



Déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques

Réponse aux postulats de Mme Anna Zangger et consorts « Pour la promotion des véhicules électriques sur le domaine communal », de M. Yvan Salzmann « Pour une augmentation sensible des bornes de recharge des véhicules électriques » et de M. Henri Klunge « De l'air pour les lausannois, de l'hydrogène pour leurs transports »

Rapport-préavis N° 2023 / 27

Lausanne, le 17 mai 2023

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Dans son Plan climat, la Municipalité a fixé l'objectif ambitieux de réduire à zéro les émissions de CO₂ directes liées à la mobilité d'ici 2030. Elle souhaite également à plus long terme diviser par deux le nombre de voitures à Lausanne. Pour cela, elle agit notamment par le biais de sa politique de stationnement sur l'espace public.

Pour soutenir la décarbonation de la mobilité, la Municipalité développe les transports publics et les pistes cyclables et encourage la marche à pied. En matière de mobilité motorisée individuelle, lorsqu'elle reste nécessaire, les véhicules à moteur thermique doivent être remplacés par des véhicules à moteur électrique.

Le principal obstacle à la transition de la voiture thermique vers la voiture électrique est la recharge à domicile. Pour le domaine public, l'enjeu principal est de proposer des solutions de recharge à l'attention des détenteurs de macarons de stationnement, qui ont besoin d'une infrastructure de recharge publique dite « de substitution ».

Neuf quartiers prioritaires ont été identifiés et seront chacun équipés en 2023 d'une station de recharge pour véhicules électriques à destination des macarons. Ces quartiers présentent les plus grandes densités de macarons attribués et le moins de places dans des parkings privés de bâtiments d'habitation collective. Il s'agit des zones suivantes : Maupas, Valency, Sous-Gare, Ouchy, Borde, Bellevaux, Sébeillon, Malley et Montchoisi. Huit quartiers supplémentaires seront équipés en 2024 : Montriond, Cour, Florimont, Chissiez, Vallon, Béthusy, Vinet et Pontaise.

Chaque station sera composée de quatre places de stationnement longitudinales et consécutives, avec trois bornes semi-rapides de 22 kW à courant alternatif et une borne rapide de 22 kW à courant continu.

La Municipalité présente également les autres axes d'action en matière de développement des bornes de recharge à Lausanne, notamment le développement par les Services industriels (SIL) d'une prestation commerciale pour les parkings privés de bâtiments d'habitation collective qui permet de décharger les propriétaires de tout investissement et l'équipement en bornes de recharge des sites de l'administration. Elle présente enfin son évaluation de la mobilité à l'hydrogène renouvelable, un gaz rare aujourd'hui et qui doit être réservé à des usages sans substitution possible.

Le présent préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législature :

2. La politique énergétique contre le réchauffement climatique ;
3. Vers une mobilité active et apaisée.

2. Objet du préavis

Ce rapport-préavis répond à trois postulats sur la mobilité électrique à Lausanne.

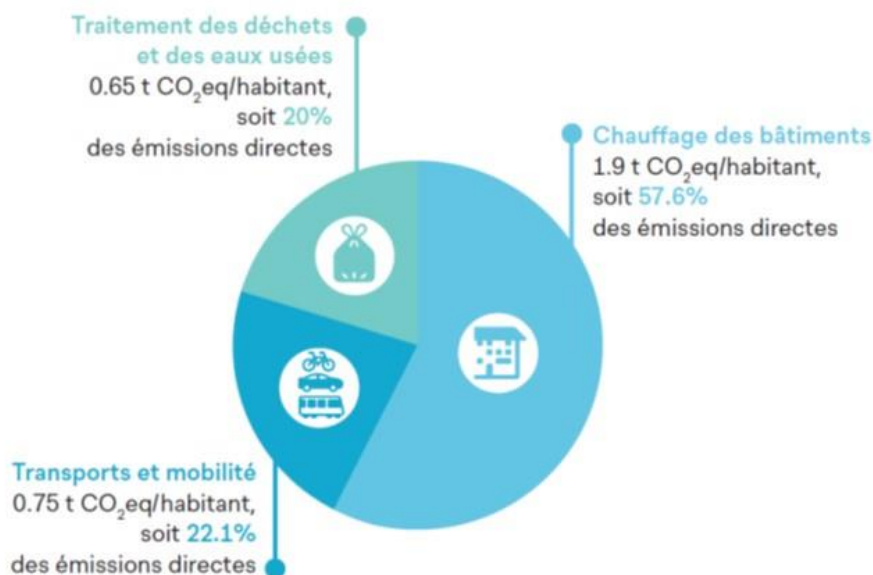
3. Préambule

La mobilité est responsable de plus de 20% des émissions directes de gaz à effet de serre sur le territoire de la commune.

3.1 Objectifs du Plan climat

La Municipalité a annoncé un objectif politique ambitieux dans le cadre du Plan climat pour réduire rapidement les émissions du secteur de la mobilité : elle vise une ville sans véhicule thermique d'ici 2030. D'autre part, une réduction du taux de motorisation de la population lausannoise de 50% à 2030 est souhaitée. La part modale en véhicules motorisés doit ainsi passer de 35% à 15%.

Emissions directes de CO₂ à Lausanne



3.2 Politique de stationnement

Les enjeux liés au stationnement sont multiples et se déclinent à plusieurs échelles :

- **Au niveau de l'aménagement de la rue**, il s'agit d'assurer un partage équitable de la voirie entre les modes de déplacements (personnes à mobilité réduite, piétonnes et piétons, cyclistes, transports publics, mobilité partagée, mobilité individuelle motorisée, livraison, mobilité électrique, etc.). L'enjeu est de valoriser l'espace public tout en répondant aux besoins spécifiques de ces différentes mobilités (infrastructures PMR, besoins logistiques, bornes de recharge électriques, offre en stationnement deux roues, etc.) et aux autres objectifs communaux (objectif canopée, perméabilisation du sol, etc.) pour au final améliorer la vitalité économique, sociale et écologique de Lausanne.
- **A l'échelle de la ville**, l'offre de stationnement est un levier universellement reconnu pour favoriser le report modal du transport individuel motorisé vers d'autres modes plus durables¹. En particulier et localement, plusieurs recherches ont démontré que les conditions de stationnement sont le principal déterminant de l'utilisation de l'automobile

¹ La littérature abonde, une des figures dans la recherche sur le thème du stationnement est le professeur Donal Shoup avec son ouvrage « The high cost of free parking » publié en 2005 (<https://www.shoupdogg.com/>).

pour les déplacements domicile-travail.² La conséquence directe de ce report modal est une réduction des charges de trafic, laquelle implique en cascade une baisse de la congestion, une réduction de la pollution de l'air, une diminution des nuisances sonores et un gain d'espace public et privé (dimensionnement de la voirie, stationnement hors voirie, désolidarisation du stationnement des nouveaux développements privés, etc.).

- **À l'échelon régional**, l'enjeu du stationnement se retrouve dans les stratégies cantonales (Plan de mesures selon l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges) traitant de thèmes tels que les parkings relais, le covoiturage (et stationnement y relatif) et des quotas de stationnement pour les développements privés ou encore les plans de mobilité d'entreprise.

La politique de stationnement sera alignée sur les objectifs du Plan climat. La diminution de l'usage de la voiture pour atteindre les parts modales visées et, in fine, le taux de motorisation visé permettra aussi de réaffecter l'espace public pour d'autres usages que le stationnement. Cette évolution se fera en parallèle au renforcement des transports publics et de la mobilité active comme alternatives solides et attractives à la voiture.

4. Déploiement des bornes de recharge pour véhicule électrique

Pour contribuer à atteindre l'objectif de décarbonation de la mobilité lausannoise, la Municipalité entend travailler sur les cinq axes suivants :

- le développement du réseau de bornes de recharge publiques ;
- le développement par les SIL d'une prestation commerciale pour les parkings privés de bâtiments d'habitation collective ;
- l'équipement en bornes de recharge des sites de l'administration ;
- l'appui à Mobility via un partenariat pour l'électrification et l'augmentation du nombre de véhicules disponibles à Lausanne (la Ville est ouverte à des partenariats avec d'autres entreprises de partage de voitures) ;
- le développement des bornes électriques dans les parkings privés de la Ville à usage public gérés par la société P+R Lausannois.

On peut encore mentionner l'intégration dans le Plan d'affectation communal en révision de contraintes de pré-équipement pour les parkings des bâtiments neufs. Cet élément est déjà pris en compte actuellement dans les plans d'affectation.

4.1 Développement du réseau de bornes de recharge publiques

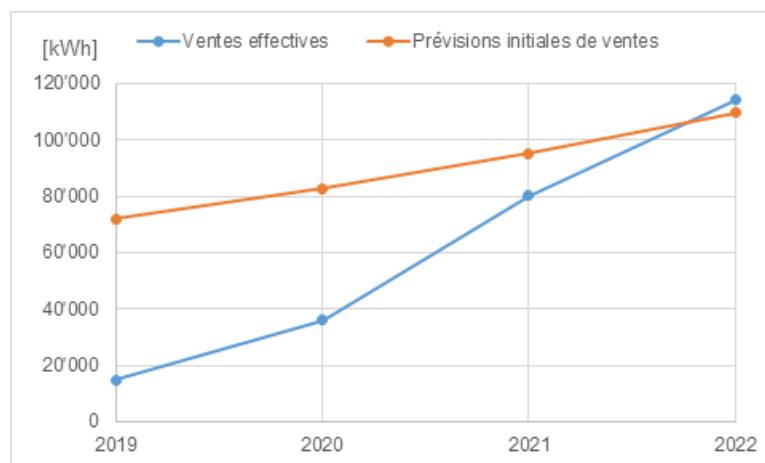
Quatre bornes doubles de recharge publiques exploitées par les SIL sont installées sur le domaine public³ depuis mars 2019. Depuis le 1^{er} janvier 2023, le prix est de 55 ct/kWh TTC (avant la crise énergétique de 2022 : 35 ctkWh), sur des places de parc de stationnement payantes (avec rabais de 50 ct/h) à stationnement limité à deux heures, hormis la nuit et le dimanche. Ces tarifs sont en-dessous des tarifs usuels pratiqués par les prestataires privés en ville de Lausanne.

D'abord inférieure à ce qui était attendu sur la base des quelques données à disposition, l'utilisation a régulièrement augmenté et dépasse désormais la planification linéaire, qui était prudente. L'installation de ces quatre bornes visait à tester le marché et à disposer de données d'utilisation effectives à Lausanne.

² Gonzalez Juliana, Kaufmann Vincent, « Le stationnement comme levier du report modal : état des lieux sur les conditions de stationnement des actifs dans l'arc lémanique », Transports urbains, 2020/2 (N° 137), p. 11-15. DOI : 10.3917/turb.137.0011. URL : <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2020-2-page-11.htm>.

³ En haut de la rue Louis-Ruchonnet, à la rue du Liseron, au bas de la rue Saint-Martin et à la place du Tunnel.

Evolution des ventes des quatre bornes publiques en exploitation [en kWh/an]



L'offre actuelle sera maintenue mais pas reproduite. En effet, l'offre de recharge à destination sur le domaine public est suffisante en tenant compte des offres sur domaine privé mais accessible au public des parkings collectifs privés et des hôtels. En outre, l'offre en super chargeur sur les autoroutes, qui devrait aussi se développer en périphérie des agglomérations, est suffisante pour les pendulaires et visiteurs.

Le principal obstacle à la transition de la voiture thermique vers la voiture électrique est la recharge à domicile. Elle est simple dans le cas d'une villa, plus compliquée pour un locataire dans un immeuble disposant d'un parking collectif et sans solution à domicile aujourd'hui pour un détenteur d'un macaron qui doit alors recharger à destination ou en cours de trajet s'il existe sur ce dernier une recharge rapide. Pour le domaine public, l'enjeu principal est donc de proposer des solutions de recharge à l'attention des détenteurs de macarons de stationnement, qui ont besoin d'une infrastructure de recharge publique dite « de substitution »⁴.

Neuf quartiers prioritaires ont été identifiés et seront chacun équipés en 2023 d'une station de recharge composées de quatre places de stationnement longitudinales et consécutives, avec trois bornes à courant alternatif (AC) semi-rapide⁵ et une borne à courant continu (DC) rapide⁶. Ces quartiers présentent les plus grandes densités de macarons attribués et le moins de places dans des parkings privés de bâtiments d'habitation collective. Il s'agit des zones suivantes, par ordre de priorité : Maupas, Valency, Sous-Gare, Ouchy, Borde, Belleaux, Sébeillon, Malley et Montchoisi.

Huit quartiers supplémentaires seront équipés en 2024 : Montriond, Cour, Florimont, Chissiez, Vallon, Béthusy, Vinet et Pontaise.

Ces nouvelles stations de recharge seront réservées exclusivement aux porteurs de macaron A à O, sans restriction de zones.

⁴ Mobilité électrique – Planification stratégique de l'infrastructure de recharge publique vaudoise. Etude réalisée pour la Direction de l'Energie du Canton de Vaud. E-Cube strategy consultants, mai 2019.

⁵ La puissance de charge maximum en courant alternatif pour une Nissan Leaf par exemple est de 6.6 kW avec une batterie de 56 kWh (permettant de rouler env. 375 km). Avec une borne AC de 22 kW, une charge permettant de parcourir 100 km est obtenue en un peu plus de deux heures.

⁶ La puissance de charge maximum en courant continu pour une Nissan Leaf est de 22 kW avec une batterie de 56 kWh (permettant de rouler env. 375 km). Avec une borne de 22 kW DC, une charge permettant de parcourir 100 km est obtenue en 40 minutes.

Du fait de l'espace nécessaire pour installer les bornes de recharge, chaque station de quatre places de stationnement s'étend sur six places actuelles et implique donc la suppression de deux places.

Les tarifs prévus, situés parmi les plus bas de la région, sont les suivants :

- bornes AC, tarif diurne (8 à 20h) : 0.55 CHF/kWh TTC, pénalité de CHF/h 3.- TTC si le véhicule poursuit son stationnement alors que la charge est complète (l'utilisateur sera notifié à travers l'application evpass que sa recharge est complète ; la pénalité sera activée deux heures après la recharge complète) ;
- bornes AC, tarif nocturne (20 à 8h) : 0.60 CHF/kWh TTC ;
- bornes DC (plus coûteuses que les bornes AC), tarif diurne (8 à 20h) : 0.65 CHF/kWh TTC, pénalité de CHF/h 3.- TTC si le véhicule poursuit son stationnement alors que la charge est complète (l'utilisateur sera notifié à travers l'application evpass que sa recharge est complète ; la pénalité sera activée une heure après la recharge complète) ;
- bornes DC, tarif nocturne (20h à 8h) : 0.65 CHF/kWh TTC.

Ces tarifs seront adaptés en fonction de l'évolution des prix de l'électricité.

Le financement de ces prestations est assuré par le préavis N° 2021/32 « Financement des prestations de services énergétiques des Services industriels (SIL) ».

4.2 Développement d'une prestation commerciale pour bâtiments d'habitation collective

Le développement d'une solution de recharge pour véhicules électriques dans les parkings d'immeubles collectifs constitue une des missions confiées aux SIL dans le cadre du Plan climat lausannois et du programme de législation.

L'agglomération lausannoise étant majoritairement constituée de locataires, la solution la plus adaptée est un produit de contracting qui n'implique aucun investissement de la part du propriétaire. Les SIL assurent la prestation complète. Ils prennent à leur charge l'investissement nécessaire pour installer l'infrastructure électrique de base dans les parkings (« pré-équipement ») et pour raccorder les bornes de recharge au fur et à mesure des demandes des utilisateurs finaux et assurent l'exploitation (facturation, dépannage et mise à disposition d'une plateforme clients). Le propriétaire peut également acheter la borne et ne prendre que la prestation d'exploitation, ce qui est le modèle retenu plutôt pour les PPE. Il est également possible, dans un même parking, d'avoir certaines bornes propriété des SIL et d'autres des locataires ou propriétaires, les SIL réalisant l'exploitation de l'ensemble.

La solution retenue est un partenariat avec la société INERA⁷ qui a développé le produit CHARG'IMMO. Ce partenariat permet de disposer d'un produit éprouvé et immédiatement opérationnel. Des projets pilotes sont en train d'être menés avec la Société Immobilière Lausannoise pour le Logement S.A. (SILL) et démontrent le déploiement efficace de cette prestation.

Le tarif d'INERA pour l'activation et la location mensuelle de la borne est compétitif par rapport aux offres régionales de ce type et prend en compte la subvention cantonale qui sera systématiquement sollicitée. L'électricité est facturée selon la consommation, au tarif en vigueur dans le bâtiment. La prestation est proposée à la condition que l'alimentation électrique soit 100% renouvelable.

⁷ INERA rassemble six distributeurs romands d'énergie qui en sont actionnaires et bénéficient d'un regroupement de leurs forces dans le développement et la mise sur le marché de produits. Il s'agit du Groupe SEIC-Télédis, du Groupe ALTIS, des Services industriels de Fully, du Service Electricité, Energies et Développement Durable (SED2) de Monthey, de Gruyère Energie S.A. et de SACEN S.A..

Le financement de ces prestations est assuré par le préavis N° 2021/32.

4.3 Equipement en bornes de recharge des sites de l'administration

La planification d'ensemble des sites de l'administration est en cours. Le processus d'acquisition des bornes (et de détermination du besoin, les bornes pouvant souvent, en fonction du kilométrage journalier et du type d'utilisation, être mutualisées pour plusieurs véhicules) sera intégré au processus d'achat de véhicules de l'administration. Le financement et la gestion des bornes seront centralisés.

Les charges seront ventilées comptablement sur les services utilisateurs et pour les prestations commerciales et les prestations couvertes par des subventions, rattachées directement à ces dernières.

4.4 Appui à Mobility pour l'électrification et l'augmentation du nombre de véhicules

A ce jour (avril 2023), Mobility dispose de 13 emplacements sur le domaine public pour un total de 21 places pour ses véhicules (les autres emplacements étant en ouvrage). Cette offre très visible et appréciée par les habitants est appelée à se développer. Mobility a aussi pour objectif de convertir sa flotte de véhicules thermiques en véhicules électriques d'ici à 2030. Ce développement se fera en partenariat avec la Ville. Les places seront équipées par la Ville à un tarif à définir dans le cadre d'une convention globale pour la location des emplacements de stationnement.

Mobility ne dispose pas d'une exclusivité et ce type de partenariat pourrait s'étendre à d'autres entreprises de partage de voitures.

4.5 Développement des bornes électriques dans les parkings privés de la Ville à usage public gérés par la société P+R Lausannois

La société P+R Lausannois, gérée par le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics, est actuellement responsable du seul P+R Vennes qui est équipé de quatre bornes de recharge électrique. A l'avenir, cette société reprendra la gestion du parking de Montbenon. Il s'agira de définir la proportion en places de recharge électrique dans ces parkings, de réaliser le pré-équipement en conséquence, puis d'installer les bornes au fur et à mesure de l'augmentation de la demande.

4.6 Place de l'hydrogène dans la décarbonation de la mobilité à Lausanne

L'hydrogène vert, issu de l'électrolyse de l'eau (H_2O) à partir d'électricité renouvelable, est aujourd'hui produit en très faible quantité. L'hydrogène produit actuellement est majoritairement gris : il est produit à partir de gaz naturel (CH_4 pour le méthane) par exposition à de la vapeur d'eau, un procédé émetteur de CO_2 (le vaporeformage). Si le CO_2 issu de ce processus est capté et stocké, on parle alors d'hydrogène bleu.

L'hydrogène peut être injecté dans les réseaux de gaz dans une proportion de 10% selon les tests actuels. Des études sont en cours pour définir les conditions d'une augmentation de cette part. L'hydrogène vert pourrait donc servir à l'objectif des SIL de disposer de manière progressive d'un gaz 100% renouvelable d'ici 2050 au plus tard pour tous les consommateurs et d'ici 2035 pour les chaudières d'appoint du chauffage à distance.

Dans le cadre de la convergence des réseaux électriques et thermique, l'hydrogène pourrait être une solution de stockage saisonnier pour l'électricité. Le surplus solaire photovoltaïque ou hydraulique d'été pourrait être transformé en hydrogène vert, stocké et transformé l'hiver en électricité. Le modèle économique n'existe toutefois pas encore. A relever qu'il existe des piles à combustible qui peuvent fonctionner dans les deux sens : produire de l'hydrogène vert à partir d'électricité renouvelable ou produire de l'électricité renouvelable à partir d'hydrogène vert. Ce type de technologie permettra de la souplesse pour la gestion de la charge du réseau électrique.

L'électrification des poids-lourds et des bateaux par l'intégration de batterie rechargeable pose des problèmes de poids et d'autonomie. Dans certains cas, l'hydrogène pourrait être une meilleure solution : l'équipement est plus léger et permet une grande autonomie. L'hydrogène doit toutefois être fortement comprimé. Il est utilisé, avec de l'oxygène, dans un pile à combustible qui produit de l'électricité par réaction chimique, avec pour seul rejet, de l'eau.

Ces différentes possibilités d'utilisation de l'hydrogène n'enlève rien au fait qu'actuellement l'hydrogène renouvelable est rare et devrait être réservé aux usages qui n'ont pas de solution de substitution. Il n'est donc en tous les cas pas recommandé pour les voitures de tourisme. La Ville réfléchit en priorité à son utilisation dans le cadre de la convergence des réseaux.

5. Postulat de Mme Anna Zangger et consorts « Pour la promotion des véhicules électriques sur le domaine communal »

5.1 Rappel du postulat

Déposé le 24 avril 2017, le postulat a été traité par une commission qui s'est réunie le 6 septembre 2017 avant d'être renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 11 septembre 2018. Le postulat demande à la Municipalité d'étudier la possibilité de développer l'offre de bornes de recharge pour voitures électriques sur le domaine public et de développer l'offre des SIL pour les privés, en utilisant de l'électricité renouvelable.

5.2 Réponse de la Municipalité

Les premières quatre bornes de recharge ont été installées en 2019 en réponse au postulat de Mme Zangger et consorts. La Municipalité souhaitait pouvoir présenter une stratégie de développement basée sur des données d'utilisation et attendait d'avoir un certain recul pour répondre formellement au postulat. En outre, il est rapidement apparu que le problème était moins la recharge à destination, que la recharge de substitution pour les porteurs de macaron. Le développement a donc été réorienté pour répondre à ce besoin.

Comme indiqué au point 5, en 2023, 27 bornes semi-rapides et neuf bornes rapides seront installées dans les neuf quartiers identifiés comme prioritaires. Il est prévu d'installer 32 bornes supplémentaires en 2024 pour équiper huit quartiers supplémentaires. Le développement ultérieur dépendra de l'évolution de la demande et du retour d'expérience.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande des postulants.

6. Postulat de M. Yvan Salzman « Pour une augmentation sensible des bornes de recharge des véhicules électriques »

6.1 Rappel du postulat

Déposé le 2 février 2022 et renvoyé à la Municipalité le 23 mars 2022, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de planifier le déploiement de nouvelles bornes de recharge publiques, d'informer la population lausannoise des modalités spatio-temporelles de ce déploiement et d'envisager des incitations pour favoriser la pose de bornes de recharge à domicile.

6.2 Réponse de la Municipalité

La planification de la pose d'une station de recharge réservée aux porteurs de macaron et composée de quatre bornes dont une rapide dans chacun des 17 quartiers identifiés comme prioritaires répond à la demande du postulant.

La population en a été informée de la planification d'ensemble pour 2023 et 2024 par communiqué de presse au moment de la publication de ce préavis. Le développement de

cette offre est présentée sur le site internet de la Ville et chaque mise en service de station fera l'objet de communication sur les réseaux sociaux.

En matière d'incitation, une subvention pour l'infrastructure de recharge à usage privé est proposée par le Canton. Les montants versés vont de CHF 500.- à CHF 2'000.- par point de charge, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. La subvention est plafonnée à CHF 100'000.- par immeuble. Elle peut être obtenue dans le cadre d'un contracting comme celui qui est proposé par les SIL pour le produit CHARG'IMMO. Ce produit est en lui-même un outil apte à favoriser la pose de bornes de recharge à domicile, car il ne nécessite aucun investissement de base, ni du propriétaire, ni du locataire, et est disponible dès la première borne à poser dans un parking collectif.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande des postulants.

7. Postulat de M. Henri Klunge « De l'air pour les lausannois, de l'hydrogène pour leurs transports »

7.1 Rappel du postulat

Déposé le 18 juin 2019 et renvoyé à la Municipalité le 10 septembre 2019, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité d'installer, avec l'aide d'acteurs privés ou non, des stations de recharge pour véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

7.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué au point 5, l'hydrogène renouvelable est rare et devrait être réservé à des usages qui n'ont pas de solution de substitution : pour la transition du gaz naturel vers le gaz 100% renouvelable pour les besoins industriels et le chauffage et l'eau chaude sanitaire lorsqu'il n'y a pas d'alternative et pour le stockage saisonnier d'énergie.

Dans l'agglomération lausannoise, une station de distribution d'hydrogène a été ouverte en janvier 2021 par Coop Mineraloel AG à Crissier, au Léman Centre. Cette initiative répond aux attentes du postulant.

La Municipalité relève qu'elle favorise pour les transports individuels motorisés, lorsqu'ils doivent être maintenus parce que les solutions de transport public ne répondent pas au besoin, l'utilisation de véhicules à batterie plutôt qu'à pile à combustible. Dans ce sens, la Ville n'exploitera plus de stations-services au gaz naturel d'ici la fin de la législature, comme elle s'y est engagée dans son programme de législature. Elle n'entend pas développer de stations-services à l'hydrogène.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant.

8. Impact sur le climat et le développement durable

Les principes de réduction du parc de véhicules et de soutien à la mobilité électrique présentés dans ce rapport-préavis contribuent à atteindre l'objectif municipal visant zéro émission directe de gaz à effet de serre en 2030 dans le domaine de la mobilité.

Consciente que cette politique implique une augmentation de la consommation d'électricité pour réduire la consommation de carburant fossile, la Municipalité est active dans le développement de nouvelle production locale et régionale. La Ville, par le biais de SI-REN S.A., va construire le parc éolien EolJorat au Chalet-à-Gobet et est un des acteurs majeurs du développement du solaire photovoltaïque à Lausanne. Les SIL mènent également le projet Lavey+ qui est en voie d'être réactivé avec les Forces motrices valaisannes dans le cadre des négociations pour le renouvellement des concessions de l'aménagement de Lavey à leur échéance en 2030 et participent à la société MBR S.A. qui construit un aménagement hydroélectrique en aval de celui de Lavey.

Dans le cadre de ces projets, la Municipalité est particulièrement attentive aux conflits éventuels avec la sauvegarde de la biodiversité, qui est un enjeu aussi important que la

lutte contre le réchauffement climatique, et mène les études d'impact et la recherche de compensations adéquates avec toute la rigueur attendue. Très attentive à la préservation de la biodiversité, la Municipalité mène également une politique en faveur de la nature très active en ville et dans ses domaines agricoles et viticoles. Un Plan d'action biodiversité pour Lausanne, en cours d'élaboration, permettra de disposer d'une vue d'ensemble et de lignes directrices coordonnées. Il sera présenté prochainement à votre Conseil en réponse à plusieurs postulats.

9. Impact sur l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap

Ce rapport-préavis n'a aucun impact sur l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

10. Aspects financiers

10.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

10.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

11. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N°2023 / 27 de la Municipalité, du 17 mai 2023 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

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

décide :

1. d'adopter la réponse au postulat de Mme Anna Zangger et consorts « Pour la promotion des véhicules électriques sur le domaine communal » ;
2. d'adopter la réponse au postulat de M. Yvan Salzmänn « Pour une augmentation sensible des bornes de recharge des véhicules électriques » ;
3. d'adopter la réponse au postulat de M. Henri Klunge « De l'air pour les lausannois, de l'hydrogène pour leurs transports ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter