

Anouck Saugy (PLR)		X	X	X		X	X	X
Pauline Blanc (PLR)					X			
Marlène Bérard (PLR)					X			
Johann Dupuis (EàG)	X	X		X	X			
Alix Aubert (EàG)			X					
Magali Crausaz Mottier (EàG)						X		
Anaïs Timofte (EàG)							X	
Vincent Vouillamoz (VL)	X	X		X	X	X	X	X
Valentin Christe (PLC / UDC)	X	X	X	X	X	X	X	
Fabrice Moscheni (UDC)	X							
Benoît Gaillard (PS, rapporteur)	X	X	X	X	X	X	X	X
Représentants de la Municipalité								
M. Grégoire Junod, syndic	X	X	X	X			X	
Mme Florence Germond, directrice des finances et de la mobilité				X		X		

Pour le service de l'urbanisme, M. Julien Guérin, chef de service, et M. Yves Bonard, chef de l'unité projets urbains, ont participé à toutes les réunions.

L'administration communale était par ailleurs représentée par les personnes suivantes, selon les séances :

Service des routes et de la mobilité : M. Patrick Eturnaud, chef de service, Mme Núria Medir Benito, cheffe de division planification, Mme Daphné Dethier, cheffe de projet mobilité urbaine, Mme Valentina Andreoli, adjointe au chef de service.

Service des parcs et domaine : M. Etienne Balestra, chef de service, M. Julien Remy, adjoint technique Conception et paysage

Les notes de séance et le suivi des travaux de la commission ont été assurés par M. Jean-Philippe Dapples, responsable administratif au service de l'urbanisme. Nos vifs remerciements vont à M. Dapples, qui a préparé et accompagné la commission avec efficacité. Durant les séances, il a contribué à la rédaction des amendements et pris note avec diligence

de l'ensembles des modifications. Sa précision et sa réactivité ont été l'une des conditions de la qualité du travail effectué. Nous remercions également Mme Fabienne Bonny pour la prise de note lors de la séance de juin 2022.

Objet et forme du rapport

Le Plan directeur communal est un document dont la base légale figure dans la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire, qui le rend obligatoire pour les communes figurant dans les périmètres compacts d'agglomération. Il doit être révisé tous les quinze ans. L'objectif du PDCom est de définir une stratégie sur les grands axes de l'aménagement du territoire urbain que sont l'urbanisation, la mobilité, la gestion des ressources naturelles et l'environnement.

Le statut légal du PDCom est intermédiaire : il n'est pas une simple déclaration d'intention puisqu'il lie les autorités, et que la Municipalité, en premier lieu, devra se conformer aux lignes directrices tracées lors de ses actions à venir. Cependant, il n'est pas non plus un document opposable aux tiers, dans le sens qu'il ne peut pas être invoqué à lui seul pour contester devant la justice une décision qui ne lui serait pas conforme. Si des besoins nouveaux se présentent ou que le contexte se modifie rapidement, il est possible de s'écarter du PDCom en vigueur. Les orientations du PDCom détermineront toutefois d'autres documents ayant une valeur contraignante. Aux premiers rangs de ceux-ci figure le futur Plan d'affectation communal (PACom, nouvelle version entièrement révisée de l'actuel Plan général d'affectation, PGA). Les travaux de la commission permettent également de clarifier que la Hiérarchie du réseau routier, prévue par la Loi cantonale sur les routes, est de compétence de la Municipalité et non du Conseil communal et ne constitue donc pas stricto sensu l'une des cartes du PDCom, mais que la Municipalité doit évidemment, pour toute modification ultérieure de cette hiérarchisation des voies de circulation, agir en cohérence avec le PDCom.

Le PDCom s'articule en plusieurs documents. Le plan directeur lui-même se compose d'une partie générale et de quatre parties thématiques consacrées à (A) l'urbanisation, (B) la mobilité, (C) la nature, les paysages et l'agriculture, et (D) l'environnement. La compétence du Conseil communal porte sur des « orientations stratégiques », générales et de large portée, sur des « intentions prioritaires », qui définissent des points forts d'action publique, et enfin, pour chaque chapitre, sur des objectifs, sur des principes puis sur des mesures regroupées par sous-thèmes. L'ensemble des éléments de compétence du Conseil communal et qui constituent en quelque sorte l'ossature normative du PDCom sont signalées par un encadrement pointillé rouge dans le document principal. Enfin, les cartes et le schéma de synthèse sont également de compétence du Conseil communal, dans la mesure où elles reflètent les mesures validées. Le texte et les schémas et graphiques, eux, ne font pas formellement l'objet d'une adoption, de la même manière que le texte d'un préavis par exemple. Le PDCom comprend en outre un « programme d'actions » qui regroupe les projets en cours et à venir en lien avec les différents thèmes, des « études de base » subdivisées en un « diagnostic » et des « études spécifiques », et enfin, un rapport sur les étapes de consultations suivies jusqu'ici. Ces documents ont été consultés par les membres de la commission qui s'y est parfois référée lors de ces travaux, mais ils n'ont pas été parcourus lors des séances.

Le présent rapport se concentre dès lors, pour sa structure, sur les parties de compétence du Conseil communal, après un bref résumé de la discussion générale. Occasionnellement, il relatera des précisions ou des explications données sur le texte d'introduction et d'accompagnement.

Discussion générale

Coordination avec le PALM : Le PDCom est un instrument coordonné avec le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Le PALM sert de base de référence au PDCom pour tout ce qui a trait aux sites de développement, au réseau des transports, à la protection des cours d'eau et zones humides et des arbres et zones de biodiversité. L'ancrage dans le PALM est ce qui assure la coordination intercommunale du projet lausannois. Par ailleurs, le

PDCom concerne l'ensemble du territoire lausannois dont la partie des zones foraines n'est pas comprise dans le périmètre compact du PALM.

Implication du Canton : sur le principe, le Canton se conforme de juger de la légalité, mais ne se prononce pas sur l'opportunité. Dans les faits, il peut exister plusieurs points de friction, par exemple sur l'ampleur des changements nécessitant une nouvelle consultation publique, ou encore, de manière plus aiguë, sur la délimitation exacte des compétences entre commune et canton s'agissant du traitement du réseau routier (hiérarchie, vitesses).

Objectifs et quantifications : le PDCom présenté ne fixe que relativement peu d'objectifs quantifiés, si ce n'est en matière d'urbanisation. Pour la Municipalité, ce choix reflète la longue durée de vie, quinze ans, prévue pour le document.

Nature technique ou politique du document : face à l'ampleur du PDCom, et, parfois, à la technicité de son langage et de ses explications, la commission a pris le temps de s'interroger sur ses marges de manœuvre pour les modifications. Il a été admis que si le PDCom n'avait pas vocation à se transformer en un deuxième programme de législature, ce qui impose de ne pas lui adjoindre des contenus dépassant sa portée, il était néanmoins naturel et inévitable que les échanges sur les mesures à adopter soient clairement politiques.

Compétences du Conseil

Si le PDCom forme un tout, seules les parties encadrées en pointillé rouge ainsi que les cartes constituent son contenu normatif et sont donc formellement soumises à l'approbation du Conseil communal au sens de la loi. Les textes d'introduction et d'explication, ainsi que les « programmes d'actions » et les études et rapports annexes, émanent de la Municipalité et restent de sa compétence, comme le texte d'un préavis.

L'une des cartes originellement indiquées comme relevant du Conseil communal, la « hiérarchie du réseau routier », s'est finalement révélée comme tombant dans le champ de compétence de la Municipalité au sens de la législation cantonale. Soulevé en commission, ce point a en effet été clarifié avec la Direction générale de la mobilité et des routes.

Dans le présent rapport, l'ensemble des textes normatifs, soit ceux encadrés d'un pointillé rouge dans le document, sur lesquels le Conseil est appelé à se prononcer formellement, sont signalés avec un arrière-fond orange.

Traitement partie par partie du PDCom

La commission a passé en revue l'ensemble du PDCom. L'ensemble des modifications apportées est rapporté ci-après, selon la clé suivante :

- Le texte relevant des parties normatives du PDCom est signalé par un arrière-fond orange
- Le texte supprimé est barré
- Le texte ajouté est souligné
- Les synthèses des débats sur les amendements ou éléments utiles à la discussion sont en *italique*
- Les modifications sur les cartes sont détaillées séparément

Afin de ne pas surcharger le présent document, un certain nombre de modifications de minime ampleur, adoptées de manière consensuelle au sein de la commission ne sont pas développées. Certains amendements ont été adoptés par un vote de la commission mais n'ont pas pour autant fait l'objet de débats. En principe, tous les amendements ayant fait l'objet d'un vote sont signalés, avec le résultat de celui-ci pour les amendements importants.

Sur les textes d'accompagnement, la commission a parfois formulé des questions et des suggestions de modification. La Municipalité s'est engagée, une fois les parties normatives adoptées par le Conseil communal, à éditer une nouvelle version de l'ensemble du document comprenant les adaptations nécessaires pour mettre le texte en cohérence avec les amendements adoptés.

Orientations stratégiques

La discussion générale s'articule autour des réflexions stratégiques municipales : à côté d'une politique du logement active, il s'agit de développer le potentiel d'emploi en ville. Lausanne a un faible taux d'activité par rapport à sa population notamment parce que de gros employeurs sont de fait ancrés dans la zone d'influence de Lausanne, mais formellement situés sur une commune voisine (EPFL ou UNIL, par exemple). Les emplois visés sont dans le tertiaire principalement, mais il y a également une volonté de maintenir de l'artisanat pour compenser sa disparition dans des quartiers comme Sébeillon. Le prix des terrains est cependant un vrai problème, raison pour laquelle la Municipalité envisage des acquisitions et par exemple un Plan d'affectation cantonal à Vernand pour des activités du secteur secondaire.

1. Population et emplois. Renforcer les capacités d'accueil par la création de logements et de surfaces d'activités, en assurant l'équilibre habitat-emploi et en garantissant une part prépondérante de logements à loyers modérés et de logements accessibles aux familles et personnes à revenus bas et moyens, ainsi que la mixité des catégories sociales et des secteurs économiques.

La législation cantonale prévoyant désormais des possibilités d'influencer le type de logements construits et le niveau des loyers par des mesures d'aménagement du territoire (Loi sur la promotion et la préservation du parc locatif), une majorité de la commission a estimé utile de préciser que cet objectif devait toujours être poursuivi lors de la création de logements.

Cet amendement a été adopté par 8 voix contre 5.

Un amendement demandant de remplacer « la création de logements et de surfaces d'activités » par « la création de zones dédiées à l'habitation et de zones d'activités » a été refusé au vote.

2. Rayonnement international. Renforcer les atouts de niveau métropolitain qui assurent l'attractivité et le rayonnement international de la ville.

3. Ville-centre. Affirmer la position et le rôle de ville-centre, tout en développant des politiques visant à de justes redistributions et répartitions des responsabilités avec en associant les communes périphériques voisines.

4. ~~Vie et mobilités urbaines~~ Mobilité durable et espaces publics : Intensifier la vie urbaine en alliant densité, qualité, sécurité, services et mobilité durable (TP et MA). 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 et le développement des transports publics. Offrir des espaces publics plus conviviaux en valorisant en particulier les cœurs de quartiers et en requalifiant les places majeures et le centre-ville.

La formulation initiale de cette orientation stratégique est apparue absconse à la commission, ce qui a conduit la Municipalité à la retirer pour proposer ensuite une nouvelle formulation, que la commission a adoptée.

5. Patrimoine naturel et construit : Valoriser et développer, au sein d'une trame verte et bleue, l'ensemble des composantes de la biodiversité végétales selon des typologies d'espaces verts et d'usages. Valoriser le patrimoine bâti et historique, les ensembles et espaces construits. Développer l'agriculture urbaine.

Les ajouts visent à élargir la portée de cette orientation.

6. Climat et énergie : Réduire Éliminer les émissions de gaz à effet de serre d'origine fossile sur le territoire communal et adapter la ville aux changements climatiques afin de garantir une ville résiliente. Promouvoir et augmenter une la production d'énergie renouvelable décentralisée, une exploitation rationnelle et une utilisation parcimonieuse de l'énergie, notamment dans ~~le domaine de l'habitat~~ les bâtiments et installations.

La commission a souhaité mettre en harmonie cette formulation avec la perspective plus large adoptée par le Plan climat.

Le remplacement de « Réduire » par « Éliminer » ainsi que l'ajout de « augmenter » est accepté, respectivement, par 9 oui, 3 non et une abstention et 10 oui, 2 non et une abstention.

- 7. Intégration sociale et participation citoyenne :** Assurer l'accès aux biens et aux services à toutes les générations et catégories sociales, ainsi que leur cohabitation harmonieuse. Favoriser l'implication de la population et développer les différentes formes de participation dans les projets de la Ville.
- 8. Ville de culture, de sport et de loisirs :** Affirmer la vocation culturelle, sportive, de formation et d'accueil d'événements de qualité et d'activités de loisirs en développant des synergies et partenariats et en veillant à ce qu'ils profitent à l'ensemble de la population.
- 9. Ville accessible à toutes et tous :** Assurer un accès à la Ville et aux prestations sous l'angle de l'accessibilité universelle.

Intentions prioritaires

- 1. Une ville qui préserve le climat et s'adapte aux changements climatiques.** Dans sa lutte contre le réchauffement climatique, Lausanne entend apporter sa contribution à l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris, ce qui nécessite ~~le renforcement de mesures~~ l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en particulier dans les domaines de l'énergie, de la mobilité et de la construction. Le développement urbain doit par ailleurs protéger la population et l'écosystème local contre les effets néfastes des changements climatiques, en luttant notamment contre les îlots de chaleur.

Les amendements visent une mise en harmonie avec les objectifs affichés par le Plan climat. Cette intention, qui porte le numéro 7, est déplacée en numéro 1 au vote par 9 oui, 3 non et 1 abstention. La formulation précisant « l'atteinte... » est adoptée par 10 oui et 2 non.

- 2. Une armature urbaine équilibrée.** Un centre-ville préservé, tant dans son rôle historique et patrimonial que dans ses fonctions économiques et métropolitaines (PME, commerces et espaces publics emblématiques), complété par des centralités de quartier, existantes et à créer, offrant les équipements et services de proximité nécessaires au quotidien des Lausannois·e·s. Une organisation compacte et rationnelle du centre urbain qui préserve les zones agricoles et les massifs forestiers à l'extérieur du périmètre compact du PALM et met en valeur les sites à caractère patrimonial tels que les anciens centres villageois.
- 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 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. Un développement progressif des prestations des transports publics vers de plus larges amplitudes horaires.

Les modifications visent à préciser et accentuer le développement des transports publics. Le premier (« le renforcement... ») et le dernier ajout (« Un développement... ») sont adoptés au vote par respectivement 9 oui, 2 non et 2 abstentions et 9 oui et 4 abstentions. Deux amendements demandant d'ajouter « multimodale » après le mot « accessibilité » et d'ajouter « aux zones foraines » après « principaux sites de développement » sont rejetés par la commission

- 4. Une ville verte, ouverte sur le paysage.** Une distribution harmonieuse de parcs urbains, de parcs d'importance régionale et d'espaces verts, publics et privés, connectés par un réseau écologique à la fois végétal et hydrographique (trame verte/bleue), condition indispensable pour renforcer la qualité de vie dans la perspective d'une densification du centre urbain et répondre aux enjeux du changement climatique. Une organisation urbaine qui respecte, tant dans les quartiers que dans les sites majeurs de mutation urbaine, le grand paysage et notamment les échappées visuelles et les vues vers le lac et les Alpes.

5. **Un développement urbain différencié.** Un nombre limité de territoires de projets (Sites majeurs de mutation urbaine) – bénéficiant d'excellentes conditions d'accessibilité – où se concentrent les principaux développements pour répondre aux besoins d'ici 2030 et au-delà. Une intensification urbaine et un traitement qualitatif des espaces publics autour des AFTPU qui deviennent le support de la « ville des courtes distances ». Hors des principaux sites de développement, des identités de quartiers qui sont préservées et valorisées, en lien notamment avec les différents recensements et inventaires en force [cf. Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS¹)].
6. **Une ville saine et active.** La préservation des ressources naturelles, la lutte contre les nuisances sonores, l'amélioration de la qualité de l'air contribuent notamment à offrir à tou·te·s un environnement sain. Ces efforts doivent être poursuivis pour promouvoir l'activité physique à travers les différents champs d'intervention de la Ville : la planification territoriale, les infrastructures de mobilité, l'espace public et son mobilier urbain, ~~le design~~ la conception des places de jeux publiques et privées, la conception des bâtiments et de leur circulation intérieure sont des éléments qui influencent directement le bien-être de tou·te·s et qui doivent être traités sous l'angle de la santé publique dans la mise en œuvre des politiques communales.
7. **Une participation intégrée aux différentes étapes des projets.** Les acteur·trice·s concerné·e·s par le développement de la ville sont multiples et varié·e·s (enfants, jeunes, familles, personnes âgées, riverain·e·s, marginaux·nales, passant·e·s, commerçant·e·s, propriétaires, institutions et entreprises, associations, etc.). Leur implication est essentielle afin de faire émerger leur « expertise d'usage » pour renforcer la qualité des projets. Elle permet également de favoriser la compréhension et l'appropriation des projets pour une meilleure acceptabilité de ceux-ci. Afin de garantir une démarche participative adéquate, une attention particulière est portée à l'identification de ces acteur·trice·s, leur information et mobilisation, ainsi qu'à leur intégration aux diverses étapes des projets : diagnostic, programmation urbaine, conception, réalisation et chantiers, gestion et entretien, déconstruction, etc.
Pesée des intérêts. Les projets inscrits dans le présent PDCom, et plus particulièrement les sites majeurs de mutation urbaine « sud-ouest », « nord-est », « Plaines-du-Loup » et « CHUV », vont engendrer des impacts directs (concurrence du sol et fragmentation) et indirects (augmentation des pressions d'usage) sur les espaces verts, les milieux naturels et les zones forestières situées à l'intérieur ou en bordure de ces sites. Ces impacts feront l'objet d'une pesée des intérêts entre objectifs de développement et objectifs de protection de la forêt et des milieux naturels dans les phases ultérieures de planification, en relation étroite avec les services communaux et cantonaux intéressés. Sont concernées les actions thématiques et localisées liées aux dimensions « Nature, paysages et agriculture », « Environnement », « Mobilité » et « Urbanisation ».

¹ ISOS, en force à Lausanne depuis le 1er octobre 2015.

Partie II – A. Urbanisation – Concept d’urbanisation

Une brève discussion générale s’ouvre sur le constat que les bases chiffrées présentées sont issues du PALM 2016 et en conséquence déjà vieilles de plus de 5 ans. Le recensement des réserves de zones à bâtir n’a, dans les faits, pas été actualisé depuis.

Il est également précisé que la Ville ne dispose d’aucune marge de manœuvre s’agissant du déclassement des parcelles disposant de potentiel de construction dans les zones foraines. La LAT et sa transcription en droit cantonal (notamment dans le Plan directeur cantonal) l’imposent.

Dans ce contexte, le PDCom doit valoriser au mieux le potentiel de développement identifié sur le territoire communal, notamment :

- en utilisant de façon optimale les terrains situés à l’intérieur des sites majeurs de mutation urbaine (densité minimale de 250 habitant·e-s + emplois à l’hectare dans les sites stratégiques du PALM)
- en mobilisant les réserves à bâtir identifiées fin 2013 par le Canton, notamment dans les secteurs bien desservis en équipements publics et en transports urbains (cf. les abords des AFTPU), dans le respect de l’identité et de la valeur patrimoniale et paysagère des quartiers (cf. densité minimale de 125 habitant·e-s + emplois à l’hectare fixée par le PDCn dans les zones de centre en cas de changement d’affectation). Les réserves à bâtir qui n’ont pas vocation à être utilisées, par exemple pour des raisons patrimoniales (cf. ISOS) ou naturelles, seront supprimées dans le cadre de la révision du PGA.

Le PDCom propose ainsi de :

- 1. Considérer les parties de Lausanne sises hors sites majeurs de mutation urbaine et hors abords des AFTPU comme des « territoires stables » pour lesquels aucune action d’envergure ne sera prévue en vue de densifier ou de restructurer des pans entiers des tissus urbains existants.** L’enjeu prépondérant consiste à renforcer le réseau de centralités, supports privilégiés de la mixité fonctionnelle et de la cohésion sociale à l’échelle locale. Dans ces territoires, le but est de fixer des conditions-cadres adéquates pour promouvoir une évolution douce et harmonieuse du tissu bâti existant, dans le respect de l’identité de chaque quartier.

La stratégie mise en place se décline selon trois familles de territoires stables :

- le centre-ville ;
 - les quartiers ;
 - les territoires forains hors périmètre compact.
- 2. Circonscrire les densifications d’envergure à des territoires offrant les plus grandes chances de concrétisation à l’horizon 2030 ;** ces territoires constitueront les sites majeurs de la mutation urbaine de Lausanne pour les 15 prochaines années. Ils ont été définis sur la base des sites stratégiques et des centralités du PALM et correspondent à des parties de la ville où ont été constatés :
 - une forte concentration territoriale d’enjeux et d’opportunités divers ;
 - une évidente inadéquation entre situation territoriale, accessibilité et occupation actuelle du territoire ;
 - des déficits qualitatifs en termes de cadre de vie ;
 - une dynamique déjà amorcée de projets urbains d’envergure ;
 - une bonne desserte actuelle ou projetée en TP.

Le PDCom y propose des actions urbanistiques fortes dans le but de répondre de façon satisfaisante aux différents enjeux identifiés. Les secteurs suivants de la ville constituent les sites majeurs de mutation urbaine du PDCom en cohérence avec le volet urbanistique du PALM :

[carte sans changement]

- 3. Gérer les abords des AFTPU,** qui vont bénéficier d’un investissement public majeur avec une augmentation de la desserte en TP. Ils devront faire l’objet d’une pesée des

intérêts entre la préservation du caractère, de l'identité et du cadre de vie et les objectifs de développement et d'intensification urbaine en considérant une compensation écologique. Les outils à disposition doivent être utilisés au maximum pour éviter que la plus-value immobilière ne se traduise par des hausses de loyers ou des résiliations massives.

L'ajout à la première phrase concerne les cas où la mise en place de transports publics ou de développements urbains en lien avec ceux-ci réduit les surfaces vertes par exemple. La compensation écologique comprend des mesures pour rétablir la fonction des milieux naturels et les mettre en réseau (corridors écologiques), dans des endroits où l'exploitation du sol est intensive ou à forte densité de population, comme les abords des AFTPU. Quant à la nouvelle phrase finale, elle vise à rappeler l'importance d'éviter une pression à la hausse sur les prix du foncier et donc les loyers d'habitation ou commerciaux aux abords de nouveaux axes. Amendements tous deux adoptés par 8 oui, 4 non et sans abstention.

4. Aménager les espaces publics pour tou-te-s. L'espace public est un repère identitaire ; il participe à la mise en scène, à l'identité et à l'image de la ville. Autant que le bâti, il véhicule l'image de Lausanne au-delà de ses frontières. C'est avant tout l'espace du piéton. L'espace public doit permettre aux piétons de l'utiliser dans les meilleures conditions (à l'abri des nuisances et en toute sécurité) tout en étant le support d'échanges multimodaux et d'avoir l'espace nécessaire pour déambuler en petits groupes et croiser avec aisance. L'aménagement qualitatif des espaces publics, coordonné avec le traitement et la programmation des rez-de-chaussée, permet le renforcement des centralités de quartier.

Cet amendement est adopté par 8 oui, 3 non et 1 abstention.

Les principaux enjeux visent à :

- réduire la place de la voiture au bénéfice des piétons réservée à la circulation et au stationnement automobile en faveur des autres usagers de l'espace public ;

Cet amendement est adopté par 8 oui, 4 non et sans abstention.

- développer la nature en ville, ce pour des questions d'agrément, de biodiversité, de climat et de santé ;
- améliorer l'animation des quartiers et leur sécurisation, en développant des rez-de-chaussée « actifs » en lien avec les espaces publics de la centralité de quartier.

Un amendement demandant de modifier la première puce comme suit : « réduire la place de la voiture au bénéfice des piétons tout en maintenant un accès multimodal au reste de la ville. » est rejeté par 8 non, 4 oui et sans abstention.

5. Développer les équipements publics (éducation, sport, culture, animation socioculturelle, etc.) pour accompagner la croissance démographique et économique de la ville en veillant à une répartition géographique équitable de ces différents équipements :

- les structures d'accueil de l'enfance jouent un rôle fondamental dans la vie des citoyen-ne-s. Lausanne peut se targuer de bénéficier d'une offre dense. Néanmoins, certains quartiers souffrent d'un déficit d'équipement qu'il s'agit de rattraper, sans oublier les sites majeurs de mutation urbaine ;
- consciente de l'importance économique, sociale et environnementale du sport, la Municipalité a élaboré un Plan directeur du sport et mis en place une stratégie pour valoriser son statut de Capitale Olympique, soutenir les clubs locaux, renforcer les infrastructures et encourager la tenue de manifestations ;
- la culture est un pilier du vivre ensemble et contribue aussi au marketing urbain lausannois qu'il s'agit de favoriser en soutenant la vie culturelle locale, en favorisant son accès à tous les publics et plus généralement en affirmant son rôle essentiel à l'épanouissement de la population, à sa qualité de vie, au rayonnement de la ville et à son développement ;

- favoriser une vie en commun harmonieuse passe aussi par une animation socioculturelle qui propose des espaces d'échanges, encourage les initiatives citoyennes, ainsi que la création culturelle et l'accès aux prestations communales pour les populations défavorisées.

6. Préserver et développer la vitalité socio-économique du tissu urbain en maintenant la diversité des activités économiques, notamment les PME et PMI, les artisan·e·s et professions libérales et les activités liées au sport et aux loisirs. Conformément à la mesure B33 « Affectations mixtes » du PDCn, une mixité fonctionnelle doit être recherchée notamment afin de limiter les déplacements en TIM, en veillant à développer des activités compatibles avec les autres programmes à développer (logements, équipements, etc.). Le PDCom identifie de façon non exhaustive les principaux sites à enjeux pour préserver et développer la diversité du tissu économique et la capacité du territoire communal à accueillir des entreprises (cf. carte économique du programme d'actions « Activités économiques / commerce / tourisme »).

Principes et mesures A.1

Sans changement.

Principe et mesures A.2

La mesure A.2.1. – M.6 fait l'objet d'une proposition d'amendement tendant à ajouter à la fin de la mesure « tout en maintenant un concept de stationnement efficace pour l'ensemble de la ville impliquant le remplacement de toute place de parc supprimée par une autre ». Cet amendement est refusé au vote par 8 non, 4 oui, sans abstention.

La mesure A.2.2 – M.2 est modifiée :

M.2. Contribuer au maintien des activités, des commerces, des services et équipements administratifs, sportifs, de loisirs et socioculturels de proximité.

Principe et mesures A.3.

Les mesures suivantes sont modifiées :

A.3.1

M.4. ~~Préserver les~~ Veiller à une structure d'urbanisation qui préserve des échappées visuelles ~~liées à la structure de l'urbanisation (diversité de l'ordre des constructions).~~

La reformulation vise à éviter une interprétation trop rigide considérant toute « échappée » si petite soit-elle comme digne de protection, bloquant ainsi tout développement.

M.11. Favoriser, lorsque c'est pertinent, la rénovation au lieu de la démolition-reconstruction.

Cet amendement précise une intention en phase avec l'approche générale du PDCom.

A.3.2.

M.5. Contribuer au maintien des services et commerces de proximité et conforter les centralités commerciales principales (Chailly, Grancy, Bergières, etc.) et développer une offre culturelle et socioculturelle de proximité.

M.6. ~~Développer une offre culturelle et socioculturelle de proximité.~~

Amendement de nature rédactionnelle.

A.3.3.

M.1. ~~Construire des logements répondant aux besoins des diverses générations et catégories sociales en tenant compte des aspects d'accessibilité universelle à un large panel d'aspirations résidentielles, valorisant ainsi la mixité sociale et~~

intergénérationnelle des quartiers ainsi que l'accessibilité des logements aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Adopté par 6 oui, 3 non, 3 abstentions.

M.3. Promouvoir la construction et la rénovation de logements énergétiquement efficaces et respectant les principes de la société à 2000 watts en évitant les résiliations de baux ainsi que les hausses de loyer non justifiées.

Adopté par 8 oui, 2 non, avec 2 abstentions.

M.5. Développer une stratégie pour introduire de la mixité sociale dans les quartiers composés de grands ensembles de logements subventionnés.

A.3.4.

A.3.5.

Sans changement

A.4.

Sans changement. L'amendement visant à ajouter à la mesure A.4.1 – M.1. « tout en permettant la construction de villas individuelles sur les parcelles déclassées » est considéré illégal par la Municipalité car non conforme à la mise en œuvre de la LAT et du PDCn. Il est rejeté par 9 non, 3 oui, sans abstention.

Lors de la séance consacrée au vote final, un nouvel amendement est proposé, consistant à ajouter à la fin la formulation suivante : « tout en veillant à maintenir suffisamment de parcelles permettant de réaliser de nouvelles maisons individuelles afin de favoriser l'accès à la propriété sur le territoire communal. ». Il fait l'objet de la même contestation, à savoir que la législation supérieure impose de toute manière une réduction de la zone à bâtir : les actuelles zones réservées devront être déclassées. Par ailleurs, l'opportunité même de favoriser la construction de maisons individuelles au sein du périmètre compact du PALM n'est pas majoritaire dans la commission. La proposition est donc rejetée par 9 non, 3 oui et 1 abstention.

A.5.1

Modification des mesures et la numérotation à partir de M8.

~~M.8. Requalification des principaux axes routiers.~~

Suppression rédactionnelle : cette mesure doit figurer dans la partie consacrée à la mobilité.

M.98. Développement et promotion de la nature en ville et de l'agriculture urbaine.

M.109. Mise en valeur du patrimoine bâti et non bâti.

M.110. Intégration des aspects environnementaux.

M.121. Promotion de la société à 2000 watts et valorisation des ressources souterraines.

M.132. Anticipation de l'adaptation aux changements climatiques.

~~M.14. Modération du trafic à l'intérieur des quartiers en tenant compte de la hiérarchie du réseau routier.~~

Suppression rédactionnelle : cette mesure doit figurer dans la partie consacrée à la mobilité.

Principes et mesures A.5.2

Sans changement

Principes et mesures A.5.3

Sans changement

Principes et mesures A.5.4.

M.1. Constitution de quartiers cohérents sur l'ensemble du site.

M.2. Maintien et renforcement des vocations actuelles (enseignement, culture, activités artisanales et industrielles et de logistique urbaine, moyennement gênantes et

compatibles avec la localisation, etc.) et diversification (logements, équipements, services).

M.3. Augmentation de l'accessibilité piétonne au site de Sévelin notamment pour les personnes à mobilité réduite.

M.4. Maintien d'un accès ferroviaire pour l'approvisionnement en marchandise dans l'Ouest de Lausanne.

Principes et mesures A.5.5

Sans changement

Principes et mesures A.5.6. CHUV

M.1. Mise en œuvre du PAC « CHUV ».

M.2. Élaboration et mise en œuvre du PA « Vallon ».

M.3. Créer ou favoriser les liens entre les quartiers d'habitation et les zones d'activités et d'équipements collectifs.

Principes et mesures A.5.7

*Sans changement. Un amendement sur la mesure M2 visant à ajouter après «
Densification qualitative » les mots « respectueuse des qualités écologiques et paysagères » est rejeté par 5 non, 4 oui, 3 abstentions en raison de son caractère jugé excessivement limitatif et des qualités paysagères plutôt faibles des sites concernés.*

Principes et mesures A.5.8

Sans changement

Principes et mesures A.6.1.

M.7. Développer et promouvoir la nature en ville.

Ajout d'une mesure M.7., la mesure M.7. actuelle devenant M.8.

Un amendement visant à supprimer la mesure M.7 (devenue M.8) « Encadrer les dynamiques spéculatives afin de préserver localement l'identité patrimoniale/sociale spécifique » est refusée par 8 non, 3 oui et 1 abstention.

Carte de synthèse A « Valoriser et accompagner la mutation du territoire ... »

Le figuré « principaux moteurs économiques » sur l'aéroport de la Blécherette est retiré par 8 oui, 2 non, 2 abstentions.

La commission estime majoritairement que l'aéroport ne répond pas à la définition de « moteur économique » car il est en lui-même plutôt pauvre en emplois.

L'Hôtel de Ville et le Parlement cantonal sont ajoutés comme bâtiments publics majeurs.

Partie II – B. Mobilité

Lors d'un débat d'entrée en matière, les principales lignes d'opposition se dessinent d'emblée autour de la place et du rôle des transports individuels motorisés (TIM). Là où certains estiment que l'accessibilité au centre-ville doit leur être garantie à un niveau comparable à l'actuel, pour d'autres au contraire elle doit devenir résiduelle et donc se voir limitée par plusieurs moyens. Dans le même temps, des éléments consensuels se dégagent d'emblée, comme un soutien à l'extension des zones entièrement piétonnes. Un champ de tensions se dessine rapidement autour de la manière de favoriser notamment le vélo, priorité en tant que telle peu contestée, mais qui peut conduire à des conflits d'usages en particulier avec les piétons.

La question de la nomenclature et de la classification des différents modes de transport est également abordée. Le PDCom se réfère à la catégorie en train d'émerger de mobilité « active », qui comprend l'ensemble des modes de transport nécessitant un effort physique, aidée mécaniquement ou non, de la part de la personne qui se déplace. Des cas limites sont identifiés, dont l'utilisation tend à se répandre : en particulier, les trottinettes entièrement électriques et les vélos disposant d'une motorisation électrique très puissante. Avec le risque de voir des voies cyclables utilisées par des nouveaux véhicules ne relevant pas de la mobilité « active ».

Sur demande de la commission, la classification suivante est indiquée par le service compétent. Elle sert de clé de lecture pour la commission.

TIM (transports individuels motorisés) : voiture, motocycle, motocycle léger, cyclomoteur. Comprend les vélos 45 km/h, les Segway et les trottinettes électriques ne nécessitant pas d'effort du passager.

TP (transports publics) : bus, tram, métro, train.

Mobilité active : déplacement à pied, vélo, cyclomoteurs légers comprenant les vélos à assistance électriques limités à 25 km/h, trottinette, skateboard, patin à roulette. A noter que trottinettes, skateboard et roller ne nécessitent pas d'homologation et sont obligés de circuler sur les trottoirs ou les pistes cyclables s'il n'y a pas de trottoir.

Enfin, les véhicules suivants ne sont pas homologués et interdits sur la voie publique : Monoroue, Smartwheel, E-Skateboard, E-Kart.

Concept de mobilité

Le concept de mobilité, décliné par la suite en objectifs, principes et mesures, se présente comme suit :

- **une accessibilité régionale et nationale à la ville** et à son centre, cœur de l'agglomération, orientée sur un réseau ferroviaire performant CFF et LEB ;

Un amendement visant à ajouter l'adjectif « multimodale » après « accessibilité » est rejeté à la majorité

- **un centre-ville**, principale destination d'agglomération, dont la vocation piétonne et le rôle d'interface de TP sont à renforcer, en lien avec l'usage du vélo ;

Amendements adoptés à la majorité.

Un amendement visant à supprimer « en lien avec l'usage du vélo » est rejeté à la majorité.

- **des AFTPU** ayant pour vocation d'assurer la mobilité entre les quartiers de l'agglomération et le centre-ville, entre la gare et les principales centralités de la ville. La desserte TP est complétée par un réseau plus fin de desserte des quartiers, par des bus connectés aux principaux arrêts et interfaces des AFTPU ;

- **un réseau d'itinéraires piétonniers dense, continu, sans obstacle, sûr et attractif, garantissant la plus grande perméabilité possible à travers les axes routiers et ferroviaires, les obstacles naturels et les zones d'habitation et d'activités ;**

Amendement adopté par consensus.

- **des voies un réseau cyclables inter-quartiers dense et continu**, en complémentarité d'un **réseau structurant cyclable d'agglomération**, pour assurer les liaisons avec le centre-ville, les centralités de quartier, la gare, les établissements scolaires, les autres pôles d'utilité publique, de loisirs ou d'activités ;

Amendements adoptés à la majorité.

- **une réduction des transports individuels motorisés** et un rééquilibrage des usages de l'espace public ;

Amendement adopté à la majorité. Un sous-amendement visant à ajouter à la fin « sans péjorer la fluidité du trafic » est refusé.

- **un réseau de voirie** pour les TIM à vitesse réduite, qui s'appuie sur une ossature principale orientée sur les jonctions autoroutières, à partir desquelles le territoire est desservi par bassins versants, ainsi que sur des radiales d'accès aux parkings ouverts au public situés en bordure à l'extérieur du centre-ville ;

Premier amendement adopté à la majorité.

Second amendement adopté par 5 oui, 4 non et 3 abstentions.

- **une limitation et une modération du trafic, notamment au sein des quartiers**, avec un développement de la MA, afin de préserver le cadre de vie des habitant-e-s ;

Amendements adoptés à la majorité.

- **des zones particulières** sur le réseau de voirie, où le trafic TIM est ponctuellement modéré au profit des piétons ;
- **une politique du stationnement** contribuant aux objectifs des planifications supérieures (report modal, limitation des nuisances et mobilité durable) et à la qualité des espaces ouverts.
- **une vision permettant la cohabitation des différents flux de mobilité active**, dans la mesure du possible en séparant les zones dédiées aux piétons de celles dédiées aux autres mobilités actives.

Ajout adopté par consensus. La question de la cohabitation des flux de mobilité active, dont certains peuvent être très rapides, avec les piétons, est épineuse.

Principes et mesures B.1. Politique générale

Sans changement. Néanmoins, elles sont reproduites ci-après avec les amendements rejetés.

B.1.1. Création d'un réseau de déplacement durable et performant basé prioritairement sur les transports publics, la mobilité active (piétons et vélos) et leur complémentarité

B.1.2. Garantie de l'accessibilité au centre-ville (centre d'agglomération), aux centralités de quartier et aux pôles d'attraction importants en favorisant la mobilité durable

L'ajout de « multimodale » après « accessibilité » est refusé par une majorité

Le remplacement de la fin de la phrase par « par le biais d'une mobilité active et durable » est refusé par 4 non, 4 oui et 4 abstentions.

B.1.3. Définition d'une vue d'ensemble qui vise à mieux organiser les déplacements dans une vision multimodale de l'espace public, à assurer la sécurité de tous les usager-ère-s et à limiter les atteintes à l'environnement

M.1. Hiérarchiser les modes de déplacement donnant la priorité à la mobilité durable (piétons, transports publics, vélos) sur les transports individuels motorisés.

La suppression de « (piétons, transports publics, vélos) sur les transports individuels motorisés. » est refusée par 9 non, 3 oui, sans abstention.

M.2. Développer des réseaux de transports publics performants.

M.3. Développer des réseaux de mobilité active attractifs.

M.4. Encourager le report modal des transports individuels motorisés sur la mobilité durable (piétons, transports publics, vélos).

M.5. Mettre en place des mesures d'assainissement en tenant compte du Plan des mesures OPair et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

M.6. Mieux répartir l'espace public en faveur d'une mobilité durable et d'une mise en valeur de l'espace-rue.

M.7. Hiérarchiser le réseau de transport en tenant compte de la vocation du territoire et des contraintes environnementales.

L'ajout d'une mesure « Créer des places de stationnement sur le domaine public en bordure du centre-ville. » est refusée par 9 non, 3 oui, sans abstention

Principes et mesures B.2. Piétons

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

M.1. Adapter un réseau d'itinéraires piétonniers continus, sans obstacle, sûrs et confortables, attractifs et ombragés en été par l'amélioration des liaisons existantes et la création de nouvelles liaisons, en cohérence avec les mesures du PALM.

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.

L'amendement visant à supprimer « pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers la mobilité active » est rejeté par 9 non, 2 oui, 1 abstention

M.3. Aménager et exploiter les espaces publics en vue de renforcer la priorité aux déplacements à pied par rapport aux transports individuels motorisés.

L'amendement visant à supprimer « par rapport aux transports individuels motorisés » est rejeté par 9 non, 3 oui, sans abstention

M.4. Poursuivre la mise en œuvre d'itinéraires permettant un accès aisé aux interfaces de transports publics ou de favoriser les liens inter-quartiers.

L'amendement visant à compléter comme suit : « aux interfaces de transports publics et aux interfaces de transports individuels motorisés » est rejeté par 8 non, 2 oui, 2 abstentions.

M.5. Poursuivre la mise en œuvre de connexions piétonnières facilitées à l'intérieur des interfaces de transports publics.

M.6. Développer les liaisons piétonnes entre les interfaces de la Gare de Lausanne et du Flon.

Amendement adopté par 6 oui, 2 non, 4 abstentions.

M.67. S'appuyer sur la topographie, la structure paysagère, les pôles d'activités, les écoles et autres équipements publics dans l'élaboration du réseau piétonnier.

M.78. Convenir d'un droit d'usage en faveur des déplacements à pied sur les liaisons stratégiques situées sur des parcelles privées chaque fois que cela est possible.

L'amendement est accepté par 9 oui, 2 non, 1 abstention. Un amendement visant à supprimer totalement la mesure est rejeté par une nette majorité.

M.89. Créer et valoriser les aménagements en faveur de l' « immobilité douce » (bancs publics, placettes, etc.), en veillant à les intégrer à intervalles réguliers sur les parcours piétonniers pour offrir des temps de repos.

M.910. Garantir les déplacements pour tou-te-s, selon les principes d'accessibilité universelle.

M.1011. Valoriser les liaisons existantes par l'aménagement et la signalisation des itinéraires.

M.12. Diminuer le temps d'attente des piétons et augmenter leur temps de traversée.

Amendements adoptés par consensus.

M.13. Améliorer l'environnement piétonnier par un apaisement des abords (sécurité, bruit, pollution, etc.).

Amendement adopté par 7 oui, 3 non, 2 abstentions.

M.14. Développer le réseau de pédibus et sécuriser le cheminement des enfants vers l'école.

Amendement adopté par consensus.

M.15. Encourager les piétons qui le peuvent à utiliser les escaliers plutôt que les ascenseurs, escalators, etc.

Amendement adopté par 6 oui, 5 non, 1 abstention.

M.16. Augmenter significativement les espaces piétonniers (rues et places) principalement mais pas uniquement au centre-ville.

Amendement adopté par 9 oui, 2 non, 1 abstention. Un amendement visant à ajouter à la fin « , sans péjorer la fluidité du trafic routier » est refusé.

L'ajout de la mesure suivante : « Permettre des temps de traversée prolongés sur demande, par exemple, par l'installation de boutons presseurs « PMR / poussette », à tous les grands carrefours. » est refusé par 3 non, 1 oui, 8 abstentions.

Principes et mesures B.3 Vélos

B.3.1. Favorisation des déplacements à vélo

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

B.3.3. Création d'une offre attractive en stationnement pour vélos

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

Le remplacement par : « Amélioration de la complémentarité entre les vélos, et les transports publics et les transports individuels motorisés. » est refusé par une nette majorité.

M.1. Mettre en œuvre, en cohérence avec les mesures du PALM, un réseau d'itinéraires cyclables sûrs, continus, directs et confortables, par l'amélioration des liaisons existantes et la création de nouvelles liaisons, en favorisant l'aménagement de pistes cyclables en site propre et en évitant dans la mesure du possible la mixité piétons-vélos.

Amendement adopté par consensus. L'ajout à la fin de la mesure de : « sans péjoration de la fluidité du trafic automobile » est refusé par une nette majorité.

M.2. S'appuyer sur la topographie, la structure paysagère, les centralités de quartier, les pôles d'activités, les écoles et autres équipements publics dans l'élaboration du réseau cyclable.

M.3. Aménager et exploiter les espaces publics en vue de renforcer la priorité aux déplacements à vélo par rapport aux transports individuels motorisés.

La suppression de « par rapport aux transports individuels motorisés » est refusée par une nette majorité.

M.4. Prendre en compte le vélo et sa sécurité lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers la mobilité active.

La suppression de « pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers la mobilité active » est refusée par une nette majorité.

M.5. Développer des contresens pour vélos dans les rues à sens unique pour favoriser la continuité des itinéraires et offrir des alternatives dans la mesure où la sécurité est assurée.

Amendement adopté par consensus à la suite d'une proposition de suppression totale de la mesure.

M.6. Développer les sas vélos aux feux.

M.7. Développer les tourner-à-droite cyclables aux feux rouges, en évitant les conflits avec les piétons.

Ajouts adoptés à une nette majorité.

M.68. Poursuivre la mise en œuvre d'itinéraires permettant le rabattement sur les interfaces de transports collectifs.

M.79. Définir un concept de stationnement pour vélos attractif, sûr et en suffisance, notamment dans les quartiers et les interfaces de transports publics, ainsi qu'aux abords des équipements publics.

L'ajout après « interfaces de transports publics » de « et les interfaces de transports individuels motorisés » est refusé à la majorité.

L'ajout à la fin de « et s'assurer que les cyclistes-usagers contribuent au financement des installations » est refusé à la majorité.

M.810. Dans le cadre de la révision du PGA et l'élaboration des PA, imposer la réalisation d'une offre en stationnement pour vélos, adaptée quantitativement et qualitativement, pour les constructions privées.

La suppression de cette mesure est refusée à la majorité.

M.911. Convenir d'un droit d'usage en faveur des déplacements à vélo sur les liaisons stratégiques situées sur des parcelles privées.

La suppression de cette mesure est refusée à la majorité.

M.12. Développer des rues cyclables et des voies express vélos.

M.13. Améliorer la signalisation des itinéraires cyclables.

M.14. Installer du stationnement vélo dans les parkings souterrains et auprès de tous les stationnements deux-roues motorisés existants.

M.15. Tendre à atteindre une offre en stationnement public vélo égale ou supérieure, en nombre de place de parcs et en répartition géographique, à celle des véhicules motorisés d'ici 2030.

Ces amendements sont adoptés à la majorité.

Principes et mesures B.4 Transports publics

B.4.1. Poursuite du développement des transports publics et augmentation de leur vitesse commerciale et de leur attractivité

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

M.1. Étendre le réseau d'AFTPU, en cohérence avec les mesures du PALM, afin de constituer une ossature performante (cf. m3, tramway Lausanne-Flon – Croix-Péage, BHNS).

M.2. Aménager et exploiter les espaces publics en vue de renforcer la priorité aux transports publics par rapport aux transports individuels motorisés.

Le remplacement de « par rapport aux transports individuels motorisés » par « tout en conservant la fluidité du trafic » est refusé à la majorité.

M.3. Poursuivre l'amélioration de l'offre des transports publics y compris dans les zones foraines (fréquence, couverture territoriale, vitesse commerciale, amplitude horaire, etc.) et le développement de certaines liaisons inter-quartiers et vers les lieux de loisirs.

Amendements adoptés par consensus.

M.4. Renforcer les interfaces de transports publics facilitant l'échange entre les différentes lignes et ~~la mobilité active~~ les autres modes de transport.

Amendement accepté par 8 oui, 4 non, sans abstention.

M.5. ~~Garantir les déplacements~~ des interfaces de transports publics conçues selon les principes d'accessibilité universelle.

Amendement adopté par consensus.

M.6. Encourager la complémentarité entre transports publics et vélos (agencement des véhicules, tarification, horaires, stationnement, etc.).

Amendement visant à ajouter les transports individuels motorisés rejeté à la majorité.

M.7. Soutenir la généralisation des véhicules avec un mode de propulsion décarboné.

M.8. Réaménager la voirie en faveur des transports publics avec des arrêts sur chaussée et des voies de bus.

M.9. Garantir la priorisation des bus sur le trafic individuel motorisé, surtout aux carrefours déterminants et dans les zones régulièrement surchargées.

Amendements adoptés à la majorité.

Principes et mesures B.5. Transports individuels motorisés

B.5.21. Réduction ~~progressive~~ de l'usage des transports individuels motorisés pour les déplacements où ~~une alternative durable et performante existe~~

Amendement adopté par 8 oui, 5 non, sans abstention. La suppression de ce principe est refusée par 9 non, 4 oui, sans abstention. L'inversion des deux principes B.5.1. et B.5.2. est acceptée par consensus.

B.5.42. Maintien d'une accessibilité aux quartiers par poches autour des jonctions autoroutières et des principales pénétrantes

B.5.3. Maintien d'une accessibilité aux principales poches concentrant le stationnement

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

L'amendement demandant le remplacement par « Report du trafic de transit sur le réseau national afin de libérer le centre-ville et les quartiers. » est refusé par 7 non, 5 oui, et 1 abstention.

B.5.5. Mise en œuvre d'une stratégie de régulation pour maîtriser les flux de circulation dans le but de favoriser la mobilité durable (transports publics, piétons et vélos) et de limiter les nuisances dans les quartiers, en lien avec la centrale d'agglomération

L'amendement demandant le remplacement par « Mise en œuvre d'une stratégie de régulation des flux de circulation dans le but de limiter les nuisances dans les quartiers, en lien avec la centrale d'agglomération » est refusé par 9 non, 4 oui, sans abstention.

M.1. Adapter le réseau de transports individuels motorisés en fonction des principes d'accessibilité et de hiérarchisation retenus.

M.2. Maîtriser les flux des pendulaires motorisés et des visiteurs à la journée.

M.3. Canaliser le trafic individuel motorisé sur les axes principaux afin de dissuader le trafic de transit et d'éviter du trafic parasite dans les quartiers. Favoriser le sens unique pour le trafic individuel motorisé, en exploitant l'espace ainsi gagné notamment pour élargir les trottoirs, créer des voies pour vélos ou bus, ou implanter des terrasses, des places de jeux ou des zones vertes arborisées.

Le premier amendement est accepté par 9 oui, 3 non, 1 abstention. Le deuxième par 9 oui, 4 non, sans abstention.

M.4. Supprimer le trafic de transit.

Amendement accepté par 9 oui, 4 non, sans abstention.

M.45. Étendre la politique de modération aux zones particulières.

M.56. Poursuivre une politique de modération du trafic dans les poches résidentielles et dans les zones de loisirs.

M.67. ~~Tendre vers~~ Viser une limitation à 30km/h au maximum sur l'ensemble du réseau routier que ce soit par l'aménagement de zones de modération ou de limitation de vitesses.

Cet amendement fait l'objet d'un débat en deux temps. D'abord, par 7 oui, 6 non, sans abstention, la commission se prononce pour remplacer « Tendre vers une limitation » par « Fixer une limitation ». Un amendement demandant la suppression de cette mesure est, lui, refusé par 9 non, 4 oui, sans abstention.

Le débat porte sur l'apaisement des nuits depuis l'introduction de la mesure de limitation de vitesse la nuit. Les uns estiment que la limitation est bien acceptée et porte ses fruits, ce qui plaide pour son extension. D'autres évoquent les difficultés de certains milieux professionnels et le droit à un accès par tous les modes à toutes les parties de la ville. Il est précisé par la Municipalité que s'agissant des transports publics, les priorités de droite imposées dans les zones 30 et les gendarmes couchés posent plus de problèmes que la limitation à 30 km/h.

Suite à la conclusion des travaux de la commission sur les mesures du PDCom ainsi que sur le préavis, les mesures telles qu'amendées sont soumises à nouveau à l'autorité cantonale, qui est compétente pour approuver in fine le plan directeur. Il ressort de la nouvelle circulation au sein des services que la nouvelle mesure 5.7 est jugée illégale, car non conforme au droit supérieur. La Direction générale de la mobilité et des routes du canton estime en effet que cette mesure « pose un problème de conformité au cadre légal fédéral », selon un courrier adressé à la Ville et daté du 10 mars 2022. La Municipalité comprend et rejoint cette appréciation en estimant que la Ville n'a pas la compétence de décider une généralisation de la limitation à 30 km/h sur l'ensemble du territoire. La conséquence serait que le Canton

déciderait de ne pas approuver la mesure, causant sa suppression de la version définitive. Le PDCom se retrouverait donc dépourvu de toute référence à cette question.

Dans ce contexte, la commission s'est réunie à nouveau en juin 2022 pour revenir sur cette mesure. Lors de cette séance, plusieurs commissaires déplorent ce qu'ils estiment être également un jugement de nature politique de la part du Canton. Néanmoins, une majorité souhaite amender à nouveau la mesure afin de la formuler d'une façon qui évite le risque d'une non approbation.

Par 7 voix contre 3, la formulation « Viser une limitation à 30 km/h au maximum... » s'impose par rapport à la proposition « Favoriser une limitation à 30 km/h au maximum... ». Par 7 voix contre 3 à nouveau, la nouvelle formulation s'impose contre l'amendement visant à biffer sans remplacement la mesure.

M.78. Mettre au clignotant certains carrefours la nuit afin d'améliorer la fluidité du trafic tout en garantissant la sécurité des piétons.

M.89. Supprimer certaines installations de régulation afin d'améliorer la convivialité des espaces publics au profit de la mobilité active.

M.10. Éliminer les véhicules thermiques d'ici 2030.

Amendement accepté par 8 oui, 4 non, 1 abstention. Pour ses défenseurs, c'est une mise en conformité avec le Plan climat.

M.11. limiter au maximum les feux clignotants pour tourner à droite, simultanés aux traversées piétonnes.

Les feux clignotants pour tourner à droite correspondent à une règle générale appliquée dans tous les cantons suisses. Ils sont principalement utilisés pour permettre de regrouper les voies de présélections et ainsi réduire la largeur de la route. Cependant, il est relevé qu'ils posent des problèmes de sécurité pour les piétons. L'amendement est adopté par 8 oui, 4 non, 1 abstention.

M.12. limiter au maximum les doubles voies et présélections sur l'entier de la ville, et utiliser l'espace gagné notamment pour élargir les trottoirs, créer des voies pour vélos ou bus, ou implanter des terrasses, des places de jeux ou des zones vertes arborisées.

Amendement accepté par 9 oui, 4 non, sans abstention.

M.13. Orienter la desserte à l'échelle des fractions de quartier selon une logique de poches avec des voies d'accès limitées au maximum pour les véhicules individuels motorisés, en restreignant fortement l'espace réservé à leur circulation à l'intérieur du bloc et en y limitant la vitesse à 20 km/h (zone de rencontre).

Amendement accepté par 8 oui, 3 non, 2 abstentions. L'amendement reprend la logique dite des « superblocs » appliquée dans certaines villes européennes comme Barcelone ou, plus récemment, Zurich.

Principes et mesures B.6 Stationnement

Offre publique :

B.6.1. Garantie d'une politique du stationnement contribuant aux objectifs des planifications supérieures (report modal, limitation des nuisances et mobilité durable)

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

Cet amendement est adopté par 6 oui, 5 non, 2 abstentions après un débat nourri. L'existence d'une offre gratuite provoque du trafic de voitures qui tournent pour chercher les places non payantes, le week-end ou en soirée. Ainsi, rendre le stationnement payant inciterait sans doute une part des usagers à se reporter d'emblée sur les parkings souterrains. La question se pose également de savoir s'il faut viser avant tout la suppression du parking gratuit de longue durée ou si un éventuel stationnement court de 15 ou 30 minutes doit rester possible. Enfin, il est relevé que la taxe de stationnement, pour être réglementaire, doit correspondre au principe de couverture des coûts à charge de la commune pour mise à disposition de la prestation. Cependant, la valeur foncière des m² du domaine public des places de stationnement n'étant à ce jour pas incluse dans le calcul, la marge semble encore appréciable.

B.6.23. Destination des PLD en priorité au stationnement des visiteur·teuse·s et des P+R aux visiteur·teuse·s et pendulaires ne disposant pas d'offre TP de qualité

La suppression de « ne disposant pas d'offre TP de qualité » est refusée par 8 non, 4 oui, 1 abstention.

B.6.34. Étude Prise en compte des besoins de la clientèle des commerces et services du centre-ville et dans les centralités de quartier (places à durée limitée et/ou payantes) ainsi que dans le cadre des pôles d'attractivité et d'utilité publique

Amendement accepté par 8 oui avec 5 abstentions et sans opposition.

B.6.45. Maintien d'une alternative pour les résident·e·s ne disposant pas d'une place sur domaine privé (macarons)

B.6.56. Prise en compte des besoins spécifiques pour les manifestations notamment sportives

B.6.67. Maîtrise du stationnement des deux-roues motorisés (~~motocyclettes, scooters~~)

B.6.78. Garantie d'une offre suffisante pour les personnes à mobilité réduite (et leurs accompagnant·e·s) et favoriser les usages professionnels (taxis, livraisons, cars, poids lourds, etc.)

L'ajout d'un principe « Garantie d'une offre de stationnement adaptée à proximité des commerces de détail et des services » est rejeté par 8 non, 4 oui, 1 abstention.

L'ajout d'un principe « Maintien d'un concept de stationnement efficace pour l'ensemble de la ville » est rejeté par 8 non, 5 oui, sans abstention.

L'ajout d'un principe « Développement de l'offre de parking en sous-sol en compensation des places supprimées en surface, au besoin en collaboration avec le secteur privé » est rejeté par 9 non, 3 oui, 1 abstention.

Offre privée :

B.6.89. Report autant que possible du stationnement des habitant·e·s sur le domaine privé (utilisation du potentiel)

L'ajout de « et maintien des droits distincts et permanents (DDP) en faveur des parkings existants » est refusé par 8 non, 4 oui, sans abstention.

Offre publique – mesures :

Habitant·e·s places macarons :

M.1. Conserver le principe du découpage par zone.

M.2. Évaluer le potentiel de l'offre privée pour ajuster l'offre en places accessibles aux détenteurs de macarons.

M.3. Adapter les taux de couverture (ratios macarons/places) en fonction de la qualité de l'offre privée (suroffre).

M.4. Fixer des critères d'attribution des macarons.

L'amendement est accepté par 9 oui, 3 non, 1 abstention. L'objectif visé est d'empêcher des habitants de prendre un macaron pour parquer sur le domaine public tout en sous-louant leurs places sur parcelles privées à des pendulaires notamment. Le recensement des places de parc privées doit permettre de déterminer combien de places sur le DP seraient réellement nécessaires aux habitants. Par ailleurs, il est discutable que le coût annuel du macaron soit inférieur à l'abonnement annuel de transports publics. A l'inverse, certains commissaires s'inquiètent de voir un système répressif se mettre en place contre les propriétaires privés.

M.5. Supprimer des places de stationnement pour rééquilibrer les usages de l'espace public.

Amendement accepté par 8 oui, 3 non avec 2 abstentions. L'ajout d'une mesure « Redéfinir l'emprise du stationnement dans la zone de loisirs, de sport et de détente du Parc Bourget, de Vidy et d'Ouchy ; » est rejeté par 6 non, 6 oui, 1 abstention.

Pendulaires et visiteur·teuse·s P+R :

M. 46. Accompagner la politique cantonale et régionale et mettre en place ~~progressivement~~ des conditions d'octroi pour les abonnés P+R.

M.57. Disposer d'une offre à terme avec les P+R de Vennes et de la Tuilière.

Stationnement manifestations, cars et poids lourds :

M.68. Développer, en collaboration notamment avec les organisateurs des manifestations, un concept de renvoi sur les principales aires de stationnement (P+R, secteur Bellerive, parkings en ouvrage) ; rechercher des espaces de stationnement complémentaires, potentiellement au nord de l'autoroute, reliés aux nouvelles lignes tl de rabattement sur le m3.

M.79. Disposer d'une offre en périphérie.

Visiteur·euse·s et client·e·s :

~~M.8. Étendre les zones payantes dans les centralités de quartier.~~

Cette suppression est la conséquence de l'adoption du principe de généralisation du stationnement payant.

Zones foraines :

M.910. Maîtriser le stationnement dans les zones foraines des résident·e·s, des pendulaires et des visiteur·euse·s.

Deux-roues motorisés :

~~M.111.~~ Encourager le report d'une partie de l'offre de stationnement dans les parkings en ouvrage.

Places handicapées, taxis et livraisons :

M.112. Poursuivre la collaboration active avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite, les taxis, les entreprises et les commerçant·e·s. Mise en œuvre d'un macaron pour les entreprises et les prestataires de services.

*Amendement adopté par consensus.**Offre privée – mesures :**Domaine privé :*

M.113. Promouvoir les initiatives telles que plans de mobilité d'entreprises, auto-partage, etc.

M.114. Développer un monitoring du stationnement privé.

La suppression de cette mesure est refusée par 5 non, 5 oui, 3 abstentions.

M.115. Adapter les règles du stationnement privé dans le cadre de la révision du PGA, de l'élaboration de PA, en limitant l'offre lorsque le contexte et la desserte en TP le permettent.

L'ajout de « et en ayant un ratio logement / place de parc proche de 1 » est rejeté par 8 non, 4 oui, 1 abstention.

M.16. Utiliser et mutualiser les places de stationnement privées existantes dans les quartiers avant d'en créer de nouvelles.

Amendement accepté par 7 oui, 5 non, 1 abstention.

M.17. Permettre la réalisation de quartiers ou bâtiments sans voiture.

Amendement accepté par 9 oui, 4 non, sans abstention.

M.18. Reprendre le contrôle des parkings privés à usage public du centre-ville.

Amendement accepté par 8 oui, 5 non, sans abstention.

Cartes

Sans changement.

Postulat Valéry Beaud et consorts : « Pour une révision rapide de la hiérarchie du réseau routier lausannois »

Pour les motifs évoqués en introduction, la carte « hiérarchie du réseau routier » est formellement retirée du PDCom par la Municipalité, car elle dépend de sa compétence et non de celle du Conseil. Un postulat a été déposé par M. Valéry Beaud pour inviter la Municipalité à réviser cette carte en cohérence avec les orientations du PDCom une fois que le Conseil l'aura adopté.

Le Bureau ayant confié l'examen de ce postulat à la commission No 67, il est traité lors de la dernière séance de commission dans le cadre d'une assez brève discussion. De l'avis du

postulant, la hiérarchie du réseau actuel est déjà vieille de plusieurs années : elle n'a pas évolué depuis 2014 et figure sous cette forme dans le Projet d'agglomération Lausanne – Morges déposé en 2016. Dans les faits, elle ne correspond plus aux intentions affichées, voire, pour certaines, mises en œuvre par la Municipalité et le Conseil communal. Si le PDCom est adopté sous la forme proposée par la commission, cette dissonance ne fera qu'augmenter. Le postulat invite donc à étudier l'opportunité d'une nouvelle hiérarchisation des réseaux. Au vote, la commission recommande le renvoi du postulat à la Municipalité par 9 oui, 4 non, sans abstention.

Partie II – C. Nature, paysages, agriculture

Sauf autre indication, les amendements ont été adoptés par consensus, voire rédigés collectivement par la commission.

Principes et mesures C1 – Ensemble de la commune

C.1.1. Renforcement des composantes naturelles et paysagères

- M.1. Préserver et valoriser l'arborisation et les espaces verts existants (forêts, terres agricoles, parcs, etc.).
- M.2. Préserver, renforcer et créer des continuités entre les composantes paysagères et entre les réservoirs de biodiversité. En assurer la fonctionnalité ainsi que leur protection, notamment par des mesures d'aménagement du territoire.
- M.3. Identifier les biotopes d'importance locale et régionale et les affecter en secteur de protection de la nature et du paysage.
- M.34. Reconnaître la topographie et les vues vers le lac et les montagnes comme fondement de l'identité lausannoise.
- M.45. Valoriser les vues internes sur la ville et les échappées sur le grand paysage.
- M.56. Mettre en lien les composantes naturelles et paysagères du territoire construit.
- M.67. Revitaliser et préserver les cours d'eau.
- M.8. Déterminer des espaces réservés aux eaux généreux pour favoriser la biodiversité et pour créer des couloirs de fraîcheur le long des rives et cours d'eau.
- M.79. Revitaliser les rives du lac et les embouchures des cours d'eau dans le lac en coordination avec les services cantonaux compétents.
- M.10. Se doter d'un Plan biodiversité.
- M.811. Intégrer les composantes naturelles, paysagères et topographiques dans les projets d'urbanisation.
- M.912. Mettre en œuvre la stratégie municipale pour le patrimoine arboré et forestier. Promouvoir l'arbre en ville et les espaces verts, notamment dans une perspective de lutte et d'adaptation au changement climatique. Renforcer la protection du patrimoine arboré, y compris sur les terrains privés.

Cet amendement est adopté par 8 oui, 4 non, 1 abstention.

- M.1013. Préserver des espaces de pleine terre et favoriser les revêtements perméables.
 - M.1114. Créer un réseau de promenades paysagères reliant les principales entités paysagères de la ville.
 - M.15. Entretien de manière écologique et différenciée les espaces verts ainsi que les terrains appartenant à la Ville.
 - M.1216. Réaliser un biomonitoring des éléments constituant de l'armature verte et bleue.
 - M.1317. Développer l'armature verte et bleue dans une perspective de lutte et d'adaptation au changement climatique (augmentation de la biomasse, développement de la canopée des arbres, concept de ville éponge, ombrage, mise en valeur de l'eau, stockage de CO2, choix d'essences adaptées, etc.).
 - M.18. Favoriser une végétalisation adaptée des toits ainsi que de certains murs et façades, et les rendre obligatoires lors de nouvelles constructions et rénovations.
 - M.19. Lutter contre les plantes invasives et encourager la plantation d'essences indigènes, y compris sur les terrains privés.
 - M.20. Soigner, valoriser et revitaliser les espaces de transition (micro-massifs forestiers urbains, franges agricoles et forestières dans les zones foraines).
- #### C.1.2. Encourager la création d'espaces verts et de délassément
- M.1. Créer de nouveaux parcs urbains dans les sites majeurs de mutation urbaine.
 - M.2. Planifier des parcs de quartier pour l'ensemble des quartiers lausannois.
 - M.3. Offrir des places de jeux de qualité sur l'ensemble de la commune.

- M.4. Encourager les diverses formes d'agriculture urbaine (jardins familiaux, potagers, plantages, fermes urbaines), par la mise en œuvre de la politique agricole urbaine : des balcons aux champs.
- M.5. Intégrer systématiquement dans la conception des parcs et espaces verts la fonctionnalité d'îlot de fraîcheur et d'éléments de réduction des risques face aux événements naturels extrêmes.
- C.1.3. Intégration des dimensions naturelles et paysagères dans les quartiers**
- M.1. Développer les qualités écologiques et paysagères des surfaces vertes privées.
- M.2. Mettre en œuvre le Concept directeur « Nature en ville » de la Commune de Lausanne².
- M.3. Concrétiser l'obligation de compensation écologique et la mettre en œuvre, dans le but d'atteindre un maximum de surfaces proches de la nature par quartier.
- Cet amendement est adopté par 5 oui, 3 non, 4 abstentions.*
- M.4. Introduire des mesures minimales de protection et de promotion de la faune et de la flore.
- M.35. Sensibiliser les habitant·e·s et usager·ère·s des quartiers aux enjeux nature et paysages.

Principes et mesures C2 – Territoires forains

Sans changement

NB : Une pesée des intérêts entre les dimensions sociale, économique, écologique, paysagère, agricole, etc. sera effectuée lors du développement de tout projet touchant au périmètre d'un parc d'agglomération.

Principes et mesures C.3. – Sites de valorisation paysagère

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

M.1. Renforcement du Bois de Sauvabelin comme destination de loisirs doux durables dans un milieu forestier, tout en préservant ses valeurs naturelles, notamment par la réservation d'une partie de celui-ci en faveur de la protection de la nature.

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

M.1. Préservation des qualités paysagères existantes ainsi que de la vocation agricole du site et renforcement de ses liens avec les quartiers adjacents.

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

M.1. Renforcement des connexions ainsi que des composantes naturelles et paysagères à la fois transversales et longitudinales.

M.2. Protection des valeurs naturelles du secteur élargi du Parc Bourget.

M.3. Mettre en œuvre le un projet ambitieux de renaturation de la Chamberonne, de la forêt du Parc Bourget et de l'île aux oiseaux, en conciliant les fonctions écologiques et d'accueil du public.

M.4. Pérennisation de l'offre diversifiée en équipements d'agglomération.

M.5. Augmentation de l'attractivité du secteur de Bellerive, notamment en favorisant l'accès aux rives du lac pour le public.

M.6. Confirmation de la vocation événementielle, touristique et d'hébergement d'Ouchy.

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

M.1. Concilier la pérennisation des activités agricoles, la préservation d'espaces non bâtis avec le développement des activités de loisirs doux telles que définie par le cadre du projet P.A.R.C. (Parc Agricole Récréatif et Culturel).

M.2. Développer un nouveau projet de ferme urbaine.

² Rapport-préavis N° 2018/42 « Concept directeur « Nature en ville » de la Commune de Lausanne »

M.3. Limiter les nuisances de l'aéroport de la Blécherette.

Cet amendement est adopté par 9 oui, 3 non, 1 abstention.

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

M.1. Poursuite de la création du parc naturel périurbain du Jorat.

Cartes

Sans changement.

Partie II – D. Environnement

Principes et mesures D.1 – Enjeux climatiques en environnementaux

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

- M.1. Établir et mettre en œuvre un plan climat pour contribuer à l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris et préparer la ville au mieux aux changements climatiques présents et futurs.
- M.2. Réaliser un monitoring des effets des mesures du plan climat en regard d'objectifs à court, moyen et long terme.
- M.3. Informer la population sur la politique générale climatique et mobiliser les acteur·trice·s du territoire autour de projets climatiques phares.
- ~~M.4. Développer une politique de promotion et de participation à des projets climatiques extra-communaux, notamment dans une perspective de solidarité internationale.~~

Cette suppression est adoptée par 5 oui, 4 non, 3 abstentions. Elle reflète le doute, majoritaire dans les voix exprimées, sur la logique consistant à exporter les réductions d'émissions. La commission ne s'exprime pas contre la solidarité internationale ou l'engagement de Lausanne dans des projets de coopération, mais estime qu'elles ne doivent pas être considérées comme appartenant aux enjeux climatiques communaux.

- M.54. Améliorer le socle de connaissances et de solutions potentielles sur les enjeux du changement climatique à l'échelle communale.
- M.65. S'associer avec d'autres acteurs territoriaux (villes suisses et européennes, Canton, etc.) pour coordonner les efforts afin de contribuer à la prise de conscience de la nécessité d'agir à toutes les échelles territoriales (lobbying).

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

- M.1. Assainir du point de vue énergétique les bâtiments ~~publics existants~~ directement ou indirectement détenus par la Commune.
- M.2. Développer sur le foncier communal un parc immobilier exemplaire du point de vue énergétique en visant des bâtiments à énergie positive.
- M.3. Promouvoir la réduction de la dépendance des bâtiments privés aux énergies fossiles.
- M.4. Favoriser une mobilité sobre en carbone.
- M.5. Promouvoir les modes de production et de consommation énergétiquement sobres, en particulier auprès des acteurs économiques.
- M.6. Valoriser les potentiels en énergies renouvelables du territoire communal.
- M.7. Favoriser le maintien et la plantation d'arbres.

D.1.3. Adaptation aux changements climatiques

- M.1. Protéger la population contre les effets néfastes des changements climatiques.
- ~~M.2. Identifier les lieux particulièrement exposés aux événements climatiques extrêmes et élaborer des mesures d'adaptation au changement climatique à l'échelle locale (chaleur et canicule en particulier) en impliquant les habitant·e·s.~~
- M.23. Protéger et renforcer la biodiversité, le patrimoine arboré, les espaces verts, l'agriculture, les sources et les cours d'eau face aux effets des changements climatiques, tout en adaptant le choix des essences et les modes de culture.
- ~~M.4. Favoriser le renforcement des espaces arborisés, de la nature et de l'eau en ville (trames vertes et bleues) afin de préserver l'habitabilité de la ville face aux effets des changements climatiques (régulation thermique, cheminement abrité par l'arborisation, absorption des précipitations (ville-éponge)), etc.~~
- M.35. Mettre en œuvre un développement urbain prenant en compte les changements climatiques afin de lutter notamment contre l'effet « îlots de chaleur », en agissant sur la structure urbaine (orientation, exposition aux vents dominants, capacité d'écoulement des courants d'air, ...), la forme, le type et la couleur des matériaux et

des bâtiments et de leurs superstructures (stores, auvents etc.) afin de maximiser la ventilation et le rafraîchissement naturels.

M.46. Informer la population sur les risques climatiques et les comportements à adopter en particulier pendant les périodes de fortes chaleurs.

M.7. Identifier les populations particulièrement vulnérables aux canicules et événements climatiques extrêmes (par ex. personnes âgées, isolées, en mauvaise santé) et mettre sur pied des dispositifs d'information, d'alerte et de prise en charge spécifiques.

M.8. Favoriser les moyens de climatisation passive (ombre notamment, tentures, auvents, stores, etc.) en visant des cheminements piétons abrités du soleil, et mettre en réseau des « zones de fraîcheur » (places et parc avec présence aquatique, zones vertes, bâtiments climatisés) signalisées comme telles.

D.1.4. Préservation des conditions-cadres environnementales (air, bruit, sols, nature, forêts, eaux, risques)

M.1. Améliorer la qualité du cadre de vie en ville.

M.2. Réduire l'impact des transports et des activités humaines.

M.3. Valoriser la qualité environnementale pour les habitant·e·s par une prise en compte des contraintes environnementales et des améliorations possibles.

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

M.1. Réduire les nuisances (sonores et émissions de polluants atmosphériques) à la source en premier lieu.

M.2. Collaborer à la révision du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges.

M.3. Minimiser les nouvelles nuisances et préserver des « zones de calme ».

M.4. Encourager la réduction de l'usage de souffleuses, tondeuses et débroussailleuses et encourager la tonte de prairies par les moutons et la fauche manuelle, y compris chez les privés.

M.45. Poursuivre l'assainissement des axes routiers, en dépassement des valeurs limites d'immission (VLI), selon l'OPB.

M.56. Mettre en place des mesures d'aménagement ou constructives permettant de respecter les valeurs limites d'immission (VLI) ou les valeurs de planification (VP) pour les nouvelles constructions.

M.67. Étendre la politique de limitation des vitesses ~~sur des tronçons particuliers~~ au regard des nuisances sonores subies.

La suppression de la totalité de cette mesure est rejetée par 8 non, 4 oui, sans abstention.

M.8. Limiter les nuisances sonores et les émissions polluantes de l'aéroport de la Blécherette.

Cette nouvelle mesure est adoptée par 8 oui, 3 non, 1 abstention.

D.1.6. Préservation de la qualité des sols

M.1. Garantir la fertilité des sols et leur préservation en tant que milieu naturel et support d'une production agricole saine.

M.2. Intégrer, en amont des projets, les contraintes liées à l'assainissement des sols et des matériaux d'excavation pollués et détailler le plan d'actions et les principes de financement dans le rapport 47 OAT.

M.3. Intégrer la protection des SDA dans les planifications directrices et les PA.

M.4. Lors du redimensionnement de la zone à bâtir, affecter en zone agricole les terrains répondant aux critères des SDA.

M.5. Procéder à une évaluation synthétique des surfaces de sol touchées en phase de planification.

M.6. Protéger les sols contre les atteintes dommageables lors de chantiers.

M.67. Remplacer, lorsque c'est possible, les pertes de surfaces de sol par la création de sols profonds et fonctionnels.

M.78. Étudier la faisabilité de réutilisation des matériaux d'excavation sur le site, notamment pour les espaces verts et les toitures végétalisées.

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

- M.1. Intégrer les dangers naturels et technologiques potentiels dans le cadre de toute nouvelle planification territoriale et pour les nouveaux projets.
- M.2. Coordonner la planification territoriale (aménagement local, programmation, affectation, etc.) et la prévention des accidents majeurs (prise en compte des domaines attenants – ou périmètres de consultation – liés à l’ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) pour déterminer rapidement et simplement la nécessité de poursuivre les investigations pour les voies de communication, les installations, les entreprises et la mise en place d’éventuelles mesures de protection).

L’ajout d’une mesure « Privilégier les réseaux de communication qui génèrent peu de pollution électromagnétique (par ex. fibre optique). » est rejetée par 5 non, 4 oui, 3 abstentions.

- M.3. Limiter l’exposition à l’électrosmog et prévoir des distances suffisantes pour respecter les valeurs limites définies par l’ordonnance fédérale sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI).

M.4. Identifier les infrastructures critiques et assurer leur fonctionnement en cas de crise ou d’événement climatique extrême (services d’urgence, production et transport d’énergie, infrastructures de transport public, etc.).

D.1.8. Inscription de la gestion des eaux dans une stratégie de préservation des ressources naturelles et de développement urbain

- M.1. Respecter la planification directrice (Plans directeurs de gestion des eaux et de distribution de l’eau).

M.2. Participer à la préservation de la qualité des eaux, de la faune et de la flore du Léman, du lac de Sauvabelin et des rivières de la ville.

M.3. Garantir l’approvisionnement en eau potable.

M.4. Réduire la part des surfaces imperméables afin de favoriser l’infiltration de l’eau et la végétalisation. Rendre perméables notamment les cœurs d’îlots, les surfaces résiduelles et les préaux scolaires.

M.5. Renforcer la valorisation des eaux pluviales et développer le recyclage des eaux grises.

M.46. Appliquer les principes d’infiltration et de rétention des eaux à la parcelle de préférence à ciel ouvert, puis dans des fosses de plantation.

M.57. Améliorer la qualité et la performance du traitement des eaux à évacuer afin de rétablir la qualité de l’eau.

M.68. Promouvoir les mesures nécessaires au maintien de la qualité des eaux des plages et cours d’eau.

M.79. Préserver l’eau des usages polluants et restreindre les dommages qu’elle pourrait subir, tout en encourageant son utilisation avec pertinence.

M.810. Intégrer l’évacuation et la gestion des eaux à évacuer dans le respect du cycle naturel de l’eau et d’une préservation de l’environnement, notamment des eaux souterraines et superficielles.

M.911. Développer une image directrice et un plan d’action de l’eau sur le territoire communal de Lausanne.

~~M.1012.~~ Intégrer la gestion des eaux dans le cadre de toute planification territoriale (taux d’imperméabilisation, toitures végétalisées, noues, rétention à la parcelle, etc.), conformément à l’image directrice de l’eau.

~~M.1113.~~ Mettre en œuvre des aménagements évoquant la présence de l’eau dans l’espace public (géosymboles, signalétique, etc.).

D.1.9. Gestion durable des déchets

M.1. Appliquer le Plan cantonal de gestion des déchets (portée impérative pour les autorités lausannoises).

M.2. Réduire la production de déchets et réutiliser les biens de consommation.

M.3. Viser une pratique zéro déchet pour les manifestations organisées et soutenues par la Ville.

- M.34. Optimiser le tri, la collecte et la valorisation des déchets.
- D.1.10. Approfondir la politique de la Ville en termes d'alimentation durable et de santé**
- M.1. Promouvoir une alimentation durable pour tous : écologique, éthique, saine, locale et abordable économiquement.
- M.2. Appliquer le plan « restauration collective durable Ville » dans l'administration et le secteur parapublic.
- M.3. Préserver les terres et les exploitations agricoles notamment dans une perspective d'agriculture durable et de proximité.

Principes et mesures D.2. – Ressources souterraines

Sans changement, hormis :

- D.2.3.
- M.2. Valoriser l'utilisation du sous-sol en milieu urbain dense (y compris le centre-ville) et définir les fonctions et activités potentielles localisables en sous-sol, tout en veillant à la préservation de la pleine terre.

Principes et mesures D.3 – Infrastructures techniques

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

- M.1. Valoriser les potentiels en énergies renouvelables du territoire communal (solaire, éolien, géothermique, biométhanisation, bois-énergie, chaleur des eaux du lac et eaux usées, etc.).
- M.2. Prioriser les raccordements au chauffage à distance, l'étendre et le densifier afin d'augmenter sa part de marché à 30% à l'horizon 2030.
- M.3. Augmenter la part des énergies renouvelables alimentant le chauffage à distance.
- M.4. ~~Poursuivre une politique de promotion et de participation à des projets énergétiques durables (extra-communaux)~~ Investir dans des installations de production d'énergie renouvelable hors du territoire communal.
- M.5. Réduire la consommation énergétique, les émissions de polluants et de CO₂ par habitant·e et par bâtiment.
- ~~M.6. Réduire l'empreinte carbone et écologique des constructions.~~
- M.67. Promouvoir l'efficacité, l'efficience et la sobriété énergétique.
- M.78. Augmenter la part de marché du gaz des énergies renouvelables au détriment du gaz fossile et du mazout.
- M.89. Promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables au travers des produits proposés aux client·e·s des SIL, et au travers d'installations en autoconsommation.
- ~~M.10. Encourager l'investissement citoyen dans la production d'énergie renouvelable.~~
- ~~M.11. Remplacer tous les véhicules thermiques utilisés par les services de la Ville.~~
- ~~M.12. Développer l'offre de bornes de recharge pour les vélos, les deux-roues et les voitures électriques.~~

D.3.2. Garantie de l'approvisionnement en fluides, en énergie et en signaux multimédias sur l'ensemble du territoire

- M.1. Maintenir la fiabilité et la sécurité d'approvisionnement.
- M.2. Entretien et étendre les réseaux.
- M.3. Construire un réseau multimédia en fibre optique.
- M.4. Intégrer des productions d'électricité et de chaleur renouvelables décentralisées.
- M.5. Construire et exploiter les réseaux de manière pérenne en coordination avec les aménagements urbains.
- M.6. Exploiter les convergences avec la domotique.

~~D.3.3. Harmonisation et rationalisation de l'éclairage public en lien avec le Plan lumière~~ **Rationalisation de l'éclairage public et réduction des impacts négatifs des émissions lumineuses**

~~M.1. Structurer l'espace urbain nocturne avec un éclairage adapté.~~

~~M.2. Réduire et standardiser le matériel d'éclairage.~~

~~M.3. Prendre en compte l'évolution des technologies.~~

~~M.4. Réduire la pollution lumineuse.~~

M.1. Lutter contre la pollution lumineuse, éviter tout éclairage superflu et réduire autant que possible les effets négatifs de la lumière artificielle sur la santé humaine ainsi que la nature en tenant compte des besoins de sécurité.

M.2. Harmoniser et rationaliser l'éclairage public par la structuration de l'espace urbain nocturne avec un éclairage adapté, la réduction et la standardisation du matériel d'éclairage et la prise en compte de l'évolution des technologies.

Cette reformulation en deux mesures des quatre mesures supprimées reflète un consensus au sein de la commission visant à réduire la consommation d'énergie et l'éclairage inutile tout en maintenant un niveau de convivialité et de sécurité important sur l'espace public.

M.3. Créer des zones et corridors d'ombre pour la faune nocturne.

M.4. Interdire la pose d'écrans publicitaires dans l'espace public.

Cette nouvelle mesure est adoptée par 8 oui, 3 non, 1 abstention.

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

M.1. Prendre en compte, dans la mesure du possible, les principes de l'écologie industrielle.

Conclusion et vote final

La question de la planification de la production d'énergies renouvelables a été abordée à différents moments des débats de la commission. Une « stratégie » figure dans le Document intitulé « Programme d'actions », stratégie qui devra être adaptée en fonction des modifications des « Principes et mesures » D.3. Elle comprend notamment une carte du réseau de chauffage à distance avec les centres de production et la trame de desserte future. La commission regrette cependant que les enjeux proprement territoriaux et relevant de l'aménagement du territoire ne soient pas inclus dans les parties thématiques normatives.

C'est pour ces raisons que la commission adopte, par consensus, le vœu suivant :

« La commission souhaite que la Municipalité développe une planification territoriale pour un approvisionnement énergétique durable de la Ville. »

La hiérarchie du réseau routier n'étant en fait pas de la compétence du Conseil communal, comme indiqué dans l'introduction du rapport elle est retirée des conclusions.

C'est par 9 voix contre 4 et sans abstention que la Commission recommande :

d'adopter le Plan directeur communal « Lausanne 2030 » (partie 1 « Vision stratégique » et partie 2 « Projet de territoire »), en validant tel qu'amendé :

- les objectifs, principes et mesures ;*
- les textes encadrés ;*
- les quatre cartes thématiques ;*
- la hiérarchie du réseau routier ;*
- le schéma de synthèse ;*

La Commission recommande également le renvoi à la Municipalité du postulat Postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Pour une révision rapide de la hiérarchie du réseau routier lausannois » par 9 oui, 4 non, sans abstention.

Lausanne, le 24 juin 2022

Le rapporteur :



Benoît Gaillard