

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Stéphane Rezso – Le Conseil d'État rampe-t-il devant les oppositions ?

Rappel de l'interpellation

Le Tribunal administratif fédéral (TAF) a donné raison à nos autorités — Canton, communes, TL — et au projet déposé par l'Office Fédéral des Transports (OFT). En date du 26 février 2020, le projet des axes forts vaudois a été autorisé, sans possibilité d'effet suspensif, même en cas de recours et permet dans la foulée le démarrage des travaux, cette année.

Le projet des axes forts comprend le tram entre la place de l'Europe et l'Ouest lausannois, avec un quai parallèle tram/CFF à la gare de Renens, ainsi que la ligne des Bus à haut niveau de service (BHNS) qui doit à terme relier Crissier à Lutry. Les BHNS doivent pouvoir circuler en site propre, pour garantir leur vitesse commerciale.

La rampe Vigie Gonin était considérée comme une mesure d'accompagnement nécessaire pour permettre aux véhicules privés, d'entreprises et de livraison de continuer à circuler sans engorgement excessif du transit lausannois. Ces mesures sont essentielles au fonctionnement de l'Ouest lausannois, pour nos entreprises qui ont besoin d'accéder facilement à leurs différents lieux d'activités dans l'agglomération et à son centre.

Au rythme des procédures et autres aléas judiciaires, le délai entre les phases de planification et de réalisation puis de mise en service est facilement de plus de quinze années. Forcément les projets sont développés par des prédécesseurs, mais qui se sont appuyés sur des études et des réflexions qui doivent résister aux outrages du temps.

Bien que nous ayons gagné la procédure, le canton dans la foulée, en symbiose avec la ville de Lausanne, a annoncé renoncer à la création de la rampe Vigie- Gonin. Nous pouvons légitimement nous interroger sur la pertinence de mener un combat juridique long, fastidieux et coûteux. Nous sommes dans l'incohérence de gagner, puis victoire acquise renoncer à construire.

C'est aussi un appel d'air à tous les opposants dans les communes ou au Canton qui font de l'obstruction. Ceci aura comme résultat de les encourager à faire des oppositions systématiques jusqu'à épuiser toutes les procédures surtout si le Canton donne finalement raison aux opposants.

Naturellement le coût de construction de la rampe — évalué à 15 millions — sera économisé. Mais au détriment de la cohérence du projet et ceci pour les 100 ans que doit durer ce projet de tram. Et au préjudice de tous les modes de transports autres que publics. Ce projet était un équilibre délicat entre toutes les parties prenantes, dont les milieux économiques, qui se voient aujourd'hui trahis.

Les projets des axes forts prévoient aussi la mise en service du BHNS, qui sont actuellement devant les Conseils communaux de l'Ouest lausannois, mais qui doivent pouvoir continuer à circuler sur le Grand- Pont en site propre. Naturellement aussi à l'avenue d'Echallens, même si l'intention de la Ville de Lausanne est plutôt de la transformer en zone de rencontre.

Le trafic d'agglomération va se reporter sur l'autoroute et il n'est pas opportun de renoncer à créer les entrées-sorties d'autoroute de Chavannes et d'Ecublens, ni bien évidemment de transformer la jonction de la Maladière en boulevard urbain.

En conséquence, nous posons les questions suivantes au Conseil d'État :

- *Pourquoi le Canton renonce à construire cette rampe ?*
- *Comment le Canton compte-t-il se passer de cette rampe ?*
- *A combien peut-on chiffrer les coûts de projet et les coûts supplémentaires nécessaires aux nouvelles mesures d'accompagnement ? Ou plus simplement combien vont coûter les nouvelles études et les nouvelles procédures nécessaires ?*

Je remercie d'avance le Conseil d'État pour ses réponses.

Souhaite développer.

*(Signé) Stéphane Rezso
et 28 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

Le tram Lausanne-Renens fait partie d'un ensemble de grands projets d'infrastructures de transport public qui, lorsqu'elles seront pleinement réalisées dans une dizaine d'années, amélioreront fortement la mobilité dans l'agglomération lausannoise et l'accès à la capitale vaudoise depuis l'ensemble du Canton. Au tram, s'ajoutent le réseau de Bus à haut niveau de service (BHNS), le renouvellement et la construction des métros M2/M3, la transformation de la gare de Lausanne et du nœud ferroviaire Renens-Lausanne, l'évolution du métro M1, l'achèvement de la construction du tunnel du LEB, la forte augmentation de cadence du réseau de RER vaudois, entre autres.

Le projet de BHNS et de tram a été élaboré il y a une quinzaine d'années, dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), au bénéfice de subventions fédérales pour la mobilité durable. Ce projet se fondait sur l'état des connaissances et en particulier sur les modes de déplacements et l'intensité du trafic automobile tels qu'ils existaient au début des années 2000.

Afin de permettre un accès multimodal au centre de Lausanne, tout en préservant la vitesse et la fluidité des lignes de BHNS et de tram, le projet prévoit la fermeture au trafic individuel motorisé (à l'exception des livraisons) de deux axes du centre de Lausanne : la rue de Genève (entre Vigie et Place de l'Europe) et l'axe St-François – Grand-Pont – Terreaux jusqu'à Chauderon. Au vu des charges de trafic estimées à l'époque, les autorités avaient conclu à la nécessité de construire une nouvelle infrastructure routière, la rampe Vigie-Gonin, devant permettre de réduire la saturation du carrefour de Chauderon-Sud à l'heure de pointe. La saturation de ce carrefour aurait en effet des conséquences dommageables sur le fonctionnement du réseau de bus (en particulier les lignes la gare et Chauderon). La construction de la rampe routière Vigie-Gonin devait se faire à travers le cordon boisé du Flon ce qui aurait nécessité un déboisement important.

Comme d'autres projets d'infrastructures, le tram Renens-Lausanne a fait depuis sa mise à l'enquête en juillet 2012 l'objet de plusieurs oppositions, puis recours auprès des autorités administratives et judiciaires compétentes, rendant impossible le début des travaux de réalisation. (Pour le détail, prière de voir la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Rebecca Joly et consorts - Qu'est-ce qui se trame avec le tram ? (18_INT_122)).

Le temps pris à traiter les oppositions et recours au projet de tram (une dizaine d'années) a abouti à ce que le contexte de construction soit différent de ce qui avait été initialement prévu. Les comptages de trafic réalisés entre 2008/2010 et 2017/2019 montrent une baisse du trafic individuel motorisé plus importante que ce qui avait été planifié en 2010 – rendant ainsi inutile la construction de la rampe Vigie-Gonin, dès lors que le niveau de saturation du carrefour Chauderon-Sud est moindre que prévu ; et moyennant quelques modifications mineures du plan de circulation. Au regard du coût environnemental important de la construction de la rampe Vigie-Gonin (le défrichage du cordon boisé du Flon) les autorités cantonales et communales ont réfléchi à une évolution possible du projet dès lors qu'un jugement exécutoire serait rendu.

En février 2020, le Tribunal administratif fédéral a rendu un jugement permettant le début de la construction du tram Lausanne-Renens. Un seul groupe d'opposants au projet était alors encore en mesure de recourir auprès du Tribunal fédéral pour contester ce jugement. Un tel recours aurait allongé la procédure, et donc le début des travaux, d'environ une année supplémentaire. Comme annoncé lors d'une conférence de presse, le 26 février, les autorités cantonales et communales concernées sont parvenues à un accord avec ces opposants groupés derrière Monsieur Guillaume (« Toto ») Morand. En reconnaissant le combat de Monsieur Morand pour préserver la forêt du Flon, les autorités cantonales et communales se sont engagées à proposer une alternative à la construction de la rampe Vigie-Gonin afin de préserver cet espace vert du centre-ville, tout en permettant la réalisation des projets de BHNS et tram, et l'accessibilité multimodale du centre de Lausanne. Sur la base de cette promesse, les opposants n'ont pas recouru au Tribunal fédéral, permettant ainsi au projet de tram d'avancer.

Le 21 décembre 2020, un second accord a été obtenu sous l'égide de la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite entre la commune de Lausanne et les milieux économiques et commerçants lausannois signataires d'une convention. L'avenant à cette convention a été rendu public par le biais d'un communiqué de presse le même jour. En contrepartie d'une garantie de l'accessibilité multimodale au centre-ville, d'accompagnement durant les travaux, et de diverses améliorations de l'accès aux commerces, les signataires de l'avenant à la convention renoncent à la construction de la rampe Vigie-Gonin et déclarent ne pas vouloir faire opposition lors de la mise à l'enquête de l'alternative à celle-ci.

En conclusion, le Conseil d'Etat se réjouit que, par le biais de deux négociations successives avec les défenseurs de la nature en ville et les milieux économiques et commerçants lausannois, les autorités cantonales et communales concernées aient permis l'évolution d'un projet d'infrastructure majeur permettant de préserver le patrimoine arboré au centre-ville de Lausanne sans renoncer aux fonctionnalités d'un système de transport bénéfique au canton.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions de l'interpellation.

Réponses aux questions

1. Pourquoi le Canton renonce à construire cette rampe ?

Comme expliqué ci-dessus, le trafic individuel motorisé a sensiblement évolué entre 2010 et 2020 dans le centre-ville de Lausanne, en particulier aux heures de pointe (heures de dimensionnement pour le fonctionnement du réseau routier). Cette évolution rend la réalisation de la rampe Vigie-Gonin superflue, ce d'autant plus au vu de son coût environnemental important (le défrichage du cordon boisé du Flon), alors que dans l'intervalle le Canton s'est doté d'un Plan climat vaudois adopté par le Conseil d'Etat en juin 2020

Au surplus, le Conseil d'Etat souligne que le projet n'est entré en force qu'une fois un accord intervenu avec le dernier groupe d'opposants qui était encore susceptible de recourir au tribunal fédéral. L'abandon de la rampe Vigie-Gonin a donc également permis une mise en chantier plus rapide du tramway.

2. Comment le Canton compte-t-il se passer de cette rampe ?

Les analyses de trafic complémentaires réalisées dernièrement mettent en évidence une évolution du trafic à la baisse ces dix dernières années dans le centre-ville de Lausanne. Ces analyses tiennent également compte du report modal encore attendu, notamment du fait de la mise en service du tramway, ainsi que du report spatial du trafic de transit qui repose sur l'usage accru du réseau autoroutier et le développement de nouvelles jonctions autoroutières tel que prévu par le concept d'accessibilité multimodale du PALM. Il a ainsi été démontré que l'abandon de la rampe Vigie-Gonin est possible tout en assurant une bonne accessibilité multimodale au centre-ville de Lausanne.

La variante de gestion du trafic retenue conserve les fermetures projetées des deux axes, Chauderon – St-François et Vigie – Place de l'Europe (rue de Genève). Ces fermetures sont nécessaires au bon fonctionnement du futur réseau de BHNS (et du réseau des bus de manière plus générale) ainsi que du tramway, tout en préservant une bonne accessibilité du trafic individuel motorisé à l'ensemble des parkings du centre-ville.

Cette bonne accessibilité motorisée est notamment rendue possible par une récente évolution du schéma de circulation en Ville de Lausanne (introduction d'un nouveau mouvement de tourne-à-gauche au carrefour de Sévelin-Provence). Elle repose également sur l'interdiction du tourner-à-gauche sur le pont Chauderon en direction de Saint-François (déjà prévue dans le projet initial). Ces modifications permettent de garantir le fonctionnement du carrefour Chauderon-Sud qui est déterminant pour éviter la saturation des axes principaux d'accès au centre-ville en provenance des jonctions autoroutières environnantes. Ces axes principaux étant également parcourus par des lignes de bus, il importe aussi d'en préserver la fluidité à leur usage.

Les analyses de trafic précitées et les principes de gestion du réseau routier reposant sur le concept d'accessibilité multimodale du PALM ont été partagés avec les milieux économiques et commerçants lausannois et ont fondé les accords intervenus avec eux. Tenant compte des accords conclus précédemment entre les autorités cantonales et communales en 2020 avec les opposants à la rampe Vigie – Gonin groupés derrière Monsieur Guillaume (« Toto ») Morand, le Conseil d'Etat relève à satisfaction que le projet de tram, sans cette liaison routière, est acceptable tant par les opposants à la rampe que par les milieux économiques et commerçants du centre de Lausanne.

3. A combien peut-on chiffrer les coûts de projet et les coûts supplémentaires nécessaires aux nouvelles mesures d'accompagnement ? Ou plus simplement combien vont coûter les nouvelles études et les nouvelles procédures nécessaires ?

Selon les informations actuelles à connaissance du Conseil d'Etat, les coûts de reprise du projet sont de l'ordre de CHF 1 million pour les études et la mise à l'enquête publique. De plus, CHF 2 millions sont réservés pour la réalisation des adaptations consécutives à l'abandon de la rampe (essentiellement adaptations d'aménagements et de régulation de carrefours). Ces montants sont estimatifs et conservateurs à ce stade mais, nettement inférieurs au coût initialement prévu pour la réalisation de la rampe Vigie – Gonin (CHF 12.89 millions).

Pour rappel, le crédit accordé par le Grand Conseil en 2016 relatif à la construction du tramway comprend un poste de CHF 3.01 million pour la fin de la phase de planification du projet, dont 1.1 million pour les honoraires des prestations de mandataires nécessaires pour l'établissement de dossiers d'enquête publique complémentaires restant à conduire.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 24 mars 2021.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean