

Interpellation au Grand Conseil

PALM : à deux mois du dépôt du dossier vaudois, le Conseil d'Etat pourrait-il faire entendre sa voix ?

Le projet d'axes forts inscrit dans le Projet d'Agglomération Lausanne Morges (PALM) arrive aujourd'hui dans une phase cruciale. Dans moins de deux mois en effet, le canton de Vaud devra déposer son dossier auprès de la Confédération. Enjeu : l'octroi de subventions fédérales destinées à soutenir la réalisation d'un vaste projet d'agglomération et à anticiper l'arrivée de près de 70'000 nouveaux habitants d'ici 2020... Si les objectifs du PALM sont unanimement acceptés, les moyens de transport choisis, qui résultent d'un long processus d'analyse et de concertation, font toutefois débat. Dernier épisode en date, l'annonce faite par la Ville de Lausanne d'une étude d'un M3 reliant la gare de Lausanne au Nord de la Ville, à titre de variante de substitution possible aux deux tracés initialement prévus - un tram souterrain passant par Beaulieu et un tram en surface monopolisant l'espace disponible sur la rue Centrale et la Borde.

Face aux nombreuses questions suscitées par ces dernières annonces, les soussignés remercient le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- 1) Le Conseil d'Etat peut-il garantir aux communes voisines de Lausanne que les infrastructures prévues dans le PALM - et plus particulièrement le tram Renens-Flon - ne sont pas remises en cause par le choix d'un nouveau mode de transport sur le territoire de la commune de Lausanne (M3) ?
- 2) Le Conseil d'Etat soutient-il l'extension du tram sur Bussigny et lui garantit-il son appui, quel que soit le mode de transport finalement choisi sur le territoire de Lausanne ?
- 3) Le Conseil d'Etat estime-t-il que le financement du tram Renens-Flon et de son extension vers Bussigny est garanti quelle que soit l'option lausannoise ?
- 4) Le Conseil d'Etat - et plus particulièrement le Département des infrastructures - estime-t-il que les résultats de l'étude des deux variantes N1 et N5 sont adéquats, en vue de disposer d'une option finale performante et satisfaisant aux critères fixés par la Confédération pour obtenir un financement ?
- 5) Peut-il préciser à la fois les défauts de l'une et l'autre variante et l'objectif des nouvelles études annoncées par la ville de Lausanne ?
- 6) Ces objectifs permettront-ils de satisfaire davantage aux critères de la Confédération et si oui, en quoi ?
- 7) Quand le Conseil d'Etat connaîtra-t-il les résultats de cette étude complémentaire, quand prendra-t-il position et quand communiquera-t-il cette dernière aux partenaires de l'ensemble de l'agglomération ?
- 8) Le Conseil d'Etat participe-t-il au financement de cette étude et à quelle hauteur ? Et si la variante M3 venait à être choisie, quelle serait sa position sur le financement d'éventuels coûts additionnels par rapport aux variantes N1 et N5 ?
- 9) Face aux retards observés dans certains dossiers (RER notamment) et aux attentes de nombreuses communes (RC 601, gare de Lausanne, etc.), le Département des infrastructures entend-il présenter une politique globale et cohérente en matière de développement des transports ?

Lausanne, le 27 octobre 2009

Olivier Golaz et Rémy Pache

(Souhaite développer)