconfit après les travaux de la commission. Je vous laisse imaginer quel sera notre sentiment après le vote final ce soir.

M. Grégoire Junod, syndic : – On ouvre un débat que la plupart d'entre nous ne vivra probablement qu'une fois dans notre carrière politique, puisqu'il faut faire une très longue carrière pour traiter deux plans directeurs communaux. Je crois que même Daniel Brélaz n'y est pas arrivé. J'aimerais d'abord remercier la commission, qui a fait un travail de très bonne qualité, qui a pris le temps de mener les débats politiques qui devaient l'être. Merci. Le débat doit rester un débat sur ce qu'est un plan directeur : une vision à un instant T de ce qu'est le développement de la ville. Les éléments les plus forts concernent bien la mobilité et le développement urbain. Cela reste un document-cadre qui fixe l'orientation sur les quinze prochaines années.

C'est un des paradoxes du Plan directeur, le document est liant pour les autorités cantonales et communales, mais il déploie peu d'effets concrets dans la réalité. C'est le Plan d'affectation communale, que nous sommes en train de réviser, qui va traduire les intentions du Plan directeur pour ce qui concerne le droit de la construction, avec des éléments contraignants pour l'ensemble des propriétaires et des habitants de la ville.

La question de la conformité de plusieurs mesures du PDCOM au droit supérieur, le Plan directeur traduit des intentions qui vont au-delà des compétences strictes de la Municipalité en matière d'assainissement des bâtiments, en matière de 30 km/h et des véhicules thermiques, c'est une question qui est intéressante, mais qui n'aura pas pour effet d'annuler le Plan directeur communal. Cela aura peut-être pour effet que certaines mesures ne seront pas validées par l'Etat, donc qui ne déploieront pas d'effet en tant que tel, mais comme il y en a peu, cela n'a que peu d'importance. C'est bien un débat de nature politique que vous menez ce soir.

Les rédactions qui ont été trouvées par la commission, dont certains seront, je crois ajustées ce soir, s'inscrivent pleinement dans les demandes qu'a formulées l'Etat en matière de conformité au droit supérieur. Le document ne nous semble pas poser de problème, et les amendements qui ont été proposés par la commission non plus, par rapport à la conformité au droit supérieur. C'est aussi l'avis que l'Etat nous a transmis dans le cadre de l'analyse de ce Plan directeur. C'est important de le rappeler, parce que ce débat reviendra bien sûr. C'est un débat politique et non juridique que vous devrez mener ce soir.

Quelques mots sur les objectifs principaux de ce Plan directeur. Je vais essayer de ne pas être trop long. D'abord, il s'inscrit dans le Plan climat de la Ville de Lausanne. Ce Plan climat qui a été présenté par la Municipalité en 2020 et voté par ce Conseil communal fixe les orientations

stratégiques de la Ville en matière de développement et de réduction des gaz à effet de serre. Bien sûr que le document de planification qui en découle est un document qui s'inscrit en plein respect de ce Plan directeur, qu'il s'agisse de mesures qui visent à réduire nos émissions de gaz à effet de serre ou de mesures qui visent à s'adapter au changement climatique, la création d'îlots de fraîcheur en ville, la valorisation de la trame verte et bleue, le développement de surfaces pleine-terre en ville, le développement de circuits courts, une valorisation de nos ressources agricoles et énergétiques proches. Ces éléments étaient au cœur du Plan climat, ils se traduisent dans le Plan directeur. Mais on n'entre pas dans les détails.

Je réponds à M. Vouillamoz : on ne donne pas les détails de lignes de bus qui seront développées en ville durant les quinze prochaines années, comme on ne donne pas de détails sur le réseau du chauffage à distance. Cela viendra plus tard. Le postulat que vous déposez sera l'occasion d'apporter une réponse. Vous aurez, dans les mois qui viennent, tous les éléments en termes de développement de notre politique énergétique, conformément aux objectifs du Plan directeur et du Plan climat.

Trois objectifs importants : la qualité de vie. Veiller à ce que nous ayons dans tous les quartiers des équipements en suffisance, des équipements publics, sportifs, culturels, que l'on puisse assurer en termes de prestations de services publics au sens large, pour améliorer la qualité de vie, pour veiller à l'inclusion sociale. Veiller à ce que nous puissions emporter tout le monde avec nous dans le développement urbain. C'est un enjeu central, et on ne le dit pas assez. Mais, dans une ville comme Lausanne, qui a une des pressions les plus importantes en Europe sur le marché immobilier, parce que nous sommes extrêmement attractifs économiquement, lorsque nous pensons au développement de la ville, nous devons penser à celles et ceux qui vivent dans cette ville, celles et ceux qui y travaillent. Ces personnes doivent pouvoir se loger à Lausanne dans les dix ou quinze prochaines années. C'est un enjeu majeur. Nous ne souhaitons pas que la Ville de Lausanne connaisse l'évolution d'autres villes européennes, ou que des populations modestes soient exclues à la périphérie. On le voit dans beaucoup de villes des pays qui nous entourent. Fort heureusement, ce n'est pas l'évolution des villes suisses, justement parce qu'elles ont veillé à construire des logements sociaux et à défendre une politique de justice sociale. C'est un axe central de la politique que nous voulons mener dans les années à venir, permettre aux Lausannoises et Lausannois de ne pas être exclus sous le coup de rénovation immobilière ou autre.

Il y a bien sûr des phénomènes de gentrification que l'on connaît à Lausanne dans certaines rues ou quartiers, mais, à l'échelle de la ville, il n'y en a pas. Lausanne reste encore le lieu où les populations modestes sont les mieux accueillies dans ce Canton. Nous avons une grande diversité de population en matière de revenus. Nous avons une population mixte du point de vue des parcours, des origines, et aussi des revenus et de niveau socioculturel. Et c'est extrêmement important que cette ville que nous aimons, nous puissions la conserver dans les prochaines années.

L'attractivité économique et la prospérité de la ville, pour répondre à M. Valentin Christe, c'est un axe fort du PDCoM. Nous avons différents projets : la Rasude, le secteur de Beaulieu, le centre d'affaires des Plaines-du-Loup, le développement économique de Vernand. Ces secteurs vont être entièrement dévolus à l'emploi, dans des domaines différents. À Beaulieu, c'est dans le domaine à haute valeur ajoutée du sport et de la santé. Nous préserverons, dans les quartiers de Sévelin Sébeillon et dans le quartier de Vernand, les surfaces d'activités dévolues à l'artisanat et à l'industrie. Précisément pour répondre à la préoccupation évoquée par Monsieur Christe. Il y a ce phénomène partout, la difficulté de préserver les surfaces attractives pour l'artisanat dans les villes. C'est ce que nous voulons faire dans ces quartiers. Garder les surfaces qui soient accessibles pour de l'activité artisanale et industrielle.

Ces activités génèrent parfois des conflits en ville. Certains habitants se plaignent d'habiter au-dessus d'une boulangerie. Mais on a besoin de cette diversité. La ville est un lieu de gens qui vivent, mais aussi des gens qui travaillent. Et pas seulement dans les banques et les assurances. Le PDCoM s'inscrit pleinement dans cette logique. En développant sur des secteurs comme Beaulieu autour des fédérations sportives, avec le Biopôle. Des pôles forts d'emploi en termes de santé, de sport, de formation. Les grands atouts de Lausanne. Voilà pour les trois axes importants sur lesquels le plan s'articule. La qualité de vie, l'inclusion sociale et l'attractivité économique et touristique.

De ces objectifs-là, il découle une conviction qui est une chose que la Municipalité défend : la conviction que la ville doit continuer à se développer. Que le développement de Lausanne est impératif. Nous avons besoin d'une ville qui soit en croissance en termes de développement. Cela peut paraître contradictoire avec les objectifs du Plan climat. Pourtant, la politique climatique nécessite de densifier la ville. En ville, elle nécessite, pour préserver la biodiversité des sols, de développer la ville. Les enjeux climatiques actuels, la nécessité de réduire nos gaz à effet de serre, nécessitent de développer la ville. Les enjeux climatiques vont aussi nous poser d'énormes problèmes dans les années qui viennent en termes de migration. On a connu d'importantes vagues migratoires en Suisse depuis la Seconde Guerre mondiale. Une pression migratoire forte à Lausanne depuis de nombreuses décennies. Il n'y a aucune raison de penser que ces mouvements migratoires vont ralentir. On a besoin de pouvoir accueillir de nouveaux habitants.

Ce n'est pas un objectif politique que de revendiquer une ville qui puisse accueillir 30 000 habitants de plus. Mais nous allons faire face à cette pression en Suisse. Et cette pression implique que les agglomérations prennent leurs responsabilités pour être en mesure d'accueillir de nouveaux habitants et de nouveaux emplois. C'est bien à ce défi que répond le Plan directeur communal lausannois.

Nous ressentons plus fortement qu'ailleurs les effets du réchauffement climatique en ville. Pourtant, la ville est aussi la solution. C'est par un développement harmonieux et différencié que nous pourrions répondre à ces objectifs en termes de développement, mais aussi améliorer la qualité de vie. Nous postulons que nous pouvons accueillir 30 000 habitants supplémentaires et améliorer la qualité de vie en ville dans ce plan. La seule réalisation du quartier des Plaines-du-Loup permet à elle seule de réduire de 10% les émissions de CO₂ par habitant. Cela montre que le développement est compatible avec la qualité de vie.

Encore un exemple. Aujourd'hui, le quartier lausannois dans lequel la qualité de vie est jugée la meilleure, où les prix de l'immobilier sont les plus importants, et où beaucoup de personnes souhaiteraient habiter, le quartier Sous-Gare : c'est l'un des quartiers les plus denses de la ville. C'est bien la preuve qu'on peut assurer un développement urbain et assurer une bonne qualité de vie. C'est le postulat fort que nous posons dans ce PDCOM. Celui d'un développement urbain à la fois en termes d'emploi et d'habitants.

L'autre conviction, c'est que l'on doit effectuer un changement majeur en termes de mobilité. Lausanne a pris du retard. C'est important de le rappeler. Madame Saugy a dit que nous allons créer une ville morte. Est-ce que Copenhague est une ville morte ? Copenhague compte 150 000 véhicules par année contre 600 000 vélos. Est-ce une ville morte ? Alors que c'est une des villes les plus attractives du nord de l'Europe. On pourrait en citer d'autres, comme les villes alémaniques. Lausanne a pris du retard pour différentes raisons. Pour des raisons politiques en partie. Mais aussi pour des questions de morphologie et géographie urbaines. Nous avons un territoire compliqué. Cela complexifie l'accès à la ville.

Répondre au défi climatique, c'est admettre que demain, nous ayons non pas une ville qui n'a pas de voiture, mais que l'on revoie les équilibres en matière de modes de transport, en développant la marche, le vélo, les transports publics. L'espace public n'est pas extensible à merci. Avoir des habitants qui souhaitent des espaces piétons, des espaces verts, ça implique certains choix. On a besoin de faire une série de choix qui passent par une réduction de la mobilité individuelle. Mais pas par sa suppression. On va garder des parkings souterrains en ville, des parkings accessibles. Le 30 km/h, si on peut l'introduire progressivement, quel impact ça aura ? Ça réduira le trafic de transit. Aujourd'hui, 60 % de la circulation sur le Grand-Pont est composé de gens qui ne s'arrêtent pas, qui ne font que passer par Lausanne. Cette mobilité risque de diminuer fortement. Avec comme corollaire d'améliorer l'accessibilité au centre-ville.

Et quel est le plus grand militant du 30 km/h en ville, en Suisse romande ? C'est le maire de Sion, PLR. Qui considère que c'est un outil essentiel pour l'attractivité. Ça offre plus de fluidité. Plus de qualité de vie. Qui dit qualité de vie dit aussi qualité de vie pour le commerce. De ce point de vue, nous sommes convaincus que la politique de mobilité poursuivie par la Municipalité est une politique qui vise à renforcer l'attractivité du centre-ville. Je ne dis pas que les chantiers ne sont pas impactants, ils le sont. Une ville qui a des chantiers, ma foi, c'est aussi une ville dont on prend soin. Mais nous sommes conscients de leur impact sur les commerces et la qualité de vie des habitants.

Mais une ville en chantier, c'est une ville dont on prend soin pour l'avenir. Ce Plan directeur communal passe par des modifications importantes en matière de mobilité, par le développement du M3, par la réalisation du tram, par toute une série de bus, et par un soutien de la mobilité cycliste. Et une réduction importante des tarifs de transport public. Car, indéniablement, la mobilité individuelle va être plus compliquée dans les villes, à Lausanne comme dans toutes les villes d'Europe. Elle va être amenée à être plus onéreuse qu'elle ne l'est aujourd'hui. Si on ne veut pas de fracture sociale en termes de droit à la mobilité, ça doit passer aussi par des transports publics qui sont accessibles, voire gratuits. C'est dans cette logique que s'inscrit le projet de la Municipalité de Lausanne.

Voilà pour les éléments principaux que je voulais évoquer ce soir. Vous discutez d'un élément important qui fixe une ligne politique pour les quinze prochaines années, qui va nous lier quand même en termes de projets, même s'il ne déploie pas d'effet direct, mais qui sera une sorte de feuille de route pour la Municipalité. C'est un document qui fixe un cadre. Et ce cadre, c'est celui d'une ville qui se développe, qui améliore la qualité de vie, qui améliore son attractivité et sa diversité économiques et respecte en même temps les enjeux fondamentaux et indispensables en termes de défis climatiques qui nous attendent. Je vous invite donc à soutenir ce Plan directeur communal. Nous aurons, avant cela, un long débat. Je vous remercie, les uns et les autres, pour votre implication.

La présidente : – Nous sommes face à une demande de vote nominal pour tous les amendements. Si personne ne s'y oppose, je propose de faire en une seule fois la demande de soutien. Ça ne me semble pas le cas. Formellement, je demande si cinq personnes soutiennent cette demande de vote nominal pour tous les amendements.

La demande d'appel nominal pour tous les amendements et pour la conclusion étant appuyée par le nombre suffisant de voix, il y sera procédé.

La présidente : – Je voulais vous dire que je suis assez émue, car la collation a été préparée par la boulangerie Mon Copain, où mon puîné est apprenti. Il est 19 h 55, je vous propose de prendre la pause jusqu'à 20 h 25.

La séance est levée à 19 h 55.

Deuxième partie

Membres absents excusés : Mme Anna Crole-Rees, M. Sébastien Kessler, Mme Franziska Meinherz, Mme Patrizia Mori, Mme Audrey Petoud, Mme Joëlle Racine, Mme Constance Von Braun

Membres absents non excusés : Mme Pauline Blanc, Mme Isabelle Bonillo, Mme Valérie d'Acremont, M. Matthieu Delacretaz, M. Alain Hubler, Mme Maimouna Mayoraz, Mme Anaïs Timofte

Membres présents 85

Membres absents excusés 7

Membres absents non excusés 7

Effectif actuel 99

A 20 h 30, à la salle du Conseil communal, à l'Hôtel de Ville.

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

Discussion – Suite

Il est passé à la discussion du PDCom point par point.

page 32, Orientations stratégiques

- 1- Population et emplois
- 2- Rayonnement international
- 3- Ville-centre
- 4- Mobilité durable et espaces publics

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – J'ai le plaisir de déposer le premier des nombreux amendements que le PLR va proposer à ce plénum concernant le projet qui nous est soumis ce soir, dans le silence le plus absolu, merci.

Ce premier amendement s'inscrit dans le volet mobilité durable et espace public. Les amendements PLR commencent déjà là. Le PDCom, ce catalogue des bonnes intentions de la gauche (...). Les bonnes intentions, c'est bien, mais la réalité pour les Lausannois, c'est ce qui se passe sur le terrain. Que constatons-nous aujourd'hui sur le terrain en matière de mobilité ? Que la ville est un chantier perpétuel. A croire qu'aucune planification des travaux n'a été effectuée par la Municipalité. Elle est d'ailleurs absente au moment où je dis ça. Qui ne dit mot consent.

La Municipalité ne montre aucune volonté d'étendre concrètement dans les quartiers peu desservis – je pense notamment au m2 et futur m3. Le chantier de la Gare se prolonge *ad eternam*. Nous attendons que les travaux du Grand Pont se terminent, axe central de la ville. Une série de jolies intentions qui...

Construire la ville de demain, c'est offrir des alternatives à ceux qui n'en ont pas. C'est donner la possibilité à chacun, en fonction de ses besoins spécifiques, d'accéder à son domicile de manière apaisée, à ses centres de loisirs ou à son lieu de travail. C'est accompagner les utilisateurs vers des modes de transport plus durables, les y inciter. Et cela en tenant compte des habitants de cette ville qui ont encore la nécessité d'utiliser la voiture dans leur quotidien en manque de transport individuel.

L'absence de vision pour l'avenir de Lausanne impacte de manière considérable notre ville. Elle impacte avant tout les habitants qui sont les premiers à souffrir des nuisances de la mobilité telle qu'elle se déroule actuellement à Lausanne, du manque de sécurité pour les piétons et les cyclistes, des bouchons sur les routes et le manque de desserte des transports publics. Ils souffrent aussi de

la multitude des travaux en ville et peinent à se déplacer. Les habitants ne sont pas les seuls impactés par la politique menée par la majorité.

Comment se concrétisent les bonnes intentions de la gauche pour affirmer ce rôle de Lausanne comme ville-centre ? Que propose-t-elle pour que les commerces et les restaurateurs attirent leur clientèle ? Comment encourage-t-elle les entreprises à s'installer et à rester à Lausanne ?

Pour le PLR, ce qui compte, c'est ce qui se déroule sur le terrain. Nous croyons à la politique des projets, à la volonté de mettre en place des mesures concrètes qui doivent permettre d'exploiter notre ville. Il faut qu'il fasse bon vivre dans notre ville. Le PLR demande à ce que ce soit ajouté dans l'orientation stratégique concernant la mobilité la garantie d'un accès multimodal aux parkings en ouvrage du centre-ville.

Amendement Mathilde Maillard

Page 32 – Orientations stratégiques

4 – Mobilité durable et espaces publics

Améliorer la qualité de vie des habitant·e·s en luttant contre les nuisances du trafic (bruit routier, pollution et accidents), notamment en modérant les vitesses et en favorisant la mobilité active, le développement des transports publics **et en garantissant un accès multimodal aux parkings en ouvrage du centre-ville**. Offrir des espaces publics plus conviviaux en valorisant en particulier les cœurs de quartiers et en requalifiant les places majeures et le centre-ville.

Mme Feryel Kilani (Les Verts) : – Je peux rejoindre mes collègues Saugy et Maillard sur un point. La vision de la mobilité de la majorité et de la minorité diverge fondamentalement. Il est question dans ce premier amendement d'introduire la notion de multimodalité, terme qui revient de manière obsessionnelle dans le discours de la minorité. Ne vous y trompez pas, sous couvert de prôner l'accessibilité en ville et la multimodalité qui permettrait une vision différente.

Les amendements qui seront déposés à ce jour ne trompent pas. Il s'agit de maintenir coûte que coûte la place prépondérante des transports individuels en ville, notamment par le biais des mesures visant à garantir la fluidité du trafic automobile jusqu'au centre-ville et les possibilités de stationnement dans l'ensemble de la ville.

Le rapport de minorité prétend plaider pour un centre-ville apaisé et des zones piétonnes. Mais si on lit le détail de la vision proposée, on découvre que l'idée étant faite d'aménager une zone piétonne dans l'hyper centre, soit dans une zone extrêmement limitée qui serait, je cite, reliée par plusieurs axes permettant une entrée et sortie rapide de la ville tout en maintenant une accessibilité au parking du centre et des commerces. Il s'agit ainsi en réalité de revenir à une politique du tout voiture des années septante, obnubilée par la place centrale accordée à la voiture.

C'est ça, la prétendue multimodalité que le PLR et le PDC souhaitent pour Lausanne pour les vingt-cinq prochaines années. Un espace public conçu autour de la voiture qui lui accorde une place prépondérante en ne laissant qu'une place anecdotique aux autres modes de déplacement. C'est en définitive revenir à la vision de la mobilité d'il y a cinquante ans qui nous amenait à la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Une crise climatique causée par les émissions de gaz à effet de serre et des citoyens qui subissent tous les effets néfastes du trafic individuel motorisé. Un espace public où ils n'ont pas leur place et qui est même dangereux, des nuisances sonores et la hausse des températures en ville. Comment peut-on défendre une vision aussi archaïque alors que les effets de la crise sont désormais perceptibles ? Les choix que nous faisons aujourd'hui ont une incidence décisive sur la façon dont la ville s'adaptera ou non au changement climatique. Si on ne prend pas les mesures qui s'imposent maintenant, la vie deviendra rapidement invivable.

Dans cette perspective, la vision de la Municipalité et de la majorité est de changer de paradigme en tournant définitivement la page du tout voiture pour favoriser une alternative qui permette d'améliorer la santé de la population et qui favorise l'environnement. Contrairement à ce que le rapport de minorité prétend, il n'est absolument pas question de limiter l'accessibilité au centre-ville de Lausanne. Il suffit d'aller regarder le catalogue des mesures en matière des mobilités du PDCom pour voir que ces accusations sont fausses.

Au contraire, tous les moyens ont été mis pour fournir des alternatives compétitives qui permettront aux Lausannois et au reste des habitants du canton de se déplacer de manière agréable et efficace à Lausanne. Un réseau de transport en commun particulièrement dense avec la modernisation des métros et la réalisation du m3 et du tram, le développement des zones piétonnes et des pistes cyclables.

Lors de son passage en commission, le Plan directeur a été mis à jour pour répondre pleinement aux ambitions et attentes actuelles de mobilité, notamment en regard du Plan climat de la vie de Lausanne. C'est à cette occasion qu'a été introduit l'amendement de limiter à 30 km/h l'ensemble du réseau routier, mesure qui permet un partage plus équitable de l'espace public entre les différents modes de transport et qui permet de fluidifier le trafic au contraire de la combattre, le PLR devrait soutenir une telle mesure.

Vous qui prétendez que Lausanne ne peut assumer son rôle de ville centre sans une politique assurant une place prépondérante à la voiture, avez-vous visité des villes comme Oslo, Amsterdam ou Zurich ou Bâle ? La vision prônée par le Plan directeur communal est celle de la ville de demain à laquelle adhèrent avec succès de plus en plus de grandes villes pour faire face aux enjeux actuels.

Je vous invite à refuser catégoriquement ce retour en arrière souhaité par la minorité en refusant tout amendement visant à redonner une place prépondérante la voiture, notamment par le biais d'une prétendue multimodalité qui devrait en l'occurrence compléter la mobilité active dans l'amendement en question.

Mme Ariane Morin (Les Verts) : – Comme cela a déjà été dit par ma préopinante, sous couvert de multimodalité, le PLR veut faire un grand bond en arrière avec une mobilité centrée sur le trafic automobile. Pour justifier ses amendements autocentrés, le PLR prétend notamment que la politique actuelle manquerait une vision globale de la mobilité. Manifestement, la minorité n'a pas compris le sens du mot global.

Contrairement à ce que pourraient laisser croire ces amendements, « globale » ne signifie pas mettre la voiture au centre. Si je me réfère au Petit Larousse, « globale » signifie appréhender la situation dans sa totalité. Or, appréhender la mobilité de façon globale, cela veut dire prendre en considération une crise climatique qui s'accélère malheureusement.

Une politique de report modal est une nécessité urgente si l'on veut que les villes, que notre ville, restent viables. Ce constat a été formulé dans la récente forme de route du GIEC et dans le rapport du programme environnemental de l'ONU qui vient d'être publié. On le trouve aussi dans les travaux d'institution que personne ne soupçonnera d'être animée par une idéologie antibagnoles. Je songe au rapport publié par la Banque mondiale.

La politique de report modal est appliquée avec succès dans de nombreuses villes, en Suisse d'ailleurs, et on constate qu'elle finit toujours par rencontrer l'adhésion de la population, car elle améliorerait significativement la qualité de vie et profite à toutes et tous, y compris aux commerçants. Dès lors, la minorité était la minorité déconnectée de la réalité. Ce déni de réalité n'est pas seulement dans les amendements qui ont été déposés par la minorité, mais aussi dans les termes utilisés dans le rapport de minorité et répétés ce soir.

Le PLR va soutenir que le PDCom viserait à créer, je cite, une guerre de transport ou à bannir sournoisement Lausanne. Des propos aussi caricaturaux à propos d'une politique et vouloir redimensionner la place de la voiture en ville, c'est à la limite du ridicule. Cela devient indécent dans le contexte d'une crise climatique. Il s'impose de rejeter tous les amendements par lesquels la minorité entend bloquer la politique de report modal en matière de mobilité.

M. Johann Dupuis (EàG) : – En préambule, faire mon *mea culpa* et disculper la Municipalité en quelque sorte. Celle-ci n'a jamais parlé de ville sans voitures. Les seuls à avoir osé parler en ces termes, c'est le groupe Ensemble à Gauche, qui a déposé un postulat en septembre 2020. Il faut le rappeler ce soir, car j'ai l'impression que le PLR et l'UDC font parfois l'amalgame – j'en suis flatté – entre la vision de la gauche radicale et la vision de la Municipalité. Celle-ci veut se démarquer de cette vision de ville sans voiture que la gauche appelle de ses vœux.

Si vous avez lu le postulat de la ville sans voiture, vous avez peut-être constaté que même dans ce postulat, l'expression est un peu galvaudée. En réalité, une ville sans voiture telle que nous l'avons

définie contient toujours des automobilistes et des voitures. Ce qui est souhaité, c'est une réduction radicale des transports individuels motorisés. Mais une ville ne peut fonctionner totalement sans voiture et sans automobilistes, car si le trafic peut être rationalisé, il restera toujours une part incompressible quand on pense aux personnes aidantes, aux personnes handicapées ou aux personnes âgées qui auront de toute façon besoin d'automobiles. Ces automobiles peuvent être partagées. Voilà pour la petite clarification de préambule. J'espère qu'on évitera de faire cette confusion à l'avenir.

Je ne vais pas revenir sur les propos de mes préopinantes qui sont exacts, mais je note que dans le cas d'espèce, la formulation ne peut que faire sourire, voire rire. Vous parlez de garantir un accès multimodal aux parkings en ouvrage du centre-ville. Vous avez réfléchi à votre phrase avant d'écrire ? Vous croyez vraiment que les vélos vont se rendre dans les parkings en ouvrage du centre-ville ? Vous avez essayé de nous dire que multimodal, c'est un ensemble de transports publics ou privés, et surtout pas la voiture et vous nous faites l'exemple et la démonstration que lorsque vous dites "multimodalité", vous ne parlez que des voitures se rendant dans les parkings du centre-ville. Bravo, la démonstration est faite. *Game over !*

Mme Séverine Graff (Soc.) : – Je remercie mes collègues majoritaires comme minoritaires pour le travail accompli. J'aimerais pouvoir m'amuser aussi du label de multimodalité avec lequel vous voulez saupoudrer le PDCom. La coexistence des différents modes de transport à Lausanne est effective. Vous dépeignez la gauche comme des guerriers anti-voitures. C'est faux. On veut renverser des priorités en termes de modalités. Il y a des travailleurs et des travailleuses pour qui la voiture est indispensable.

La multimodalité que vous sortez de votre casquette de PLR existe dans la rue. Toutes les infrastructures qui ont été mises en place par la Municipalité ont été faites sur des rues où des voitures roulent. Le groupe socialiste s'oppose à ce que la voiture figure comme un mode de transport souhaitable dans ce PDCom, un transport d'avenir, dynamique pour l'économie. Que la voiture soit enrobée ou non dans ce label de multimodalité, ça ne change rien. On va refuser cet amendement.

M. Nicola Di Giulio (UDC) : – Depuis quelques années, on constate une activité importante de la Municipalité pour s'en prendre aux véhicules à moteur et cela tourne à l'obsessionnel. On va jusqu'à faire croire au public que l'on pourra interdire l'accès à la ville aux véhicules à moteur thermique alors que cela ne fait pas partie des attributions légales d'une Municipalité. On supprime des places de parking par centaines. Les Lausannois payent pourtant un macaron de parage.

Cette méthode fait aussi perdre des millions à la caisse communale. C'est également sans parler des Lausannois des zones foraines où on empêche d'accéder à la ville où ils payent leurs impôts. Avec la crise Covid, on a balisé des zones piétonnes et des voies cyclables sans respecter les voies légales avant le début des travaux. Les voies cyclables sont sujettes à de nombreuses réclamations des usagers. Certaines sont trop larges ou mal adaptées.

On s'est appuyés sur des pétitions pour justifier ce genre de transformation et leur donner une légitimité démocratique. Cependant, lorsque l'on sait que Mme la directrice du service de la mobilité, de l'aménagement et des espaces publics, pour ne pas la nommer, était fondatrice à la présidence d'une association de vélos, et son mari en était le vice-président. Lorsque l'on constate que David Raedler est président de l'APE, les décisions municipales prennent un autre aspect que je vous laisserai apprécier.

Lors de la mise en zone piétonne de la cité, si l'on s'attarde sur le rapport de l'entreprise CBRE, référence pour la Municipalité, il contient un nombre infini d'approximations, et j'en passe. À l'occasion d'un sondage, aucun élu ne semble avoir vérifié. Il semble que l'on ait plus pris en compte l'avis de certains passants que celles et ceux qui travaillent dans ces lieux.

Une affaire quelque part un peu bâclée, et un rapport qui favorise totalement les idées municipales. Il faut relever que la mise en zone de 20 km/h dans la zone du Midi où nous avons supprimé des places de parc, c'est une zone utilisée à moins de 10% de ses capacités. Cette zone de rencontre a été inaugurée devant un parterre de spectateurs d'environ vingt personnes. Un chiffre qui comprenait les fonctionnaires du service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics.

Il est à souligner qu'une pétition de plus de 4000 signatures avait été adressée au Conseil communal. Personne n'en a tenu compte. C'est un déni de démocratie.

En espérant vous faire sourire au sujet d'une zone de 30 km, que je vous invite à aller voir, dans les zones foraines, ce tronçon voit pas moins de 12 signaux, de marquages et de piquets métalliques. La Ville de Lausanne ne fait pas dans l'économie.

La majorité fait feu de tout bois et pourra soutenir ses projets dogmatiques. La Municipalité ne tient pas compte d'une partie de la population qui travaille et qui fait vivre la commune. Il est grand temps de cesser avant que les finances de la Ville ne périclitent avec le départ croissant des commerçants et des habitants, comme l'a relevé M. Gaillard en janvier: « ces verrues esthétiques et ces surfaces vides sont une catastrophe pour le dynamisme commercial du centre-ville ». Ce problème de vitrines n'ira qu'en s'accroissant et la dette lausannoise ne cessera de prendre l'ascenseur. L'UDC soutiendra l'amendement du PLR.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Vous nous prêtez des intentions : mettre la voiture au premier plan en ville. Ce sont des mots, des phrases et j'aimerais que vous le prouviez.

C'est votre prise de position qui date du passé. Qui a dit que nous voulions donner une place prépondérante à la voiture ? Nous désirons faire comprendre que, malgré ce que vous pensez, le PLR n'est pas anti-vélos ou anti-transport public. Cependant, nous ne voulons pas diaboliser la voiture qui est indispensable à beaucoup. D'ailleurs, les propos de M. le syndic vont dans notre sens en affirmant qu'il ne veut pas interdire l'accès de la ville aux véhicules privés. Son discours pragmatique semble diverger de vos discours dogmatiques.

Tout comme le PLR n'est pas contre le 30 km/h, il ne prône pas de mettre de grands axes à 30 km/h. Il y a quand même une grande différence. Il y a aux yeux du PLR un élément capital qui doit aussi vous faire comprendre que vous n'avez pas probablement compris ce que Lausanne est : Lausanne est une ville-centre, une capitale. Les conseillers communaux ne sont pas là que pour les Lausannoises et les Lausannois. Je suis aussi au service de l'ensemble du Canton. On ne peut pas se comparer à d'autres qui sont là uniquement pour leurs citoyens. Lausanne attire des échanges avec les communes, les autres cantons, la Confédération et l'étranger.

Nous avons aussi bon nombre de fédérations sportives. La région qui en a le plus après Lausanne, c'est Monaco. Si je ne fais pas d'erreur, il y a trois fédérations qui se sont implantées. M. Christe a bien résumé cette position de ville-centre avec ses propos. Il faut en tenir compte et il faut prôner des objectifs pragmatiques. Nous pensons que les nombreux amendements demandés par la gauche et par la Municipalité, qui semblent plus pragmatiques, ne vont pas dans le bon sens.

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Je préfère le dire directement au début de ce débat ce soir au nom du PLR, il n'est pas question que nous nous laissions enfermer ce soir dans une position pro-voiture. Ce n'est pas ce que le PLR défend. Le PLR ne défend pas le tout bagnole. Le PLR voit d'un bon œil la prolifération des modes de transport. Il faut augmenter l'offre et les choix de modes de transport. C'est un choix libéral, me semble-t-il.

Nous voulons que les besoins et les nécessités propres à chacun soient inclus dans la politique de mobilité lausannoise. Vous ne trouverez nulle part dans nos amendements une demande qui vise à supprimer l'accès à la ville, aux piétons ou aux transports publics. Au contraire, on demande plus de transports publics, de sécurité pour les piétons, on demande que les quartiers résidentiels soient rendus aux habitants avec des zones à 30 ou même à 20. Je vous renvoie au programme de législature 2021-2026.

Il est vrai que dans notre monde où le transplanage n'existe pas, où l'accès à la capitale doit pouvoir être garanti, il est nécessaire que tous les modes de transport, y compris le transport individuel motorisé, soient pris en compte lorsque l'on parle d'une stratégie globale de la mobilité pour les quinze à vingt prochaines années.

S'agissant de l'amendement en particulier, pour répondre à M. Dupuis, qui semble être le seul intervenant à s'intéresser réellement à cet amendement, l'accès multimodal au parking, c'est prévoir un espace pour les vélos. C'est le cas pour le parking pour vélos de la ville de Vienne. Tout simplement, les vélos-stations, c'est un concept qui vient des années 90, d'Europe du Nord. M. Dupuis, je vous ai croisé à vélo. Vous devez connaître les vélo-stations. Voilà ce que l'on entend par accès multimodal au parking.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Ce n'était pas forcément mon intention de reprendre la parole, mais on a mentionné mon nom.

J'aimerais rectifier le sens des propos dont notre collègue a fait rapport. Il s'agissait de la question des vitrines vides en centre-ville. Vous n'êtes pas suffisamment de mauvaise foi pour l'ignorer. Ce qui provoque la multiplication des vitrines vides en centre-ville, ce sont des propriétaires qui n'exécutent pas les travaux et qui laissent un immeuble en rade. Ce sont des privés qui gâchent notre place. Notre ville devrait être une des plus belles et elle est marquée par une ruine.

Ce qui provoque la multiplication des vitrines vides, c'est probablement le prix des surfaces commerciales. Vous êtes trop en contact avec nos commerçants pour l'ignorer. Les prix qui sont demandés par certains propriétaires sont prohibitifs. Vous faites semblant de détourner les propos en faisant comme si le flux de voitures était responsable de la fermeture des commerces.

Dernière chose, le flux de piétons au centre-ville n'a fait qu'augmenter au cours des dernières années. Il y a de plus en plus de badauds qui peuvent potentiellement être des clients pour les surfaces commerciales. Pourtant, on voit progresser le nombre de vitrines vides.

Posez-vous la question au lieu d'utiliser mes propos à mauvais escient : pourquoi votre parti, l'UDC, refuse au niveau national de durcir la Lex Koller et de durcir les conditions pour l'achat des bâtiments ? Arrêtez de nous donner de mauvaises leçons.

M. Mathias Paquier (V'L) : – Les Vert'ibéraux ne sont pas autant allergiques à la multimodalité que certains de mes préopinants. Cependant, pour notre groupe, la multimodalité fait surtout sens à l'échelle d'une agglomération, à savoir par le développement de parking et d'échanges efficacement reliés aux parkings publics et aux réseaux de vélos en libre-service. Malheureusement, nous ne pourrions pas accepter cet amendement, car nous ne souhaitons pas que l'accès au centre soit forcément fait jusqu'aux parkings.

A l'appel nominal, le Conseil, par 23 oui, 60 non et 1 abstention refuse l'amendement de Mme Maillard.

(insérer vote)

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je dépose un amendement. La population vieillit, c'est un fait. Nous allons voir de plus en plus d'aînés dans cette ville. Lausanne ne va pas y échapper. Là, je veux dire qu'un jour ou l'autre, l'apparition de petits bobos, d'une mobilité plus difficile, de soucis neurologiques, et j'en passe. Dès lors, l'accessibilité au centre-ville doit être conçue de manière à faciliter l'accès au centre-ville à ces catégories de population. Les Lausannoises et les Lausannois avancent en âge. Toutes celles et ceux qui ont des parents ici me comprennent. Il s'agit de questions de santé et d'équilibre mental pour ces personnes-là. Elles n'ont pas envie de se retrouver un jour rejetées de la ville, car elles se sentiraient exclues.

Il y a aussi la question des femmes dans l'espace urbain. Les recherches publiées les montrent en tant que mères avec leurs enfants et en tant que parents avec les proches aidants. Dans ces études, il exposait que la piètre animation des centres-villes a un impact important sur le quotidien des femmes, car ce sont elles qui font le taxi. Il faudra également tenir compte de ces besoins. Quand j'ai lu les amendements, j'ai été très étonnée que les mots : aînés, prochainement, familles monoparentales, familles nombreuses, trois à quatre enfants, car plus, c'est un peu plus rare, l'intergénérationnel ne soit pas utilisé. Comme si les habitants de Lausanne resteront toujours jeunes et en bonne santé. Je vous le souhaite, mais malheureusement, parfois la nature en décide autrement.

Je vous demande d'accepter mon amendement pour que ces catégories de personnes ne soient pas oubliées. Le syndic parlait d'inclusion sociale. Cela fait partie d'un ou plusieurs. Je vais vous donner un amendement qui je l'espère fera l'unanimité. Garantir une politique de mobilité inclusive du point de vue du genre, de l'âge des générations. Les personnes à mobilité réduite en particulier doivent pouvoir faire usage du mode de transport qui leur convient le mieux. Je rappelle aussi un postulat que j'avais déposé sur la mobilité inclusive en octobre 2019 et qui parlait de tout ce qu'on pourrait faire autour pour faciliter la vie de ces personnes proches aidantes et des personnes à mobilité réduite. Je vous remercie de soutenir cet amendement.

Amendement Françoise Piron

Page 32, 4 – Mobilité durable et espaces publics

(...) et le centre-ville.

Garantir une mobilité inclusive du point de vue du genre, de l'âge et des générations. Les personnes à mobilité réduite et proches-aidantes en particuliers doivent pouvoir faire usage du mode de transport qui leur convient le mieux.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Une question très simple à poser à Mme Piron. A la page numéro 32 à laquelle elle fait référence dans son amendement, il y a au point 9, la description d'une ville accessible à toutes et à tous et dans laquelle il est précisé ce que ça veut dire selon le PDCom actuel. Derrière ces phrases, je comprends que le but tel qu'affiché actuellement dans le PDCom est de permettre une telle mobilité puisque l'accessibilité universelle couvre à la fois les problématiques d'âge, les problématiques de personnes à mobilité réduite et je lui pose la question suivante: dans quelle mesure elle estime que son propre amendement apporte quelque chose à cette formulation du PDCom et si elle entend remplacer ce point 9 ? Quelle est sa position par rapport à cette simple question que je lui pose ?

Mme Françoise Piron (PLR) : – Je vais vous répondre. Ce mot est trop général. Ce que je voudrais, c'est que les personnes proches aidantes dans cette ville se sentent concernées. Le mot est important. Je pense que c'est important de le mettre noir sur blanc dans le PDCom. Il doit exister pour les personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire les personnes qui, avec l'âge, avec des petits bobos, dans une ville en pente, ont de la peine. Je vous assure que pour les personnes qui ont des problèmes de genou, arthrose, etc. c'est une ville difficile. Les mots « proche aidant », j'insiste. Familles monoparentales aussi. Je vous demande de le rendre lisible. Je vous assure qu'on y arrivera tous, vous serez un jour une personne proche aidante. Il suffit d'attendre vingt, trente ou quarante ans. On devient tous quelqu'un de proche aidant. Ce mot doit être utilisé aujourd'hui. Il y a eu la journée des proches aidants il y a deux semaines. La Suisse doit aussi changer ses lois pour que ces personnes se sentent faire partie de la société.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Je ne peux que donner raison à Mme Piron quand elle dit qu'il s'agit d'un thème important et qu'il est difficile de ne pas aller dans son sens quand elle dit que la question des proches aidants est une problématique importante. D'un point de vue formel, je trouverais plus logique qu'elle fasse son amendement au point 9 du PDCom pour ne pas ajouter à la confusion. Le Point 9 de la page 32 et spécifiquement sur l'accessibilité pour tous. Donc il ferait plus de sens à cet endroit-là, à mon avis. Si elle fait ceci, je vois difficilement d'arguments tangibles pour s'opposer à cet amendement.

Mme Françoise Piron (PLR) : – Pour l'emplacement, je vais suivre la proposition. Je ne vois aucun inconvénient à le placer à un autre endroit du PDCom.

Amendement Françoise Piron reformulé

Page 32, 9 – Ville accessible à toutes et tous

(...) universelle.

Garantir une mobilité inclusive du point de vue du genre, de l'âge et des générations. Les personnes à mobilité réduite et proches-aidantes en particuliers doivent pouvoir faire usage du mode de transport qui leur convient le mieux.

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – Dans ce cas-là, on lit avec un « notamment » ? « Garantir notamment une mobilité...? »

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Quand j'ai dit que j'espérais qu'on aurait le même esprit qu'en commission, je ne pensais pas que ça allait commencer aussi tôt. Je me permets de faire une proposition qui existe dans d'autres assemblées parlementaires. À l'issue du débat, on fait une commission de rédaction qui règle ces problèmes de forme. Si on commence à chaque fois à se demander si on met là, avant ou après le « notamment », on ne va pas s'en sortir. On peut donner comme garantie que les auteurs du rapport de minorité, les membres de la commission et les membres déposant des amendements sont intégrés. On vote l'amendement et on donne un mandat général à la commission de rédaction, dont je me charge volontiers, pour intégrer les choses correctement à la fin. C'est juste pour qu'on évite ce genre de débat.

A l'appel nominal, le Conseil, par 75 oui, 0 non et 9 abstentions adopte l'amendement de Mme Françoise Piron.

(insérer vote)

5. Patrimoine culturel et construit
6. Climat et énergie
7. Intégration sociale et participation citoyenne
8. Ville de culture, de sport et de loisirs
9. Ville accessible à toutes et tous

Partie II – projet de territoire. Page 53, Intentions prioritaires

1. Une ville qui préserve le climat et s'adapte aux changements climatiques
2. Une armature urbaine équilibrée
3. Une ville accessible et connectée

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Le groupe PLR propose à la page 53 d'inclure le mot « multimodal ». C'est dit.

Je sais que certains d'entre vous ont une aversion particulière à ce mot. C'est une forme d'allergie. Je le trouve d'ailleurs assez ridicule quand on voit que certains députés de vos partis déposent ce genre d'intervention au niveau du canton. Je vais quand même dire mon petit texte.

Une étude co-commanditée par le canton est parue en 2020 et elle a mis en lumière l'évolution marquée des habitants en termes de mobilité dans notre canton. Les Vaudoises et les Vaudois sont moins dépendants des mobilités, mais ils privilégient de plus en plus la multimodalité. Cela leur permet de choisir librement le moyen de transport le plus adapté à leurs déplacements. C'est dans ce sens que le canton se développe.

Il ne s'agit pas de défendre un moyen de transport plutôt qu'un autre, mais de prendre en compte le fait que les piétons, les cyclistes, les automobilistes, les professionnels et les véhicules d'urgence, ainsi que les transports publics doivent pouvoir cohabiter au sein de notre ville. Je vous invite toutes et tous à soutenir l'amendement PLR tel que proposé.

Amendement Anouck Saugy

3 – Une ville accessible et connectée

La mise en place d'un réseau d'AFTPU, le renforcement des cadences et de la vitesse sur l'ensemble du réseau des bus urbains couplés à un réseau de MA, garantissant à la fois une excellente accessibilité **multimodale** au centre, aux centralités de quartier et aux principaux sites de développement et une bonne connexion au reste de l'agglomération y compris l'accès, amélioré par le futur m3, au secteur de la Blécherette. (...)

M. Daniel Curnier (Les Verts) : – Quelque peu excédé par l'enfumage conceptuel dont je pensais que nous en serions débarrassés, je voulais apporter une précision sémantique. Cela me permettra peut-être d'apporter ma touche personnelle pour le prochain programme électoral du parti. Je demanderai avant cela à Mme Pacheco de projeter un petit schéma sur lequel je vais m'appuyer pour étayer mon propos. (*Une image est projetée.*)

La formule vague malléable de multimodalité renvoie à la notion scientifiquement plus précise de comodalité que vous avez ici dans le rectangle. C'est une notion selon laquelle on adjoint aux infrastructures destinées à l'automobile celle destinée à d'autres transports urbains. On élargit ainsi l'emprise des aménagements le plus souvent asphaltés et imperméables dans le territoire, alors que nous faisons face à une extermination systématique du vivant par la destruction des habitats notamment.

Etant donné l'urgence environnementale actuelle, il faudrait *a minima* tendre vers une intermodalité. Vous le trouverez dans un rectangle violé à l'horizontal. C'est un mode de transport efficace en temps et en énergie et en espace utilisé pour chaque espace utilisé. Ce n'est pas le transport le plus confortable et le plus exubérant.

Je rappelle que la part de population qui soutient ce type de politique de transport n'est probablement pas d'un tiers de la population lausannoise. Seuls quelque 38% de la part de la population pourvue du droit de vote s'est exprimée lors des élections communales de 2021 et une extrapolation sur la base de ce taux de participation aux dernières élections est pour le moins audacieuse.

A l'appel nominal, Conseil, par 24 oui, 58 non et 1 abstention refuse l'amendement de Mme Anouck Saugy.

(insérer vote)

Page 53, suite

4. Une ville verte, ouverte sur le paysage
5. Un développement urbain différencié
6. Une ville saine et active
7. Une participation intégrée aux différentes étapes des projets

Pesée des intérêts

Pages 55 et 56 – Schéma de synthèse

M. Jacques Pernet (PLR) : – J'aurais voulu poser une question. Mon propos touche la partie en haut de la carte, à gauche, la Blécherette. J'aurais voulu poser une question à la personne qui a amendé cette carte : quelles sont les raisons objectives qui permettent de déclasser cet aéroport comme un moteur économique tout à coup à rien du tout ? Si la personne veut s'exprimer, je l'écouterai avec joie. Sinon, je continuerai. Mon idée était d'écouter les arguments de la personne qui a déclassé la Blécherette, et j'y répondrai.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Avec plaisir. Vous allez peut-être être un peu déçu, monsieur Pernet. On ne va pas tellement parler de l'aéroport lui-même, de ses bienfaits ou de ses méfaits. Ce n'est pas la question en commission. La commission a constaté ce qui figurait sur la carte et mettre l'aéroport de la Blécherette dans les principaux moteurs économiques était principalement une erreur.

Si vous regardez cette carte, quels sont les pôles ? Le Biopôle, le CHUV, le Pôle Gare, Beaulieu, etc. Ce sont les principaux pôles d'emplois actuels ou à venir de la Ville de Lausanne. L'aéroport en ce sens n'est pas un pôle d'emplois. Si on prend le nombre d'emplois par rapport à la surface, c'est probablement le secteur de la ville qui a la plus faible densité d'emplois par mètre carré. Ce n'est pas un pôle d'emplois. Il n'y avait aucune raison que l'aéroport figure sur cette carte. La commission en a déduit que c'était simplement une erreur. Elle a retiré l'aéroport de ces pôles.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Mon propos ira à l'encontre de ce que vous dites. Chacun peut mettre la mesure qu'il veut pour déterminer si la mesure va dans le sens de ses préoccupations. Personnellement, je demanderai à ce noble hémicycle de décider l'inverse, c'est-à-dire de maintenir cet emplacement qui est, à notre avis, important, tant en termes d'emploi qu'en termes de rayonnement de la Ville de Lausanne. Lausanne n'est pas une ville uniquement, c'est une ville-centre capitale. De par mes intérêts, je ne suis pas pilote et n'ai aucune attache à la Blécherette, je ne suis qu'un hôtelier actif à Lausanne.

J'aimerais revenir à la carte qui a été présentée par la Municipalité. Je pense que la Municipalité l'a faite avec doigté. Une étude qui demandait de quantifier l'impact économique de la Blécherette a été demandée par nos collègues via un postulat. C'était il y a de cela quelques mois seulement, monsieur Beaud, je crois. La moindre des choses serait d'attendre le résultat de cette étude avant de déclasser l'aéroport. Sans connaître le dossier, ce ne serait pas sérieux.

Point 2, il existe un rapport paru en 2006 qui a été établi sur la base de chiffres récoltés en 2004 et qui évalue l'importance économique de 6 aéroports régionaux sans trafic de ligne ou de trafic charter. En 2004, 3 136 millions avec effets directs et indirects à quoi on peut ajouter 413 millions à effets induits. Au total, 749 millions. Entre 2006 et aujourd'hui, l'économie en Suisse a pris l'ascenseur. Si les chiffres devaient être actualisés, ils seraient certainement supérieurs.

Ni vous ni moi ne savons ce qui se passe à la Blécherette. Je me suis donc renseigné. Ce sont trois écoles de formation de pilote, y compris de pilotes de ligne. C'est la Rega, un simulateur de vol unique en Europe, qui fait de Lausanne un aéroport connu sur le plan européen et un centre européen qui permet de diminuer de manière importante à l'échelle européenne les émissions de CO₂ qui sont liées à la formation des pilotes. Genève ne forme pas de pilote de ligne.

Un centre d'entretien pour aéronefs génère des emplois de spécialistes. À cela s'ajoutent une flotte d'hélicoptères et une flotte d'avions d'affaires. Au total, c'est 120 postes de travail.

Point 4, les grandes entreprises de la région l'utilisent. Certaines en ont besoin pour des transports urgents de dépannage, l'industrie des machines, par exemple. Les activités qui sont liées au sport à Lausanne dans les alentours, le Tribunal arbitral du sport et j'en passe.

J'ajouterai le tourisme. C'est la mamelle numéro 1 de notre ville. Environ 2 milliards de retombées directes, indirectes et induites chaque année. Cet aéroport contribue aussi à son rayonnement.

Toutes ces activités génèrent des emplois indirects, induits auprès de fournisseurs multiples, en service, en investissement et en recettes fiscales. De nos jours, il n'existe aucune grande ville dynamique qui ne dispose pas de liaisons aériennes efficaces qui partent d'un aéroport.

Les transports terrestres et maritimes sont saturés. Les problèmes qui sont liés à l'activité aéronautique, le bruit, la pollution font l'objet d'études et de recherches poussées pour pallier ces inconvénients. Ce type de transport n'est pas voué à disparaître.

Point final, l'aéroport sera présent en tout cas jusqu'en 2069. Le PDCom ne prend en compte que cette législature et peut-être une ou deux suivantes. Cela nous portera à 2031, peut-être 2036. Il me semble que ces chiffres démontrent l'importance économique indéniable des aéroports régionaux. Je vous serais reconnaissant d'accepter mon amendement qui demande de revenir à la carte préparée par la Municipalité.

Amendement Jacques Pernet

Schéma de synthèse

Inclure l'aéroport de la Blécherette dans les « principaux moteurs économiques » de la Ville.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Pour rapporter deux ou trois choses de la commission de ses travaux pour rassurer M. Pernet, nous avons déjà eu ce débat plusieurs fois. Vous avez étendu vous-même la notion de moteur économique aux infrastructures qui servent le développement économique de la ville.

La commission a voulu avoir une approche plus systématique. Avec seulement deux oppositions, elle a considéré qu'au vu de ce qui était qualifié de moteur économique sur cette carte, c'est-à-dire des sites avec un fort potentiel de développement d'emplois nouveaux sur site, la Blécherette et l'ensemble de la piste d'aviation ne se qualifiaient pas comme moteurs économiques.

Je me permets de vous suggérer, au vu du fait que la commission n'a pas pris une décision avec des fonds très durs, il y a eu deux oppositions et deux abstentions, la Municipalité représentée par le service d'urbanisme a admis que c'était peut-être un peu problématique de qualifier de principal moteur économique l'aéroport de la Blécherette en tant que tel, selon la définition du Plan directeur communal. On peut le contester. Mais si on allait dans votre sens, il y a beaucoup d'autres endroits de la ville qui jouent un rôle très important et que l'on devrait qualifier de moteurs économiques.

On pourrait inclure la plate-forme multimodale d'Ouchy comme important moteur économique de la ville. Il faudrait refaire l'analyse en se demandant quels sont les endroits qui sont des portes d'entrée, des choses qui aident Lausanne à se distinguer d'autres villes, mais ce n'est pas la décision qui a été prise.

Si on prend votre amendement, je pense que l'on introduit une incohérence plutôt que de rétablir une cohérence. Nous aurons dans la partie C ou D un débat sur l'aéroport de la Blécherette. C'est à ce moment-là que l'on devrait avoir la confrontation politique légitime que vous cherchez avec votre amendement.

Je ne peux pas vous demander de le retirer. Je ne peux que vous le suggérer. Encore une fois, la commission, sur ce point-là, contrairement à ce qui s'est passé plus loin sur la partie C ou D, n'a pas pris une décision idéologique, mais plutôt une forme d'harmonisation technique. Elle a également

ajouté l'Hôtel de Ville de Lausanne qui est parmi les sites patrimoniaux importants, les gros bâtiments de la ville. C'était dans cette série de décisions là que nous avons par cohérence retiré l'aéroport de la Blécherette comme moteur économique au sens de site d'emplois.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je vous entends bien. Je vous remercie de vos paroles rassurantes, mais ce ne sont que vos paroles. J'y attribue une grande importance et je vous crois sur parole.

En revanche, je ne suis pas sûr que les 99 autres membres de cet hémicycle tiendraient le même discours que vous. Ce que je vous propose, je vais maintenir mon amendement. Ça vous donne déjà une petite indication. Ça me permettra également de faire un postulat qui demande à ce que la ville édite une carte avec ces pôles.

Mis à part le CIO, je ne vois pas beaucoup d'autres endroits où on pourrait, à l'inverse de votre raisonnement, dire que l'on va plus loin et que l'on inclut le CIO. Il y a peu de pôles à Lausanne qui ont cette importance à mes yeux. Je vois le CIO, mais je ne vois pas d'autres périmètres de la commune de Lausanne, je n'en vois pas d'autres...

Je pourrais pousser l'amendement plus loin en demandant de rajouter le CIO. Je n'ai pas préparé d'amendement pour rajouter le CIO, mais vos propos m'y incitent. Si cet amendement trouve grâce à vos yeux, demandez à la Municipalité de rajouter le CIO ou autre à cette carte, qui n'est pas figée à tout jamais.

Je vous propose de donner suite à mon amendement, avec un accord oral que la Municipalité inclut peut-être d'autres centres économiques importants, dont le CIO, et d'autres peut-être. J'espère vous avoir rassuré sur mes intentions aussi.

A l'appel nominal, le Conseil, par 21 oui, 57 non et 3 abstentions refuse l'amendement de M. Jacques Pernet.

(ajouter vote)

A. Urbanisation.

Page 59, Concept d'urbanisation. (...)

Page 60, propositions du PDCom :

1. Considérer les parties de Lausanne sises hors sites de mutation urbaine et hors abords du AFTPU comme des « territoires stables » ...
2. Circonscrire les densifications d'envergure à des territoires offrant les plus grandes chances de concrétisation à l'horizon 2030
3. Gérer les abords des AFTPU
4. Aménager les espaces publics pour tou-te-s
5. Développer les équipements publics
6. Préserver et développer la vitalité socio-économique du tissu urbain

Page 64, Principes et mesures :

- A.1.1. Reconnaissance des inventaires fédéraux et des recensements
- A.1.2. Mise en évidence des éléments et des objets bâtis de valeur patrimoniale comme composante majeure de l'espace public
- A.1.3. Valorisation du patrimoine infrastructurel lausannois
- A.1.4. Encouragement à la conservation du « patrimoine du quotidien » et du « patrimoine immatériel »
- A.1.5. Promotion du patrimoine comme une valeur culturelle
- A.1.6. Mise en valeur paysagère du réseau viaire selon des enjeux patrimoniaux

Page 67, Principes et mesures

- A.2.1. Renforcement des fonctions d'agglomération et de l'attractivité du centre-ville
- A.2.2. Maintien d'une vocation résidentielle du centre-ville

M. Johann Dupuis (EàG) : – La phrase originale qui a été lue par Mme la présidente est complétée par cet amendement et un ajout assez simple. Maintenir la présence et renforcer la diversité des logements en centre-ville initiale est complété par un « en garantissant l'accès au logement aux familles et aux personnes à revenus bas et moyens ».

Cela a été développé en partie par le syndic qui a développé ceci dans le débat général. Le danger qui guette la Ville de Lausanne et bien d'autres Municipalités dans ce pays et probablement en Europe de par la crise conjoncturelle que nous vivons, l'augmentation des prix de l'énergie, je n'apprends rien à personne, c'est un petit rappel, et également l'inflation. Et puis, une caractéristique plus spécifique de la situation romande, l'évolution des prix des loyers ces quarante dernières années. Ils ont été multipliés en moyenne par 3.

Si l'on ne fait rien, si le PDCom n'ajoutait rien à cette situation, le risque serait que les personnes à bas revenus ne trouvent littéralement plus de logements dans les centres-villes.

Je pense que pour un ensemble de raisons, l'égalité et le maintien des caractères populaires que peuvent avoir certaines parties de notre centre-ville, il est d'une importance fondamentale que la ville fasse tout pour empêcher ce qui peut être vu comme un trend néfaste au vivre ensemble dans le centre-ville lausannois. C'est la raison pour laquelle nous proposons cet amendement. J'espère qu'il sera accepté par la majorité de ce plénum.

Amendement Johann Dupuis

A.2.2. Maintien d'une vocation résidentielle du centre-ville

M.1. Maintenir la présence et renforcer la diversité de logements au centre-ville **en garantissant l'accessibilité du logement aux familles et personnes à revenus bas et moyens.**

A l'appel nominal, le Conseil, par 61 oui, 20 non et 3 abstentions adopte l'amendement de M. Johann Dupuis.

(insérer vote)

Page 67

A.2.3. Mise en valeur patrimoniale du centre historique dans son périmètre élargi

Page 69 et 70, Principes et mesures

A.3.1. Cadrage de l'évolution des quartiers afin de respecter et de valoriser leur identité

A.3.2. Renforcement et création de nouvelles centralités de quartier, lieux privilégiés de socialisation, d'activités et d'ancrage identitaire

A.3.3. Garantie d'une offre diversifiée et accessible de logements de qualité

M. Johann Dupuis (EàG) : – Il s'agit d'un amendement que nous présentons par rapport à la mesure M1 dont nous n'avons pas encore fait lecture. La formulation initiale figure devant vous. Je ne vais pas vous la lire. Vous voyez que ce que nous avons changé figure en gras.

Dans le même esprit que l'amendement préalable, nous avons souhaité ici amender cette orientation pour que figure explicitement la notion de garantir l'accessibilité des logements aux familles, aux personnes à revenus bas et moyens, également dans les quartiers.

Nous avons déjà parlé de cette tendance qui ne frappe pas seulement le centre, mais aussi certains quartiers de la Ville de Lausanne. Il y a la tendance à la gentrification. M. le syndic disait auparavant que Lausanne était peu victime du phénomène de gentrification.

Il se trouve qu'il y a une excellente thèse de Master qui a été produite par l'Université de Lausanne avec une certaine Anaïs Timofte qui démontre que, dans un certain nombre de quartiers au cours de ces vingt dernières années dans la Ville de Lausanne, il y a eu un phénomène de gentrification, notamment sur le travail basé sur l'étude des revenus moyens, l'avenue de France et les quartiers de Sous-Gare, notamment, étaient concernés. Elle le démontre dans son travail, et je vous en conseille la lecture, elle mentionne qu'il y a un phénomène d'embourgeoisement également. Ce ne sont pas seulement les quartiers populaires, mais ce sont des quartiers qui étaient déjà riches à la base et desquels les habitants dotés de revenus bas et moyens étaient déjà exclus et qui

deviennent encore plus riches. On peut nommer les quartiers de Bellevue, d'Ouchy ou de l'est lausannois, entre autres.

Le fond de l'argument est de dire qu'il n'est pas seulement important de lutter contre les phénomènes de reflux des bas revenus au centre-ville, mais également dans les quartiers qui ont aujourd'hui une vocation populaire. On reprendra la discussion dans le prochain amendement, mais je pense qu'il est important que Lausanne garde son identité, même si la mixité sociale qui est mentionnée un grand nombre de fois dans ce document est une dimension importante du vivre ensemble. L'accessibilité des personnes à bas et moyens revenus à Lausanne dans les quartiers qui font son âme doit être garantie. C'est l'objet de l'amendement que je soumets.

Amendement Johann Dupuis

Page 70 – A.3.3. Garantie d'une offre diversifiée et accessible de logements de qualité

M.1.

Construire des logements répondant à un large panel d'aspirations résidentielles, valorisant ainsi la mixité sociale et intergénérationnelle des quartiers ainsi que l'accessibilité des logements **aux familles et personnes à revenus bas et moyens et** aux personnes à mobilité réduite (PMR).

A l'appel nominal, le Conseil, par 53 oui, 29 non et 1 abstention adopte l'amendement de M. Johann Dupuis.

(insérer vote)

La présidente : – Nous sommes toujours à la page 70, au point A.3.3.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Cette mesure n'a pas sa place dans le PDCom. Il s'agit d'une sorte de sanctuarisation de l'usage du droit de préemption à tire-larigot qui est fait par la Ville depuis que la loi est entrée en vigueur. A mon avis, cette mesure dans le plan directeur est inutile, car précisément si le plan est bien fait, l'usage de faits de préemption deviendra inutile à part à discuter de petites luttes de pouvoir entre la ville et les propriétaires fonciers. Le cadre légal permet, si les planifications sont bien faites, de construire les logements qu'il faut pour les personnes qu'il faut avec le taux de logements qu'il faut. La LATC permet à son article 52 de forcer les propriétaires à construire pour éviter que des friches se développent en ville. Nous avons dans le cadre légal toutes les mesures nécessaires pour construire les logements pour la population lausannoise. Il a été dit très justement par M. Valéry Beaud en introduction que la croissance de la ville allait principalement être accueillie dans les sites de mutation urbaine et non pas dans les quartiers. Nous sommes ici précisément dans la partie qui correspond aux quartiers. Donc le droit de préemption et la maîtrise de sol dans les quartiers s'annoncent particulièrement inutiles.

Il s'agit pour nous de questions plutôt idéologiques. On se permet de contester et de dire qu'il n'a pas sa place ici. Je répète ce que j'avais déjà eu l'occasion de dire, c'est qu'à la marge, une politique foncière active de la ville peut me sembler utile. Cependant, ça concernera principalement les sites de mutations urbaines et pas les quartiers. Par ailleurs, ça ne doit pas avoir pour but de construire du logement, mais pour but de permettre la construction de pièces de ville par les privés principalement que ces logements accueillent. Nous vous proposons de supprimer le point A 3.3.

Amendement Matthieu Carrel

Page 70 – A.3.3. Garantie d'une offre diversifiée et accessible de logements de qualité

M.2.

~~Favoriser les acquisitions foncières publiques pour la construction de logements.~~

M. Samuel de Vargas (Soc.) : – Un chiffre que je souhaiterais rappeler à M. Carrel, c'est le taux de vacance, qui est inférieur à 1% et ce depuis plus de vingt ans sur le territoire lausannois. Ça veut dire que plusieurs membres de cet hémicycle n'ont jamais connu de leur vivant un taux de vacance inférieur à 1% y compris dans votre groupe. Je vous l'accorde, ce n'est peut-être pas un indicateur aussi parlant que ça, mais pourtant, ça a des répercussions très concrètes sur la vie des gens qui vivent ici depuis longtemps et qui voient leur loyer si ce n'est augmenté, leurs conditions de vie se dégrader en raison des immeubles qui ne sont pas rénovés et qui ne correspondent pas aux normes actuelles.

Le fait de contester que l'acquisition foncière par la ville permette de créer du logement social, c'est purement faux et c'est malhonnête vis-à-vis d'une population qui a besoin que la ville s'engage sur ce terrain-là pour lui garantir des logements adéquats. Je vous invite à aller discuter avec les locataires à l'avenue du Grey qui ont vu leur loyer augmenter de plus de 50% suite aux rénovations qui étaient tout à fait légitimes. Allez leur dire que vous ne voulez pas que la ville se mêle de ces affaires-là, je ne suis pas sûr qu'ils vous invitent à boire le café avec eux.

Lorsqu'on parle de sujets aussi importants et aussi centraux qu'est l'accès à un logement digne, il me semble que c'est important que cela figure dans le plan directeur qui va mener la politique qui va servir de base pour la politique menée ces prochaines années.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Monsieur Carrel, à mon sens, vous auriez pu rester à la dernière partie de votre intervention. Pour des raisons politiques évidentes, vous étiez contre le fait que les collectivités publiques acquièrent du logement ou du terrain. Pour le reste, vous vous êtes contenté de nous dire que la loi et le cadre légal actuel permettaient déjà de favoriser les acquisitions foncières publiques. C'est exactement le cas pour toutes les autres dispositions qui figurent dans ce plan directeur. Ce n'est pas la fonction du plan directeur que de rappeler ce cadre légal ou de faire doublon par rapport à celui-ci. Dans un tel cas, ce serait problématique. Le but du plan directeur est de poser des intentions politiques. C'est une vision à long terme.

J'entends bien que votre argument. Vous contestez des mesures de ce plan directeur. Dans un tel cas, votre argumentation tombe d'elle-même, car oui, tout comme les autres éléments de ce plan directeur, celui-ci est conforme à la loi. La mesure M.2 est essentielle, comme ça a été rappelé par M. Vargas, car elle témoigne de la ville de Lausanne de créer du logement abordable pour une grande partie de nos concitoyens dans cette ville. Par conséquent, il a tout son sens dans un PDCom. Je comprends que vous vous opposiez à une politique de loyer modéré d'un point de vue politique, mais à vous d'assumer les propos et ne venez pas nous sortir des tergiversations juridiques qui font peu de sens ici. Un dernier mot, la L3PL emploie des formules potestatives. La Municipalité dit qu'elle va employer les grands moyens.

Mme Josée Christine Lavanchy (UDC) : – Loin de moi l'idée de vouloir défendre la Ville, mais je rappelle à M. De Vargas qu'avec une immigration de masse en permanence, ce n'est pas facile de créer des emplois au fur et à mesure.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Les Verts refuseront cet amendement du PLR. Une politique foncière active telle que le pratique la Ville de Lausanne est indispensable pour garantir un accès au logement à l'ensemble de la population. Les projets en cours le démontrent. J'en profite pour dire que le Parti radical de l'époque me semblait un peu plus visionnaire que le PLR d'aujourd'hui, car la chance qu'on a aujourd'hui de développer quantité de projets sur des terrains de propriétés publiques de la Ville de Lausanne, on le doit effectivement en bonne partie au Parti radical de l'époque. Je les en remercie.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je comprends que vous preniez des cas qui sont particulièrement émotifs. Ça me semble hors propos, car l'usage de droit de préemption n'a pas permis de construire des logements à Lausanne. On achète des choses qui existent déjà pour faire des logements d'utilité publique.

Le fait de mettre à jour la planification de Lausanne, de mettre en avant des sites de mutation nous permettra de créer ces logements d'utilité publique. Ça permet d'imposer un quota. Je considère que le droit de préemption aurait pu être acceptable comme une situation transitoire, du moment que la ville met sa planification à jour. Dès lors qu'elle la met à jour, elle doit agir par les sites de mutation pour créer des logements d'utilité publique dans le cadre des PGA en obligeant les promoteurs à mettre un certain nombre de logements dans des critères de la L3PL.

Je n'ai pas très bien compris votre argument, monsieur Dupuis, mais je ne conteste pas la légalité de la mesure qui a été faite par la ville. Je conteste son utilité du moment qu'on met à jour la planification. Monsieur Beaud, comme je l'ai dit, une politique foncière active peut être utile dans le développement de la ville, cependant, il y a un changement de nature et avec l'utilisation du droit de préemption, on a une sorte de politique vexatoire pour les investisseurs privés dans la ville de Lausanne qui est loin des intentions de base du droit de préemption de la L3PL.

A l'appel nominal, le Conseil, par 31 oui, 53 non et 0 abstention refuse l'amendement de M. Matthieu Carrel.

(insérer vote)

Page 70, Principes et mesures

A.3.3. Garantie d'une offre diversifiée et accessible de logements de qualité

M. Johann Dupuis (EàG) : – Il serait facile de penser à des quartiers comme la Bourdonnette ou d'autres qui entrent dans cette définition. Il s'agit d'étudier la situation plus en détail.

La commission a cru bon d'introduire l'objectif de mixité sociale dans ces quartiers. À la lecture, ceci semblait un petit peu insuffisant. Pourquoi ? Simplement, si vous allez dans ces quartiers, que vous posez la question aux habitants pour savoir ce qu'ils souhaitent pour l'avenir de leur quartier, plus que de la mixité sociale, c'est-à-dire d'introduire des gens avec des revenus plus élevés, ce qui est un objectif en soi jugé souhaitable ou pas, c'est essentiellement la qualité de l'habitat présent et la qualité des équipements publics dans ces quartiers qui seraient au centre de leurs préoccupations.

Si vous vous êtes baladé dans le quartier que je viens de mentionner, la Bourdonnette et le quartier des Boveresses, vous avez pu constater qu'il y a des équipements publics, des terrains de sport, c'est très apprécié des quartiers, mais il y a d'autres équipements qui seraient améliorables. L'architecture de l'ensemble est le reflet d'une époque, mais rien n'empêche d'adapter cela aux préoccupations actuelles.

Je propose une formulation plus générale qui remet les préoccupations de ce quartier au centre du débat en proposant d'améliorer la qualité de l'habitat et des équipements publics dans les quartiers qui sont composés de grands ensembles de logements subventionnés afin de renforcer la qualité et l'attractivité de ces quartiers tout en favorisant la mixité sociale.

J'ai fait le choix de garder l'objectif de mixité sociale qui semble important aux yeux de certains conseillers et de certaines conseillères de l'hémicycle, tout en me demandant si c'est ce que les habitants eux-mêmes souhaiteraient pour leur quartier.

Amendement Johann Dupuis

Page 70 – A.3.3. Garantie d'une offre diversifiée et accessible de logements de qualité

M. 5.

Améliorer la qualité de l'habitat et les équipements publics dans les quartiers composés de grands ensembles de logements subventionnés, **en consultant leurs habitants, afin de renforcer la qualité de vie et l'attractivité de ces quartiers tout en favorisant la mixité sociale.**

A l'appel nominal, le Conseil, par 56 oui, 23 non et 3 abstentions adopte l'amendement de M. Johann Dupuis.

(insérer vote)

Page 70, Principes et mesures

A.3.4. Développement d'une vision citoyenne partagée de la ville et de son évolution

A.3.5. Mise en valeur patrimoniale des quartiers

Page 72, Principes et mesures

A.4.1. Valorisation du tissu bâti existant et cadrage de l'évolution de l'urbanisation conformément au PDCOM et au PALM

M. Matthieu Carrel (PLR) : – J'espère être au bon endroit. Nous avons un amendement à vous proposer et qui va normalement s'afficher. C'est l'ajout d'une nouvelle mesure supplémentaire M.3, qui prévoit dans les territoires forains une ligne directrice qui vise à maintenir de façon générale une faible densité et la possibilité de construire des villas individuelles.

Naturellement, les territoires hors centre de la Ville de Lausanne offrent des contrats urbanistiques et des zonages posés par le Plan directeur cantonal. Il nous semble que cela peut être une opportunité. Ce n'est pas forcément une mauvaise chose pour la ville d'avoir des territoires qui ne sont pas soumis au minimum de densité des centres urbains et des périmètres d'agglomération. Ce n'est pas une mauvaise chose, pour autant que l'on décide de maintenir précisément une faible densité et d'éviter toute mesure de densification là-bas et de réfléchir à deux fois avant de faire des

plans de quartiers trop denses pour permettre le maintien d'un tissu de villa au nord de Lausanne et la possibilité dans les quelques réserves que l'on aura encore de construire des habitations supplémentaires pour permettre à des propriétaires de classe moyenne supérieure d'acquérir la propriété d'une villa, d'offrir des perspectives à des gens qui souhaiteraient avoir une telle possession sur le territoire de la ville et de maintenir aussi un certain nombre de contribuables aisés dans la Ville de Lausanne.

C'est au sens large une mesure aussi de diversité dans les types d'habitations qui sont offerts dans la Commune de Lausanne.

Amendement Matthieu Carrel

Page 72 – Principes et mesures - A.4.1. Valorisation du tissu bâti existant et cadrage de l'évolution de l'urbanisation conformément au PDCOM et au PALM

Ajout M.3

Maintenir de façon générale une faible densité ainsi que la possibilité, dans les réserves disponibles, de construire des villas individuelles.

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – Il s'agit d'un amendement qui est sans objet ou presque. Il n'y a presque plus de réserves disponibles pour la construction de nouvelles villas individuelles dans les zones foraines. Ce sont des zones en périmètre compact PALM où la zone est limitée à environ 500 habitants de plus entre 2015 et 2036. Or, entre 2015 et à ce jour, il y a déjà une croissance de 400 habitants. Le solde disponible pour les prochains quatorze ans est infime.

Les terrains doivent être dézonés. Même s'il reste des parcelles où on peut construire des villas, ce n'est pas inscrit dans le PDCOM. La zone à bâtir sert à lutter contre l'étalement urbain et la sollicitation des moyens de transport individuels motorisés.

La construction de villas sur les parcelles qui sont encore constructibles va à l'encontre de cela. Cela ne doit pas figurer dans le PDCOM. Notre groupe s'opposera à cet amendement.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je tiens à préciser que le Plan directeur sera valable pendant deux horizons de planification. Il y aura des réserves. Je reconnais que ce sera minime, mais cela doit donner une indication dans le cadre du traitement de ces zones, y compris des zones qui sont déjà bâties lors du PGA. Certes, dans le Canton de Vaud, on limite le territoire dans le Gros-de-Vaud. Si on permet à des gens de construire à Lausanne ou si on considère que des gens peuvent construire encore quelques villas à Lausanne dans le cadre légal, on limite les fuites de territoires de ces gens vers des zones qui sont encore plus excentrées, des gens qui vont encore charger les réseaux de transport parce qu'ils travaillent à Lausanne.

Si on regarde au niveau cantonal, le fait de laisser des réserves et de laisser l'exploitation de ces réserves dans la Ville de Lausanne est plutôt bénéfique au vu de la situation que nous connaissons.

M. Grégoire Junod, syndic : – On avait déjà eu ce débat de nombreuses fois dans ce Conseil. Ce qui est très gênant avec cet amendement, c'est que l'on veut faire croire que l'on a une latitude s'agissant de ces zones à bâtir. Seulement, nous n'en avons pas. Nous pouvons en penser ce que l'on veut. À bien des égards, je suis d'accord avec M. Carrel. Je ne suis pas forcément aligné sur la position de toute la gauche du Conseil communal, qui pense qu'il faut combattre toutes les zones à bâtir.

Le dézonage ne fait pas tellement de sens d'un point de vue urbanistique. On ne voit pas l'intérêt de les préserver à tout prix. Dans le travail que nous avons fait à travers le Plan général d'affectation, nous avons plutôt été dans le sens d'essayer de préserver des droits acquis pour les quelques propriétaires qui avaient encore dans l'idée de réaliser un projet au moment du changement de la loi, et en essayant de préserver quelques parcelles précisément dans les secteurs en question. Qu'est-ce qui nous pend au nez ? Un recours ?

Qu'on pense ce que l'on veut de l'application que l'on a fait des outils d'aménagement du territoire dans ce Canton, qui est un urbanisme d'épicier où on compte le nombre d'habitants, qui voudrait que l'on ne juge pas l'urbanisme à 10 ou 20 habitants de plus, comme on le fait aujourd'hui à Lausanne. Cela n'a pas beaucoup de sens. La réalité est que nous n'avons pas de marge de manœuvre dans ce domaine. Je trouve dommageable qu'avec ce type d'amendement nous fassions croire aux propriétaires concernés et que l'on fasse peser sur l'autorité le soupçon que nous

pourrions faire les choses différemment. La réalité est que nous n'avons pas de marge de manœuvre.

A l'appel nominal, le Conseil, par 22 oui, 52 non et 2 abstentions refuse l'amendement de M. Matthieu Carrel.

(insérer vote)

Page 72, principes et mesures

A.4.2. Préservation et valorisation des ressources économiques, sportives et de loisirs

Page 74, principes et mesures

A.5.1. En cohérence avec le développement urbain de chaque secteur (mesures communes à créer/restructurer)

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je propose une nouvelle M.15, qui prévoit cela dans les sites de mutations urbaines. L'amendement propose de mettre une règle directrice qui vise ces zones de mutations urbaines à favoriser. Tout va bien ? Ce n'est pas une contrainte, mais c'est favoriser une urbanisation en îlot qui permet le développement d'un tissu urbain fonctionnel. Cela a été dit en introduction par M. le syndic.

La zone la plus enviée de Lausanne, l'endroit où les gens veulent s'installer, c'est précisément le quartier Sous-Gare qui précisément offre ce type d'urbanisation d'ordre contigu et en îlots. C'est ce que l'on appelle de façon générale la ville.

Or, ce que l'on constate, c'est qu'à Lausanne, ce n'est pas universel ce que je vais dire, les Plaines-du-Loup sont l'exception à ça, on constate que dans les plans de quartier de faible importance, on a favorisé l'urbanisation en bloc, c'est-à-dire des petits blocs, des sortes de villas locatives de six à vingt appartements sur un terrain. On a fortement favorisé ce type d'urbanisme qui a aussi la faveur des bureaux d'architectes, parce que c'est très rationnel d'un point de vue du développement. C'est un urbanisme qui s'intègre parfaitement dans la conception informatisée de la gestion des bâtiments.

Néanmoins, c'est un urbanisme qui est un peu plus faible dans les villes et qui est moins fonctionnel. Il ne permet pas précisément de créer un rapport favorable à la rue et qui ne permet pas non plus d'avoir des commerces ou des arcades sur la rue. Il me semble que l'on a beaucoup fait du suburbain dense à Lausanne. C'est-à-dire que l'on a mis des bâtiments de type individuel agrandis sans forcément essayer de créer de nouveaux morceaux de ville.

Au PLR, nous pensons que les zones de mutations urbaines devraient faire une réflexion de ce type-là en îlots qui sont la façon la plus fonctionnelle de faire une ville la plus dense et la plus conviviale dans le cadre de la densité, car les gens ne se marchent pas dessus. Ça permet de créer des cours qui sont des lieux de convivialité pour les habitants. Ça permet de lutter contre le bruit. C'est esthétique aussi. Au final, on propose par cet amendement que des zones de mutations urbaines, il y a une mutation dans cet ordre-là. Ça ne veut pas dire qu'on va arriver toujours à ça, mais qu'il y a au moins une réflexion qui dise ce que ça fait qu'au lieu de multiplier des plots on essaie de construire une ville avec le génie du lieu comme on l'a fait pendant plusieurs siècles à Lausanne et dans les quartiers les plus fonctionnels qui utilisent cet urbanisme. J'espère vraiment que cet amendement aura votre soutien. Cet urbanisme à plots est l'une des grandes erreurs de l'urbanisme lausannois et ça nous empêche d'agrandir notre centre-ville et ça pose beaucoup de problèmes. Je tiens à avoir votre soutien.

Amendement Matthieu Carrel

Page 74 – A.5.1. En cohérence avec le développement urbain de chaque secteur (mesures communes à créer/restructurer)

Ajout M.15.

Favoriser l'ordre contigu ainsi qu'une urbanisation en îlot permettant le développement d'un tissu urbain fonctionnel.

M. Louis Dana (Soc.) : – Je peux confirmer en me promenant dans certaines villes avec M. Carrel, M. Carrel a cette fascination pour l'ordre contigu que j'ai toujours trouvé assez étrange. On passe du

coq à l'âne. Il faut que le PLR profite de cet instant, car le groupe socialiste va soutenir cet amendement. M. Carrel a parlé de l'esthétique des objets. On pense la même chose avec la formulation de cet amendement qui parle de favoriser l'ordre contigu ou l'urbanisation en îlots. Pour les socialistes, ce terme est acceptable. L'ordre contigu, il n'est pas possible et il n'est pas souhaitable partout. Avec ce terme, on peut l'accepter. Je ne vais pas dire ça trop fort, car peut-être que M. Carrel va retirer son abonnement, mais selon les socialistes, l'ordre contigu enlève un peu du pouvoir absolu que peut avoir l'approbation immobilière dans la construction dans la mesure où la ville a peut-être plus son mot à dire sur une rue ou une construction en ordre contigu que la construction par blocs.

C'est aussi probablement utile, même si je n'ai pas de littérature, pour lutter contre les nuisances sonores dans la mesure où il y a des cours intérieures. Il y a aussi peut-être moins de frais dans la construction, dans l'équipement des bâtiments et dans la desserte aussi. Et une économie d'énergie qui est aussi probable.

Ça crée de la densité tout en structurant l'espace. Les rues sont clairement délimitées. C'est intéressant pour les usages commerciaux des centres-villes qui permettent la flânerie, le lèche-vitrine à laquelle tout ce Conseil semble attaché. C'est aussi des arrière-cours qui sont mieux protégées, propices aux échanges entre voisins, aux jeux d'enfants. Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste soutiendra cet amendement.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Nous partageons aussi les analyses qui sont faites sur l'intérêt urbanistique tant de l'ordre contigu que de l'urbanisation en îlots. C'est quelque chose que, de manière générale, nous trouvons pertinent. Nous avons une certaine sympathie pour cet amendement.

Les votes seront quand même un peu partagés au sein des Verts, car on avait quand même une réserve à émettre oralement. Il ne faut pas généraliser une forme urbaine à l'ensemble de la ville et des sites. Chaque site a des spécificités dont il faut tenir compte. Cet amendement n'est que pour les sites de mutations urbaines majeures. Ce n'est pas la forme urbaine qui a été retenue pour le quartier des Près-de-Vidy. Comme il y a le terme « favoriser », on peut vivre avec dans le sens de ce qui a été évoqué par les deux derniers intervenants. À l'échelle de la ville, il faut voir la diversité des formes urbaines qui préservent les vues qui sont aussi une des spécificités de la Ville de Lausanne.

A l'appel nominal, le Conseil, par 67 oui, 2 non et 8 abstentions adopte l'amendement de M. Matthieu Carrel.

(insérer vote)

Page 74, principes et mesures

A.5.1. En cohérence avec le développement urbain de chaque secteur (mesures communes à créer/restructurer)

M. Jean-Pascal Gendre (PLR) : – Ça va être difficile de marquer un deuxième but après cet excellent résultat de mon collègue. Je vais vous proposer un ajout au point A.5.1.

J'ai bien conscience du caractère peut-être provocateur de cet amendement et de cet ajout par rapport à une partie de ce plénum, mais je vous rassure, c'est pétri de bonnes intentions.

M. le syndic l'a dit, l'un des enjeux majeurs de la cité d'aujourd'hui, ça a été soulevé, c'est d'éviter la gentrification, c'est de donner à la population, une population modeste, la possibilité de vivre dans des logements de qualité au centre de la ville. Cet ajout ne s'oppose pas à cela. Le PLR a toujours soutenu notamment le Projet métamorphose. Pour ma part, j'ai soutenu les amendements Dupuis liés à ces questions-là tout à l'heure.

Notre Conseil doit avoir des ambitions pour cette ville et ses habitants, mais doit aussi se donner les moyens d'y arriver et dans ce sens, la Ville de Lausanne a un impératif besoin et cet amendement est politique en ce sens, un impératif évident d'améliorer ses finances communales. Dans ce sens, je crois qu'on peut saluer les mesures qui sont prises par le PDCom liées à la fabrication de l'implantation des emplois, c'est-à-dire favoriser l'implantation d'entreprises. Ça va créer des revenus directs par les impôts payés par ces entreprises, mais également des revenus économiques indirects liés, car il y a plus de gens qui vont venir travailler à Lausanne, qui vont venir dans nos commerces ou dans les restaurants. Il faut noter cet effort qui va dans le bon sens.

Pour ma part, au PLR, on pense qu'il y a un deuxième bras de levier à favoriser les finances communales. Je vous rassure, ce n'est pas d'augmenter les impôts, mais d'augmenter la surface ou l'assise financière de la ville en favorisant aussi la venue de personnes à revenus supérieurs, des gens qui vont par leurs impôts, par des impôts supérieurs à la moyenne, apporter des revenus supplémentaires à notre ville. Elle en a bien besoin.

On n'est pas en train de parler d'opposer la création de logements modestes versus des logements pour des personnes à hauts revenus, mais on est en train de parler ici de favoriser, de créer à la fois cette mixité sociale tout en valorisant, tout en donnant un coup de pouce bienvenu à nos finances communales.

On a parlé de 30 000 nouveaux logements à Lausanne. Si vous n'en avez que 5% qui amènent des revenus supérieurs à la moyenne de l'ordre de 30 000 à 50 000 francs d'impôts communaux, vous voyez tout de suite l'effet important en regard du déficit chronique de cette ville.

Il est de notre devoir en tant que conseillers communaux de favoriser par tous les moyens que nous avons la capacité de donner à notre ville la capacité de ses ambitions. C'est dans ce sens que je vous demande de soutenir cet ajout.

Amendement Jean-Pascal Gendre

Page 74 – A.5.1. En cohérence avec le développement urbain de chaque secteur (mesures communes à créer/restructurer)

Ajout M.16

Favoriser aussi sur les parcelles communales la réalisation ponctuelle ou groupée de logements de standing élevés afin d'attirer une population aux revenus imposables favorables aux finances communales

A l'appel nominal, le Conseil, par 24 oui, 52 non et 2 abstentions refuse l'amendement de M. Jean-Pascal Gendre.

(insérer vote)

Page 76, principes et mesures localisé – A.5.2. Pôle Gare

Page 78 – A.5.3. Sud-ouest (Maladière-Sablons- Près-de-Vidy – Bourdonnette)

Page 80 – A.5.4. Sébeillon – Sévelin

Page 83 – A.5.5. Plaines-du-Loup – Blécherette – Tuilière

Page 85 – A.5.6. CHUV

Page 87 – A.5.7. Nord-est (Montolieu – Fourmi – Boveresses – Praz-Séchaud – Vennes)

Page 89 – A.5.8. Vernand

Page 90 – A.6.1 Développement différencié des tissus urbains proches des AFTPU

Page 91 – Carte A – territoire urbain

Page 92 – Carte A – territoire forain

B. Mobilité, page 94 – Concept de mobilité

Mme Denise Gemesio (PLR) : – Ça ne va pas vous surprendre, on a déposé un amendement à ce sujet-là pour ajouter le mot « multimodal ». On a décidé d'amender cet amendement pour faire plaisir à M. Curnier en modifiant « multimodal ». Nous pensons à la population non lausannoise. Dans cette logique, nous tenons à ce que la multimodalité soit mise en avant afin de pouvoir faire cohabiter les différents moyens de transport, qu'ils soient individuels ou non.

L'accès à la Ville de Lausanne n'est pas seulement un accès lié au divertissement, mais aussi un accès à l'administration.

Une population large représentant tous les âges doit être accessible. Il faut un accès facilité et inclusif au centre-ville.

Amendement Denise Gemesio

Page 94 – Concept de mobilité

1^{re} puce

Une accessibilité **multimodale et intermodale**, régionale et nationale à la ville (...)

A l'appel nominal, le Conseil, par 28 oui, 49 non et 1 abstention refuse l'amendement de Mme Denise Gemesio.

(insérer vote)

B. Mobilité, page 94 – Concept de mobilité

Page 96 – Principes et mesures

B.1.1. Création d'un réseau de déplacement durable (...)

B.1.2. Garantie de l'accessibilité au centre-ville (...)

Mme Denise Gemesio (PLR) : – On propose la même modification que pour l'amendement d'avant, c'est-à-dire remplacer « multimodal » avec « multimodal et intermodal ». C'est tout pour moi.

Amendement Denise Gemesio

Page 96 – principes et mesures

B.1.2. Garantie de l'accessibilité au centre-ville (...)

Garantie de l'accessibilité **multimodale et intermodale** au centre-ville (centre d'agglomération), aux centralités de quartier et aux pôles d'attraction importants en favorisant la mobilité durable

Mme Séverine Graff (Soc.) : – Le groupe socialiste s'opposera à cet accès rapide pour les voitures. Cette vision de la ville avec voies rapides versus zones piétonnes est aux antipodes de notre vie d'avenir. Dans les faits, on la divise en deux catégories de personnes. Les premières classes, celles qui vivraient en zone résidentielle, c'est-à-dire dans des quartiers tranquilles, et les deuxièmes cas, dont les fenêtres donnent sur l'avenue de Morges, de Provence, qui ont le plus faible taux de voitures privées par ménage. Ces Lausannois de seconde zone selon la droite n'ont pas de vitrage Minergie.

Les socialistes s'opposent à cette distinction, car elle se fait principalement au profit d'un trafic de transit. La moitié des voitures qui passent au centre-ville, ce sont des gens qui sont externes à Lausanne et qui traversent Lausanne, mais qui n'y vivent pas et qui ne s'y arrêtent pas et qui n'y consomment pas. Mon boulot de conseillère communale est d'améliorer la qualité de vie des Lausannois, pas de défendre la voiture de ceux pour qui Lausanne est une voie de transit.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je ne comprends pas l'intervention de ma préopinante, car l'amendement PLR est beaucoup plus large que le principe qui dit : « Garantie de l'accessibilité au centre-ville, aux points d'attraction. » On va plus loin en disant « accessibilité multimodale et intermodale ». Le texte de base, je comprends : « Pour le transport individuel motorisé. » C'est comme ça que je comprends quand je lis. Multimodal va quand même un peu plus loin et ouvre peut-être l'accessibilité aux vélos, aux piétons. À mon sens, l'amendement de ma collègue va dans le bon sens. Nous n'avons jamais dit que nous voulons des autoroutes urbaines. Ce n'est pas notre volonté. Il ne faut pas nous donner des intentions que nous n'avons pas.

Mme Séverine Graff (Soc.) : – C'est aussi que le débat est embrouillé ce soir. C'est une idée qui est chère à la droite. Je réponds à ce moment-là. On aurait pu en parler à un autre moment, je suis d'accord avec vous.

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Puisque Mme Graff a lancé le sujet, nous allons en parler plus tard, mais parlons-en déjà maintenant. Ce que je trouve très intéressant dans l'intervention de notre collègue socialiste, Mme Graff, « on ne veut pas que le trafic automobile soit sur des axes principaux, on veut qu'il soit partout ». C'est ça que vous nous dites. Ce n'est pas ce que le PLR veut. Il veut que les quartiers soient rendus à leurs habitants, aux commerces et aux restaurateurs.

A l'appel nominal, le Conseil, par 26 oui, 50 non et 0 abstention refuse l'amendement de Mme Denise Gemesio.

(insérer vote)

Page 96 – Principes et mesures

B.1.3. Définition d'une vue d'ensemble qui vise à mieux organiser les déplacements (...)

Mme Mathilde Maillard (PLR) : – Je sens qu'on me musèle un peu ce soir. On ne demande pas à hiérarchiser la priorité durable. Nous demandons que dans cette réflexion sur la priorisation vers la mobilité durable soit tenu compte des nécessités propres aux transports individuels soit, notamment, les accès pour les personnes à mobilité réduite, les accès aux commerces, à l'administration cantonale, les accès pour les personnes venant de régions encore trop peu desservies par les transports publics et nous considérons que cet amendement devrait avoir sa place dans un projet qui, d'après la Municipalité, tient compte d'une vision d'ensemble de la mobilité.

Amendement Mathilde Maillard

Page 96 – principes et mesures

B.1.3. Définition d'une vue d'ensemble qui vise à mieux organiser les déplacements (...)

M.1.

Hiérarchiser les modes de déplacement donnant la priorité à la mobilité durable (piétons, transports publics, vélos) sur les transports individuels motorisés, **en reconnaissant aussi l'importance des besoins spécifiques de transport individuels motorisés (PMR, commerces et entreprises, provenances géographiques, etc.)**

A l'appel nominal, le Conseil, par 23 oui, 49 non et 3 abstentions refuse l'amendement de Mme Mathilde Maillard.

(insérer vote)

Page 96 – Principes et mesures

B.1.3. Définition d'une vue d'ensemble qui vise à mieux organiser les déplacements (...)

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Le groupe PLR vous propose, page 96, de rajouter sous le point B.1.3, une nouvelle mesure M8 que nous proposons de rédiger comme suit : « Garantir l'accès aux parkings souterrains du centre-ville, accès aux parkings qui favorisent une accessibilité multimodale à notre centre », car il y a quand même encore des gens qui ont besoin de se déplacer en voiture, que ce soit pour aller chez le médecin, pour aller au théâtre, pour aller faire des courses. Ça contribue à notre développement économique, même si c'est un gros mot pour certains. Pour ces raisons, je vous invite à soutenir cette nouvelle mesure M8.

Amendement Anouck Saugy

Page 96 – principes et mesures

B.1.3. Définition d'une vue d'ensemble qui vise à mieux organiser les déplacements (...)

Ajout M.8.

Garantir l'accès aux parkings souterrains du centre-ville

M. Louis Dana (Soc.) : – J'ai envie de vous faire une multiréponses. Je vous reparlerai des parkings après, mais je vais parler un peu des parkings maintenant pour vous dire que l'accès aux parkings souterrains, c'est un frein à beaucoup de développements sur des axes forts, comme la rue centrale.

On va parler des parkings privés après. Pour nous, c'est une évidence qu'aujourd'hui il faut avoir un vrai débat sur les parkings privés. Ça a été initié par M. Beaud dans le cadre d'un postulat qu'on a traité il y a quelques années maintenant. C'est une vraie question et une vraie nécessité pour la ville de se poser des questions sur le fait de savoir que faire de ces énormes endroits, sur cet énorme parking comme le parking de Montbenon. Ce qui avait animé M. Beaud dans son postulat. Ce sera très débattu, mais le Parti socialiste et toute la gauche de ce conseil seront très mobilisés sur cette question. C'est une question politique et une question pour laquelle il faut parfois agir très en amont, car il faut des lustres pour pouvoir récupérer ces parkings pour lesquels on a signé des contrats avec des entreprises privées qui vont courir encore des décennies pour certains.

Mme Marlène Bérard (PLR) : – J’ai écouté avec attention l’intervention de M. Louis Dana. Je n’ai pas eu de réponse à l’amendement. Cela veut-il dire que le Parti socialiste soutiendra cet amendement, sachant que les parkings existants, que les concessions, l’utilisation de ces parkings à l’heure actuelle est courante ? Nous avons entendu le syndic au début de séance qui expliquait qu’entrer et desservir les parkings n’était pas une option rejetée par la Municipalité.

L’amendement précise que l’on garantit un accès au parking pour que les véhicules puissent se parquer le temps de séjourner en ville. C’est une question simple : le Parti socialiste soutiendra-t-il cet amendement ?

M. Louis Dana (Soc.) : – Je vais vous faire une réponse comme votre municipal, M. Hildbrand : non !

A l’appel nominal, le Conseil, par 24 oui, 50 non et 5 abstentions refuse l’amendement de Mme Anouck Saugy.”

(insérer vote)

Page 98

B.2.1 Favorisation des déplacements à pied

B.2.2 Augmentation de la part des déplacements réalisés à pied

B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

Mme Denise Gemesio (PLR) : – Avec le groupe PLR, nous souhaitons amender le point M.2. Nous désirons retirer la fin de la phrase qui indique : pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers la mobilité active.

Nous avons un point qui traite l’amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics. A notre sens, il n’y a pas de raison d’entrer en matière par rapport aux transports motorisés. Le but est vraiment de mettre en avant les piétons. De notre point de vue, la question est d’allier les différentes façons de se mouvoir en ville.

Finalement, ce que l’on devrait faire, c’est défendre les piétons, que ce soit face aux transports individuels motorisés, aux transports individuels actifs ou aux transports collectifs publics, histoire de modifier un peu ma façon de parler. Le but est vraiment de se recentrer sur les piétons.

Amendement Denise Gemesio

Page 98, B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

M.2.

Prendre en compte les piétons et leur sécurité lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers la mobilité active.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Un nouvel épisode intéressant dans la vision multimodale du PLR. Cela nous est exposé au travers de cet amendement. Le PLR propose explicitement de tracer un des buts fondamentaux du PDCom. C’est favoriser la mobilité active.

C’est ce que l’on doit faire pour atteindre les objectifs. C’est écrit sur les documents noir sur blanc. Revenir sur les objectifs que l’on a définis est inacceptable.

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Je veux juste répondre à mon collègue Johann Dupuis. Je comprends cette aversion que vous avez peut-être en faveur des transports motorisés, mais nous sommes page 98, dans le chapitre piéton. Je partage volontiers le document avec vous si vous le voulez. Le chapitre B.2.3 : amélioration de la complémentarité entre la marche et des transports publics. On parle de sécurité des piétons de manière générale.

Si vous supprimez cette fin de phrase, cela ne change rien au fond. C’est une forme de dogmatisme. C’est un acharnement de votre part à chaque fois qu’il y a le mot « transports individuels motorisés »... Là, on parle de la complémentarité entre la marche et le transport.

Mme Denise Gemesio (PLR) : – J’allais dire la même chose de façon moins animée. Je soutiens ce qui vient d’être dit par ma collègue.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Très vite, je crois qu'il y a encore beaucoup d'amendements. On parle d'un amendement qui porte sur la question de la sécurité des piétons. Favoriser la sécurité des piétons est justement un des moyens de favoriser la mobilité active et de créer le report modal.

Non, il n'y a aucune contradiction entre le thème général dans lequel s'inscrit votre amendement et la mention du report modal qui est même essentiel. Nous nous battons pour la conserver. Il faut placer cet amendement par la verticale dans le classeur.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Monsieur Dupuis, on sait que vous ne voulez pas de voiture. C'est votre droit. Mais la sécurité du piéton est beaucoup plus mise en danger par les vélos qui utilisent les trottoirs, qui utilisent les passages pour piétons et qui font fi des piétons. Les automobilistes sont beaucoup plus respectueux des piétons que les cyclistes. Tout le monde ici peut le signer, cela. On le voit tous les jours sur la route. Il faut arrêter de toujours vouloir fustiger le PLR à cause de la voiture. Maintenant, on va fustiger les Verts à cause des vélos. On peut venir en permanence avec le problème des vélos.

Les vélos sont quotidiens, ils sont à chaque carrefour ! Ce n'est pas pour ça que l'on en fait un casus belli à chaque intervention. Monsieur Benoît Gaillard disait justement qu'il espérait qu'il y aurait une certaine sérénité. A chaque fois, s'il faut que l'on se ramasse la voiture sur le coin de la figure, à chaque fois vous vous ramasserez le vélo sur le coin de la figure.

M. Johann Dupuis (EàG) : – Merci pour cette intervention visiblement rigolote. Ça me fait moyennement rire. On dispose de statistiques qui sont très claires sur les accidents de la route. On sait exactement combien de morts par an il y a sur la route et quelles en sont les causes.

La mortalité des piétons en ville comme à la campagne, c'est les voitures, un point c'est tout. Il faut arrêter de colporter des propos mensongers dans des cénacles qui sont publics. C'est important à l'ère de l'obscurantisme et du négationnisme climatique notamment.

Mme Marlène Bérard (PLR) : – Le débat semble s'animer et s'alourdir. Johann Dupuis, vous faites référence à des statistiques qui sont justes et qui existent, mais il faut les lire dans le bon sens. Le nombre d'accidents qui ont été répertoriés est correct.

L'implication des vélos et des voitures est correcte. En revanche, la responsabilité des accidents est fautive. Ce document explique clairement la causalité du fautif dans l'accident.

Le drame qui survient, c'est qu'au fond, la responsabilité entre les vélos et la voiture ne doit pas être le débat de ce soir. C'est dramatique quand un accident implique des blessures aux causes de la mort. C'est pour cela que la sécurité des piétons comme des cyclistes est très importante.

Quand on parle de multimodalité, cela nous fait rire, mais cela permet aussi de protéger chacun des modes de transport, que l'on soit un piéton, un cycliste, un automobiliste. Il y a des règles particulières qui s'appliquent. Il y a aussi des besoins en termes de sécurité qui sont différents. Les mesures que l'on espère pour Lausanne, ce sont des mesures adaptées pour la sécurité de chacun, que ce soit le cycliste, le piéton ou l'automobiliste.

C'est en ce sens que les interventions du PLR ce soir se destinent. S'il vous plaît, arrêtez de nous faire passer pour les défenseurs d'un seul mode de transport. Nous sommes en train d'essayer d'expliquer les mesures que l'on espère voir se créer à Lausanne. Ce sont des mesures qui permettent à tous les usagers de l'espace public d'avoir une certaine sécurité, une efficacité, c'est important également dans le choix du mode de transport, et d'éviter d'avoir un concours sur quel est le meilleur mode de transport.

M. Johann Dupuis (EàG) : – J'aurais voulu ne pas prendre la parole, mais il y a des propos éminemment faux qui sont rapportés au public. Il est de mon devoir de le dénoncer. Vous connaissez mal la statistique sur les accidents, madame Bérard. La responsabilité est majoritairement celle des automobilistes. C'est indiqué noir sur blanc : l'inattention au volant représente l'une des causes principales des accidents.

A l'appel nominal, le Conseil, par 20 oui, 55 non et 2 abstentions refuse l'amendement de Mme Denise Gemesio.

(insérer vote)

Page 98

B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

Mme Denise Gemesio (PLR) : – Nous allons continuer à voter des amendements qui incluent des suppressions de fins de phrases. Nous sommes sur un sujet qui est là pour défendre les piétons. Il faut anticiper. Nous voyons qu'il y a des accidents et des décès qui sont liés à des accidents qui concernent les piétons et les voitures. Ce n'est pas parce que des personnes vont arrêter d'utiliser les transports motorisés que nous aurons plus de piétons et que nous aurons moins d'accidents. C'est un mensonge.

Il faut faire une planification globale. Dans ce chapitre en particulier, comme ma collègue Anouck Saugy le mettait en avant, on se concentre sur les piétons. C'est de nouveau la même intervention. J'espère qu'il n'y aura pas d'autres interventions.

Amendement Denise Gemesio

Page 98, B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

M.3.

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

Le Conseil, par 24 oui, 50 non et 4 abstentions refuse l'amendement de Mme Denise Gemesio.

(insérer vote)

Page 98

B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

Mme Anouck Saugy (PLR) : – Je vous propose un nouvel amendement PLR, page 98, mesure M4. Je vous propose d'inclure trois mots. « Poursuivre la mise en œuvre permettant un accès aisé aux interfaces de transport public et aux parkings ou de favoriser les liens interquartiers ». Monsieur Dana, vous dites que vous souhaitez que la ville reprenne les parkings privés, mais si vous voulez que la ville les reprenne, ce serait bien de pouvoir y accéder. Sur la base de ça, je pense que vous pouvez accepter notre amendement.

Amendement Anouck Saugy

Page 98, B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

M.4.

Poursuivre la mise en œuvre d'itinéraires permettant un accès aisé aux interfaces de transports publics et aux parkings ou de favoriser les liens inter-quartiers.

M. Louis Dana (Soc.) : – Chère madame Saugy, qui vous a dit qu'on voulait faire des parkings dans ces parkings ? On peut en faire autre chose. Le groupe socialiste vous recommande de refuser cet amendement dans la même veine des multiréponses que je voulais faire avant, j'aurais pu parler de cet amendement également.

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – Je voudrais attirer votre attention sur la contradiction entre le titre « amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics » et la proposition qui est faite. Les transports publics ne vont pas aux parkings ni les piétons. Pour favoriser les liens interquartiers, ça concerne la marche, ça n'a rien à voir avec les parkings.

Mme Françoise Piron (PLR) : – La dernière intervention était un peu bizarre, car c'est ce qu'on a essayé de vous dire durant les deux dernières interventions et que vous n'avez pas voulu entendre. L'accès au parking est important pour les personnes proches aidantes et je vous rappelle que vous avez été d'accord avec mon amendement. Je ne sais pas comment on va faire quand on est proche aidant et qu'on doit aller au parking. Plus on avance dans ce PDCom, plus je ne comprends pas pourquoi vous allez en contradiction avec un des premiers amendements que vous avez toutes et tous accepté. Comment vont faire les proches aidants qui ont besoin de prendre une voiture à Lausanne pour amener une personne à mobilité réduite chez le médecin ?

Je vous rappelle que les bus ne sont pas, pour certaines problématiques de personnes âgées... Elles ne peuvent pas prendre les transports publics. C'est dommage que vous enleviez systématiquement l'accès au parking et la possibilité de prendre une voiture au centre-ville. Je suis assez choquée du fait que vous fassiez fi de ce type de population après avoir approuvé mon amendement.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – J'ai une question pour M. Dana. L'affectation de ces parkings sera donc une activité non parkings. Est-ce que vous pouvez nous donner de la substance à cette idée assez iconoclaste ? Qu'allez-vous faire avec tous ces parkings ? Est-ce que la Ville a déjà des plans ou vous n'avez aucune idée ?

Mme Paola Richard-de Paolis (Soc.) : – Je me permets d'insister. Si vous avez un intérêt à attirer l'attention sur le proche aidant et ceux qui doivent se servir de la voiture, ce n'est pas sous ce chapitre avec l'amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics. Trouvez un autre endroit plus adapté.

M. Louis Dana (Soc.) : – Cher collègue Moscheni, je ne suis pas la Ville. On en discutera en temps utile. Peut-être qu'il y aura des postulats qui seront déposés. Encore une fois, ce n'est pas les constatations de certains de ces parkings qui seront caducs dans plusieurs décennies. Je ne sais pas où vous serez dans plusieurs décennies, mais peut-être nous ne déciderons pas nous-mêmes de ce que nous ferons dans ces parkings. Qui sait, dans plusieurs décennies, il y aura peut-être moins de voitures aujourd'hui et c'est vous qui devrez trouver un usage à faire de ces parkings. C'est aussi possible.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Merci, monsieur Dana. Vous avez raison, ma question était trop générale. Je précise ma question : qu'allez-vous faire avec le parking de Montbenon ?

Le Conseil, par 19 oui, 54 non et 1 abstention refuse l'amendement de Mme Anouck Saugy.

(insérer vote)

Page 98

B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Il commence à se faire tard. On a beaucoup loué le travail de la commission. Je pense qu'il y a eu un petit bug dans cette commission. C'est bête, c'est le moment que la commission a apporté à cette M8 qui était tout à fait raisonnable de la part de la Municipalité. La Municipalité a fait une mesure qui semble juste, convenir d'un droit d'usage sur les liaisons stratégiques situées sur des parcelles privées.

C'est une mesure qui est totalement juste. J'aurais été très heureux de voir cette mesure prise sous cette forme. Ça aurait peut-être incité un peu plus Mme Germond à faire enfin la liaison Martinet-Provence qui coince parce qu'il semblerait qu'il n'y ait pas moyen d'acquiescer les droits. Néanmoins, l'amendement qui a été posé par la commission et qui arrive à cette nouvelle mesure, convenir d'un droit d'usage en faveur des déplacements à pied sur des parcelles privées chaque fois que cela est possible, passer de nécessaire à possible, dans la même phrase, ça ne veut absolument plus rien dire.

Si on estime qu'il doit y avoir une compréhension dans les mesures qu'on fait, celle-ci ne veut plus rien dire. Si on convient d'un chemin avec un propriétaire alors qu'il y a déjà un chemin qui dessert une parcelle, on devrait faire un nouveau chemin sur la propriété privée. Ça n'a aucun sens d'un point de vue urbanistique. Je pense que ça a un côté vexatoire. On comprendra que c'est une volonté d'ouvrir le plus possible les parcelles privées au public. Mais sous cette forme, sans aucune nécessité, « chaque fois que c'est possible », ça ne fait aucun sens du point de vue urbanistique. J'ai proposé un amendement où je proposais de supprimer cette mesure, car tout simplement, on ne peut rien en faire, même si le plan directeur n'est pas très contraignant. On ne peut rien faire de cette mesure, car on ne va pas chercher à faire des passages sur une parcelle privée entre le domaine public de faire correctement un endroit. Tout simplement, car ça coûte cher et que c'est inutile. Au final, c'est une mesure qui ne veut rien dire. Autant la supprimer. C'est l'amendement que je propose ici. Néanmoins, je serais disposé à retourner à la formulation de la Municipalité dont j'ai pris connaissance un peu tardivement. Je m'excuse, je maintiens mon amendement sous cette forme, car il vaut mieux supprimer cette phrase qui ne veut rien dire plutôt que de la laisser,

néanmoins, si quelqu'un veut faire retourner à la formulation de la Municipalité, je serais parfaitement d'accord.

Amendement Matthieu Carrel

Page 98, B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

M.8.

~~Convenir d'un droit d'usage en faveur des déplacements à pied sur des parcelles privées chaque fois que cela est possible.~~

Mme Alexandra Gerber (Les Verts) : – Ici, maintenant, la mesure est rejetée complètement. Pourtant, c'est une mesure très utile, car si on veut favoriser la mobilité active, notamment les déplacements à pied, le meilleur moyen est de les rendre attractifs en proposant des cheminements courts et agréables sans détours inutiles en négociant des droits de passage sur des chemins privés.

Peut-être que la formulation est un peu large, mais il me semble que ça va de soi, que c'est utile. En règle générale, ça se fait dans le cadre de plans d'affectations spéciaux ou lors d'octroi de prêts. Ce n'est pas dans chaque situation qu'on va convenir à un chemin pédestre, mais là, ça fait sens pour favoriser les déplacements à pied.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Je me permets de défendre sur cet amendement le point de vue de la commission en me trahissant comme l'auteur de cet amendement.

Monsieur Carrel, je crois qu'on va être d'accord sur une base. L'aménagement du territoire, c'est une histoire de réflexion au droit de propriété. Le droit de propriété n'est pas absolu. Il est garanti, mais pas absolu. Comme le dit assez joliment la constitution allemande, la propriété donne des droits, mais aussi des devoirs. Dans un monde idéal, son usage est indissociable de l'intérêt public. Notre ordre juridique ne va pas aussi loin. Dans les faits, l'aménagement du territoire communal, c'est de très nombreuses restrictions à la propriété privée. On ne peut pas faire ce qui nous chante. Les limitations ne relèvent pas que du droit de l'aménagement du territoire.

Si vous construisez un immeuble, il faut faire une place de jeux. Si vous construisez une maison, il faut regarder certaines règles comme le coefficient d'utilisation du sol. Lorsque vous procédez à une rénovation, il faut vous conformer aux règles de la LPPPL.

Nous proposons ici d'inscrire une restriction de plus à la propriété privée. Si je vous comprends bien, ne vous gênez pas sur le principe, contrairement à ce que certains membres de votre groupe ont dit dans la presse, mais sur la quantité des mesures à prendre. Sur les axes stratégiques, ça passe, mais si on va au-delà, ça ne passe plus. Permettez-nous d'avoir ici une autre appréciation.

Je vais encore parler de deux choses. La première, c'est qu'on ne peut pas faire de tous les amendements une lecture de mauvaise foi. Si chaque fois que vous écrivez « garantir » je reprends la parole en disant « garantir toujours », évidemment, on ne peut jamais rien garantir. De la même façon, dans à ce moment-là, que sitôt qu'il y a un petit passage entre deux maisons, il y a un passage public, vous pouvez vous opposer à l'amendement. Mais je pense que vous êtes conscient de cela. Pour avoir participé aux débats en commission, l'objectif était d'étendre la notion de liaison stratégique. C'était une limitation trop importante de l'emploi de cet instrument à l'échelle du quartier, entre deux rues, il y a des perméabilités qui seraient possibles de construire et qui sont loin d'être stratégiques, mais qui changent la vie quotidienne et qui permettent un cheminement vers l'école. C'est ce genre de programme que nous avons voulu inscrire dans le plan directeur communal avec cet amendement. Il faut encourager la Municipalité en ce sens.

J'avais participé à une visite très instructive où il y avait des micro-imperméabilités au sud du quartier, au nord du quartier avec la liaison d'avenue de Provence. C'est loin d'être des problèmes anodins. Ce sont de vraies entraves au déplacement des enfants et des personnes âgées.

S'il y a des reconstructions, des découpages, des réalisations de nouveaux bâtiments, nous souhaitons que la Municipalité permette la perméabilité piétonne, y compris à la petite échelle du quartier et hors des liaisons stratégiques. Il faut faire une bonne lecture de bonne foi de l'amendement. Si vous étiez municipal, vous en auriez une lecture peut-être restrictive. J'espère que d'autres en feront une lecture plus proche de la réalité des quartiers.

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – J'avoue avoir été convaincu par les arguments qui ont été développés par Matthieu Carrel, et je me propose volontiers porte-parole volontaire pour défendre la position de la Municipalité, à savoir revenir à la formulation initiale qui semblait tout à fait conforme à la défense d'un intérêt public et à la défense de l'intérêt général qui est de permettre les déplacements à pied dans les emplacements où ça forme un intérêt prépondérant.

On peut l'interpréter ou en faire une compréhension de ce que l'on peut y entendre ou pas, mais il semble clair que chaque fois que cela est possible, étant cette mesure bien au-delà de ce que l'on peut entendre de l'intérêt général... Je propose de prendre la formulation initiale qui était le texte que nous avons à l'écran. « Convenir des déplacements à pied sur les liaisons stratégiques de parcelles à pied ».

La présidente : – C'est un nouvel amendement ?

M. Vincent Vouillamoz (V'L) : – Oui. Il pourrait être proposé à la place de celui que nous avons à l'écran.

Amendement Vincent Vouillamoz

Page 98, B.2.3. Amélioration de la complémentarité entre la marche et les transports publics

M.8.

Convenir d'un droit d'usage en faveur des déplacements à pied sur des parcelles privées.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Brièvement à l'attention de M. Gaillard. Le PDCom ne contient aucune restriction, ce ne sont que des lignes directrices qui se concrétiseront dans d'autres mesures. Je confirme que je ne suis pas défavorable à cette condition sur les parcelles privées quand c'est nécessaire, mais nous sommes en train de créer un document qui sera valable vingt-cinq ans.

Les gens qui l'appliqueront ne viendront pas voir les débats que nous en avons ce soir et l'interprétation que vous avez faite de votre propre amendement. Par rapport à ce que vous avez dit, il reste relativement mal rédigé. Par ailleurs, je tiens à vous dire que j'estime avoir fait une lecture de très bonne foi de votre amendement en insistant sur le caractère de convenir. Je n'ai pas pensé qu'il y avait une invasion ou que vous vouliez imposer quelque chose.

Néanmoins, quoi qu'il en soit, au vu de l'amendement de M. Vouillamoz et que mon amendement n'aura aucune chance, je vais retirer l'amendement que j'ai fait au profit de l'amendement de M. Vouillamoz.

L'amendement Matthieu Carrel est retiré.

Mme Sarah Neumann (Soc.) : – Je ne suis pas une spécialiste en aménagement du territoire, mais il me semble que quand on parle du droit d'usage, on parle aussi du devoir d'entretien. Quand on parle de faciliter la circulation piétonne, notamment en hiver, il me semble qu'un droit d'usage sur des parcelles de petit chemin comme dans l'exemple du quartier cité tout à l'heure, qui raccourcissent le chemin de l'école, c'est aussi garantir que la voirie passe sur ces endroits-là dans les moments où la neige fait que l'on ne peut pas circuler à pied.

Dans ce sens, partout et chaque fois que cela est possible, c'est plus intéressant. Ce ne sont pas les liaisons stratégiques que je comprends comme des liaisons principales pour accéder d'une zone importante à une autre zone importante de la ville, mais ce sont des petites liaisons locales qui peuvent être stratégiques pour quelques personnes, mais qui ne sont pas stratégiques au sens d'une stratégie de la ville. En ce sens, je recommanderai de revenir à l'amendement tel qu'il a été amendé par la commission.

Le Conseil, par 26 oui, 50 non et 2 abstentions refuse l'amendement de M. Vincent Vouillamoz.

(insérer vote)

La présidente : – Nous allons nous arrêter à la page 98. Nous reprendrons les travaux sur ce PDCom depuis la page 101, mardi 22 novembre.

Je clos la séance et je vous souhaite un bon retour chez vous.

La séance est levée à 23 h 25.

TEXTE PROVISOIRE