

**Rapport de la commission n° 49 Pôle-Gare concernant son examen du préavis n° 2019/51 :  
« Situation du développement des projets dans le périmètre Pôle Gare - Financement de la  
part communale à l'infrastructure multimodale de la place de la Gare dans le contexte du  
projet CFF de l'agrandissement de la gare de Lausanne du programme Léman 2030 »**

**Personnes présentes**

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rapporteur     | M. Philipp Stauber                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Commissaires   | Mme Anne-Françoise Decollogny, Mme Graziella Schaller<br>MM. Valéry Beaud, Alix Briod, Claude Calame, Jean-Luc Chollet, Denis<br>Corboz, Jean-Daniel Henchoz, Roland Philippoz, Vincent Rossi (2 <sup>ème</sup><br>séance)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Municipalité   | Mmes Natacha Litzistorf et Florence Germond                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Administration | <i>Direction du logement, de l'environnement et de l'architecture</i><br>Mme Viviane Keller, responsable du projet Pôle Gare<br>Mme Gabriela Kämpf, chargée de projet Pôle Gare (notes de séance)<br>M. Yves Deillon, secrétaire général de la Direction LEA<br><br><i>Direction des finances et de la mobilité</i><br>M. Patrick Etournaud, chef du Service des routes et de la mobilité (1 <sup>ère</sup><br>séance)<br>M. Pierre Treyvaud, Service des routes et de la mobilité, chef de division<br>(1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> séances)<br>Fabien Roland, Service des routes et de la mobilité, chef de division<br>(2 <sup>ème</sup> séance) |
| Excusé(s)      | M. Vincent Rossi, conseiller communal (1 <sup>ère</sup> séance)<br>M. André Mach, conseiller communal (1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> séances)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

**Introduction du président**

Ce préavis :

- a. donne l'état actuel du projet de l'Interface multimodale de la Gare (ci-après IMPG) comprenant la place et son sous-sol. Ce dernier évolue constamment et certaines informations fournies ne sont déjà plus d'actualité, mais reflète la situation à la fin de l'été 2019 (par exemple stationnement). Les nombreuses contraintes imposées au projet ainsi que les nouvelles études auront sans doute pour conséquence que le projet évoluera encore passablement à l'avenir.
- b. finalise un volet important de sept conventions entre les parties prenantes du projet Pôle-Gare sous réserve d'un vote favorable du Conseil communal.
- c. demande au Conseil communal l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 22'400'000.-, montant qui correspond à la part communale du financement du projet d'infrastructure multimodale de la place de la Gare de Lausanne

La commission a siégé par deux fois. La première séance était consacrée à une discussion générale, des questions d'ordre général et l'examen des chapitres 9 à 17 y compris le vote des conclusions, soit notamment les dispositions des conventions et les aspects financiers du projet.

La deuxième séance a permis aux commissaires d'aborder en plus de détail des questions liées au contexte et l'organisation du projet (chap.5), les études complémentaires à réaliser (chap.6), les autres projets dans le périmètre Pôle-Gare (chap. 7) et l'interface multimodale de la place de Gare (chap.8).

Le présent rapport ne cherche pas à reproduire en détail les questions et discussions en commission pour ce projet en évolution permanente, mais se donne comme but de résumer les éléments principaux de la discussion et les aspects en relation directe avec les conclusions. Des informations complémentaires sont données dans le préavis et les deux présentations mises à disposition par la Municipalité.

### **Introduction par la Municipalité**

**Mme Litzistorf** annonce que le Conseil communal est le dernier partenaire à valider le crédit d'ouvrage pour l'IMPG, ainsi l'Office fédéral des transports, le Grand-Conseil vaudois, la Direction générale des CFF et le Conseil d'administration des tl ont validé les conventions et les engagements financiers associés.

Elle rappelle que la Commission 49 accompagne le développement du projet pour la part communale, notamment l'aménagement de la place de la Gare. L'enjeu pour la Ville dans ce projet complexe à plusieurs acteurs et des temporalités différentes est de coordonner le tout pour obtenir un ensemble cohérent et une bonne qualité de réalisation des espaces publics. En outre, la Ville collabore avec les partenaires pour limiter les nuisances des chantiers prévus sur une dizaine d'années avec des actions comme l'animation et l'organisation d'événements avec la participation de la population, des commerces et des associations.

Les principes forts de développement de la place de la gare sont la sobriété, la convivialité, la connectivité, l'arborisation et 75% de la surface est dédiée à la mobilité douce.

**Mme Germond** expose les intentions en termes de mobilité:

- Une ambition de réaliser une zone particulière (selon le PDCom) sur la place de la Gare, avec un espace partagé de mobilités en phase avec la mobilité de demain.
- La sollicitation d'études complémentaires pour définir de manière fiable ce nouveau concept de mobilité de la place tout en gérant ses impacts sur le reste de la ville.

### **Présentations par les membres de l'administration**

La première présentation rappelle la situation du projet et les points forts du préavis. Sont notamment abordés :

- les intangibles du projet de la place de la Gare (p.8 de la présentation) ;
- les optimisations déjà réalisées (p.9) et les optimisations à envisager (p.10) ;
- les études complémentaires de mobilité et d'aménagement à réaliser (p.11) ;
- le planning actuel du projet (p.13 et 14), « X » correspondant à la date de l'entrée en force de la décision d'approbation des plans (DAP).

En réponse à des questions des commissaires, il est expliqué :

- l'entrée en force probable de la DAP en novembre 2020 et donc que la place de la gare sera réaménagée 8-9 ans après ;
- que les travaux de démolition du parking du Simplon sont prévus dans le cadre des travaux préparatoires, soit dans la première étape ;
- que la rupture du contrat avec le prestataire désigné pour le pilotage de l'aménagement

de la place de la Gare n'aura pas d'incidence sur le planning.

La deuxième présentation aborde des questions en rapport avec les chapitres 5 à 8 du préavis et des réponses aux questions de la première séance (voir remarques reprises ci-après).

### Discussion générale

De manière générale, les commissaires relèvent la complexité du projet avec ses multiples acteurs, ses aspects fonciers et financiers. Le préavis constitue une bonne synthèse bien que les dessins à la main des pages 8 et 9 du préavis soient peu lisibles. En effet, les études complémentaires envisagées par ce préavis ont pour but de valider les hypothèses exprimées dans ces schémas et de préciser l'aménagement de la place de la Gare.

Un **commissaire** relève que l'étude mobilité du bureau mrs, présentée à la séance du 26 août 2019, s'était donnée pour ligne directrice « qu'une solution imparfaite pour tous les modes est meilleure qu'une solution parfaite pour un seul mode, au détriment des autres », affirmation qu'il ne partage pas. En effet, le projet présenté avait été contesté par des commissaires car trop favorable au trafic individuel motorisé. Ce commissaire salue aujourd'hui les intentions exprimées dans le présent préavis pour une zone particulière et un espace partagé des mobilités sur la Place de la Gare.

Un autre **commissaire** redoute que la priorité accordée à la mobilité douce au détriment des TIM ait des effets de report de trafic sur le reste de la ville.

Par ailleurs, les commissaires soulèvent des questions relatives à différents sujets dont :

- la mobilité douce ;
- la modération du trafic individuel motorisé (TIM) ;
- l'accès à la gare pour les personnes à mobilité réduite ;
- l'aménagement du bas du Petit-Chêne ;
- l'amélioration de la situation des taxis sur la place de la Gare ;
- l'impact des commerces dans la gare sur les commerces en ville ;
- les futures démarches participatives ;
- une liaison piétonne éventuelle entre la gare et le Flon ;
- la relation entre la place et son sous-sol quant aux accès, à la végétation et lumière ;
- l'accompagnement des chantiers dont l'information à la population durant la période de chantier

Quant aux nouvelles études, la Municipalité répond :

- que les schémas de circulation dessinés à la main ne sont pas définitifs mais plutôt destinés aux commissaires qui en ont eu la présentation lors de séances de commission précédentes ;
- qu'il n'est pas prévu de tout étudier encore une fois mais d'intégrer les nouvelles données dans l'organisation du gabarit routier et des aménagements sur les 31'000 m<sup>2</sup> de la place et de ses accroches ;
- que l'impact des aménagements de la place de la Gare sur le reste de la ville sera étudié pour éviter les reports de trafic ;
- que le principe des accroches et des programmes de stationnement aux quatre points cardinaux est maintenu indépendamment du lancement de nouvelles études ;
- que les éléments intangibles évoqués aux pages 8 et 9 de la présentation du 20 janvier 2020 seront intégrés dans les nouvelles études afin d'en vérifier le fonctionnement dans

leur globalité ;

- que la logistique de chantier est un point en discussion / négociation avec les CFF ;
- que les accès PMR ont été vérifiés par le bureau ID-Geo, qui accompagnera l'évolution du projet. Les recommandations formulées seront mises en œuvre.

Au sujet de l'implication de la population du nord de la gare dans les démarches participatives, la Municipalité confirme que l'étude pluridisciplinaire menée en 2015 « Pôle Gare : vu, entendu, raconté, étudié... » a englobé le nord de la place de la Gare, mais qu'il n'y a pas eu de démarche spécifique dans ce secteur comme au sud de la gare et dans le quartier des Fleurettes.

Concernant la logistique de livraison des commerces de la gare, la Municipalité relève que les CFF ont pris des engagements importants dans le cadre de la convention de levée d'opposition à la mise à l'enquête complémentaire d'août 2018, notamment une réduction de 25% du volume de trafic sur la rue de Simplon et le respect de l'Ordonnance de la protection contre le bruit (pages 18 à 20 de la présentation du 3 février 2020).

#### *Examen du préavis par chapitre*

Les chapitres 1 à 4 ne soulèvent ni questions ni commentaires. Quant aux chapitres 5 à 17, seuls les points ayant suscité une question ou une discussion sont relevés.

#### **Pilotage du périmètre Pôle Gare au sein de la Ville de Lausanne (chapitre 5.3)**

En réponse à des questions, la Municipalité précise que le quartier des Fleurettes est touché par les travaux d'agrandissement de la gare parce que les canalisations doivent être renouvelées depuis une quinzaine d'années et que les travaux des CFF sont une opportunité de coordonner les interventions et de réaménager les espaces publics dans ce quartier.

Par ailleurs, elle indique que le mandat d'étude d'aménagement de la place de la Gare a dû être rompu en raison du non-respect des engagements financiers du groupement. L'appel d'offres pour les études complémentaires permettra de mandater un nouveau groupement et d'optimiser l'organisation des mandataires entre la place et son sous-sol.

#### **Organisation des circulations et programme de stationnement dans le périmètre Pôle Gare (chapitre 6.2.3)**

**Mme Keller**, responsable du projet, précise que la page 7 de la présentation du 3 février 2020 constitue un condensé de toutes les informations en termes d'accessibilité et de stationnement en l'état du mois d'août 2019. Ce concept sera vérifié et actualisé par la nouvelle étude mobilité.

Concernant le stationnement, l'étude évoque les besoins du stationnement public à l'horizon 2030. Elle prévoit un stationnement des voitures majoritairement dans les parkings en ouvrage (Montbenon, Epinettes, COOP et Rasude), pour lesquels des accords restent à établir. Selon les besoins, le stationnement vélo pourra encore être renforcé, notamment sur Plateforme 10. Les études d'aménagement du secteur sous-gare n'ayant pas encore commencé, le nombre exact de places sur le domaine public reste à déterminer.

Quant à la perméabilité de la gare, le schéma en page 17 du préavis montre en relief, les entrées au sous-sol. Il y aura notamment un troisième passage inférieur, ce qui améliorera la répartition des flux et la connexion entre le nord et le sud de la gare.

En résumé, les nouvelles études permettront de faire évoluer le concept de mobilité de la place de la Gare vers une zone particulière au sens du PDCom et vérifieront le fonctionnement général du projet.

Les questions des commissaires concernant les différents aspects de la circulation sur la place de la Gare dont :

- le transit « nord-est »-« sud-ouest » des TIM tout en dégageant le trafic de la place de la Gare ;
- la suppression des giratoires qui a pour conséquence qu'il ne sera plus possible de déposer une personne au bas d'une avenue et faire demi-tour ;
- la dépose-minute au nord de la gare ;
- la prise en considération de l'ensemble des cars (hôtels, groupes, tourisme, substitution de trains).

Il est répondu que l'étude complémentaire de mobilité devra déterminer les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un espace de mobilité partagé en qualité de zone particulière telle que définie dans le PDCom, étudier l'impact sur un périmètre étendu et proposer des solutions de gestion du trafic. L'objectif étant de limiter le trafic de transit sur la place de la Gare, les nouvelles études auront aussi pour but de vérifier la possibilité de supprimer les feux de régulation.

Quant à la suppression des giratoires et la dépose-minute au nord de la gare, il est rappelé qu'un postulat relatif à la gestion du parking de Montbenon doit être débattu au Conseil communal. Par ailleurs, le parking de Montbenon sera pris en considération dans l'étude complémentaire et il sera prévu d'y stationner aussi les cars de tourisme notamment en relation avec Plateforme 10. En plus, une liaison piétonne directe est prévue entre le parking et Plateforme 10. Au sud de la gare, des boucles sont prévues pour la dépose minute et le retournement des voitures et les parkings Rasude et Epinettes seront connectés directement aux passages inférieurs de la gare.

Une autre question concerne l'intégration des préoccupations environnementales dans le projet. En réponse, **Mme Litzistorf** évoque les principales mesures :

- un projet global favorisant l'utilisation des transports publics ;
- le dégagement de la place de la Gare avec un espace de 75% dédié à la mobilité douce ;
- des mesures pour capter les flux dans le sous-sol qui sera tempéré mais malheureusement pas éclairé par la lumière naturelle pour des raisons techniques ;
- l'intensification de la végétation où cela est techniquement possible ;
- le développement de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

## **Projets dans le périmètre Pôle-Gare (chapitre 7)**

### *Plateforme 10 (chapitre 7.4)*

Un **commissaire** souhaite des précisions sur le concours annoncé pour le poste directeur et relève à quel point le projet réalisé sur Plateforme 10 s'éloigne du résultat du concours en termes de végétation. Par ailleurs, l'intérêt architectural de la marquise est relevé. Sera-t-elle étendue de manière aussi massive que les blocs représentés sur les plans des CFF ?

**Mme Litzistorf** répond de la manière suivante :

- La Ville est représentée par MM Junod et Hildbrand ainsi qu'elle-même dans un COPIL Plateforme 10 présidé par le Canton où elle rappelle régulièrement les aspects de végétalisation et de perméabilité.
- Le concours a été annoncé pour le second semestre 2020. La Ville demande qu'un architecte paysagiste soit membre du jury et elle aura accès au cahier des charges.
- La Ville demande que Plateforme 10 accueille plus de stationnement vélos.
- La Ville reste toujours attentive aux projets de développement, notamment l'évolution du sous-sol du poste directeur et les intentions d'ouverture sur le virage de William-Fraisse actuellement soutenu par un mur. De plus, la Ville veille à une planification qualitative des espaces publics.

*Quartier de la Rasude (chapitre 7.5)*

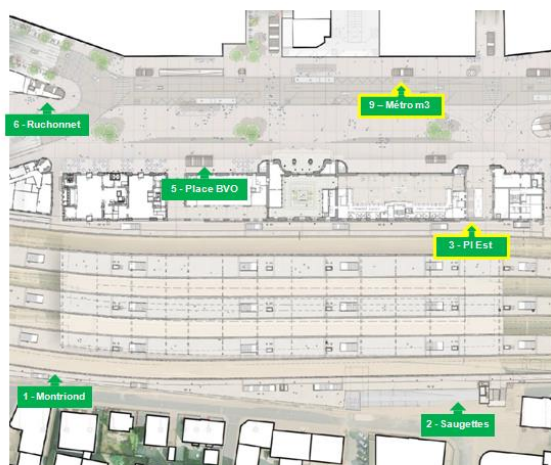
Une correction est apportée à la ligne 3 du §2 : l'hôtel ne s'appellera pas *Quartier des Fleurettes*. Il s'agit d'une erreur de rédaction.

## **L'interface multimodale de la place de la Gare (IMPG) (chapitre 8)**

*Organisation spatiale (chapitre 8.2.1)*

Selon **une commissaire**, environ 40% de la population ne peuvent pas prendre des escaliers. Qu'en est-il de rampes d'accès ou d'escaliers mécaniques ?

**Mme Litzistorf** répond que le projet d'origine de la gare de Lausanne ne prévoyait que des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite. Depuis, la Ville a pu faire étudier et planifier la réalisation d'escaliers mécaniques, équipements qui doivent encore être validés par le COPIL Léman 2030 (cf. figure ci-après). Toutefois, le Petit-Chêne est trop raide pour une rampe directe d'accès mais une solution est en cours d'étude par le rez-de-chaussée du bâtiment au pied du Petit-Chêne (bâtiment « Plaza Colombo »).



**Positionnements validés :**

1. Montriond
2. Place des Saugettes \*
3. Passage inférieur est
5. Place bâtiment des voyageurs ouest
6. Ruchonnet
9. Métro m3

\* Réserve technique avec les réseaux  
(positionnement est/ouest à vérifier)

- En vert : EM montée
- Vert encadré en jaune : EM montée et descente

**Un commissaire** relève qu'il n'est pas fait mention d'un tunnel piéton depuis le Flon. Des études pour ce cheminement piéton sont-elles en cours ? **Mme Germond** répond qu'une telle étude ne fait pas partie du projet d'agrandissement de la gare, la priorité étant donnée au développement du m3. La discussion sur cette liaison piétonne aura lieu au Conseil communal.

### *Circulation et traversées piétonnes (chapitre 8.2.2)*

La prise en compte d'une « zone particulière » est saluée par **un commissaire** qui s'interroge sur son acception par le canton. La Municipalité informe qu'une délégation du projet Pôle Gare et du Service des routes et de la mobilité a déjà présenté ces intentions à la DGMR, dont les collaborateurs en charge se sont montrés ouverts et disposés à accompagner les études prévues en prévision d'une zone partagée. Un nouvel examen préalable sera toutefois nécessaire.

Où est-ce que les bus pourront faire demi-tour si le rebroussement des lignes 3 et 21 n'est plus possible sur la place de la Gare ? En réponse à cette question, **Mme Germond** explique que les tl doivent effectivement restructurer l'ensemble de leur réseau post-m3 à l'horizon 2030.

**Une commissaire** propose de mettre du revêtement perméable sur la place de la Gare, ainsi que des toiles (type expo 64) pour contrer les vagues de chaleur. Ces propositions sont accueillies favorablement par **Mme Litzistorf** qui ne peut toutefois pas garantir un sol perméable au vu de l'occupation intensive de la dalle et du sous-sol de la Place. Néanmoins, il y a une possibilité plus importante au pied des arbres et pour du hors-sol.

### **Dispositif conventionnel, conventions négociées et signées, conventions encore restant à établir (chapitre 9)**

Le dispositif conventionnel est illustré à la page 20 du préavis. Sept conventions ont été négociées et signées. Leur entrée en vigueur est conditionnée à l'approbation par le Conseil communal du crédit d'investissement de CHF 22'400'000.- (conclusion 1). Les autres conventions encore à négocier sont énumérées à la page 26.

Les commissaires ont reçu à titre confidentiel l'ensemble des sept conventions signées pour information afin de pouvoir les examiner en détail.

**M. Deillon**, secrétaire général de la Direction LEA présente le dispositif conventionnel :

Une convention-cadre définit les rôles des différents partenaires. La Commune de Lausanne n'est partenaire que sur l'objet IMPG, en termes d'études, de réalisation, de conservation et d'exploitation. Les CFF se verront confier la maîtrise de l'ouvrage de la place de la Gare afin d'optimiser le déroulement des travaux et de bien clarifier les responsabilités.

Les conventions relatives à l'agrandissement de la gare de Lausanne relèvent, de par leurs contenus et leurs buts, de la gestion des biens communaux de compétence municipale. Les compétences du Conseil communal portent sur les impacts financiers des conventions.

Il poursuit en présentant les aspects financiers du préavis :

- Contribution aux coûts de l'IMPG, 9.5% 15'944'700
- Renchérissement sur la contribution aux coûts de l'IMPG, 9.5% 1'813'050  
*correspond à une estimation sur la période de réalisation*
- Etudes complémentaires ainsi que la communication, l'accompagnement des chantiers et de la mutation des quartiers 1'575'000  
*Ces montants sont groupés pour ne pas influencer les offres qui seront demandées prochainement par publication, sous réserve d'adoption des crédits par le CC.*

- Etudes déjà réalisées (balancement des crédits d'études)  
*correspond aux études réalisées pour l'IMPG (deux préavis et un compte d'attente) à amortir.*

3'067'250

Les questions et remarques des commissaires ne concernent pas les parties formelles des conventions, mais les sujets qu'elles abordent. Elles ont été intégrées dans le résumé de la discussion générale la discussion des chapitres 5 à 8.

### **Accompagnement des chantiers et études (chapitre 10)**

L'objectif de la Municipalité est le maintien de la qualité de vie dans le périmètre Pôle-Gare afin de limiter les nuisances des chantiers et d'informer la population. La logistique de chantier est un point de discussion / négociation avec les CFF. Un groupe d'accompagnement a été mis sur pied à cet effet.

Concernant l'apport et l'évacuation des matériaux, l'objectif est de favoriser au maximum le transport par le rail durant les travaux. À l'heure actuelle, cette répartition est estimée à 55% par camion et 45% par rail. Concernant l'évacuation des matériaux de chantiers, la Municipalité a insisté auprès des CFF pour que ces matériaux soient transbordés sur le rail le plus près possible. Par ailleurs, il est souhaité de créer une plateforme de gestion des matériaux avec notamment l'objectif de revaloriser une partie des matériaux. Le site de « Goutte » qui était pressenti pourrait soulever des problèmes de voisinage et les CFF sont en train d'évaluer d'autres sites à l'ouest pour trier et charger les matériaux sur le rail. Cependant, cette affectation pourrait être soumise à une procédure d'approbation des plans de compétence fédérale qui ne peut être déposée qu'après l'entrée en force de la Décision d'approbation de l'agrandissement de la gare de Lausanne.

En réponse à plusieurs questions, il est répondu que le transport jusqu'au site de transbordement n'est possible que par camion et que l'option de transport par tapis roulant ou téléphérique a été abandonnée car les points de récolte des matériaux sont multiples et que ce système nécessite un concassage préalable des matériaux pierreux qui serait trop nuisible dans un environnement bâti, tel que le secteur de la gare.

### **Synthèse des principales démarches à venir (chapitre 11)**

Le tableau indique notamment quatre préavis futurs, dont le premier prévu au 1<sup>er</sup> semestre 2021 dans le but de lever des oppositions éventuelles. Les trois préavis suivants ne sont pas attendus avant 2023.

Concernant l'exploitation des vélostations, il est indiqué que les vélos électriques ne seront pas oubliés et le montant de l'ouvrage dans les conventions porte sur la construction des murs bruts. L'aménagement final et l'exploitation des vélostations au nord et au sud n'ont pas encore été définis et feront l'objet d'un accord futur avec les CFF prévu en 2020.

### **Cohérence avec le développement durable (chapitre 12)**

Un **commissaire** relève que les mesures prises pour lutter contre les îlots de chaleur et l'augmentation de végétation, ainsi que la gestion des eaux par des bassins de rétention pourraient figurer dans le chapitre développement durable.

**M. Deillon** précise que les bassins de rétention souterrains ont pour but l'écêtement des crues. Concernant, les événements de pluies exceptionnelles de ces dernières années, craintes également partagées par les CFF, un mandat spécifique a été donné par le Service de l'eau pour



étudier le réseau d'assainissement du bassin versant au nord de la gare. Actuellement, le dispositif de gestion des eaux d'assainissement répond aux normes en vigueur.

À l'heure actuelle, les eaux de la plateforme ferroviaire ne sont pas laminées<sup>1</sup> avant de rejoindre la STEP. Pour répondre aux exigences actuelles, les CFF avaient envisagé un bassin de rétention unique, sur le giratoire de la Maladière, à quoi la Ville s'est fermement opposée. Ainsi, les CFF construiront des bassins de rétention en béton le long des voies, sur leur domaine pour ne pas préempter le domaine public.

### **Coût des travaux, subventions, incidence sur le plan des investissements, incidence sur le budget de fonctionnement (chapitres 13 à 16)**

En réponse à une question d'un conseiller concernant l'accès des commissaires au cahiers des charges des nouvelles études, il est répondu que la Municipalité est en train d'analyser le contenu des cahiers des charges. Une synthèse des éléments principaux a été présentée à la 2<sup>ème</sup> séance de commission.

Concernant l'absence de recettes et de charges des vélostations dans les comptes, il est répondu que la prévision financière de ces équipements ne sera possible que lorsque l'accord avec les CFF au sujet de l'exploitation des vélostations sera signée.

### **Conclusions (chapitre 17)**

La conclusion 1 a été adoptée par la commission par **7 voix favorables et 3 abstentions**.

Les conclusions 2 à 5 ont été adoptées par la commission par **8 voix favorables et 2 abstentions**.

Lausanne, le 17 février 2020

Le rapporteur :



Philipp Stauber

### **Présentations du 20 janvier et du 3 février 2020**

Accessibles aux conseillers sur demande

1/ Laminage des crues d'eau dans le but de diminuer le débit de pointe arrivant à la STEP, ceci en répartissant le volume de la crue dans le temps grâce au stockage local temporaire d'une partie de l'eau dans des bassins de rétention, les eaux des plateformes ferroviaires étant chargées de passablement de polluants. Ces bassins permettent ainsi d'éviter de déverser trop souvent de l'eau usée au lac. La gare et les plateformes ferroviaires actuels sont aujourd'hui raccordés au réseau de la Ville mais avec très peu, voir pas de rétention.