

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Valérie Schwaar et consorts interrogeant si Lausanne verra le bout du Tunnel

Rappel de l'interpellation

Le projet d'agglomération PALM est un enjeu urbanistique mais aussi économique pour toute la région lausanno-morgienne. Il dessine l'avenir de l'agglomération, créant les conditions-cadre pour l'accueil de 40'000 nouveaux habitants et de 30'000 nouveaux emplois, tout en assurant la pérennité de la mobilité de chacun et la qualité de vie de tous.

L'échéancier très serré, la multiplicité des acteurs, la complexité des dossiers et les enjeux financiers concourent à la cristallisation des positions, suscitant foison d'annonces et de prises de position. Ainsi, les autorités lausannoises ont annoncé l'étude d'un projet au centre-ville sous la forme d'un nouveau tunnel routier sous la place Saint-François, précédant de peu le dépôt, fin 2009, du dossier d'avant-projets auprès de la Confédération.

Or deux jours avant de transmettre les échéanciers de mise en oeuvre des projets à réaliser dès 2011, dans un communiqué daté du 16 novembre 2009, la délégation politique "Axes forts" a annoncé "accepter de prendre en considération les interrogations de Lausanne, retarder le choix de la desserte de la Blécherette et s'assurer que les solutions qui seront retenues soient optimales." Il s'agit en particulier pour la ville de Lausanne de "réexaminer une variante de métro entre la gare de Lausanne et la Blécherette. Elle étudie également un tunnel routier sous la place Saint-François facilitant les mesures envisagées en faveur des transports publics (coupures de divers axes routiers) et la création d'un vaste centre piétonnier urbain."

Afin d'avoir une vision claire et transparente des enjeux en matière de politique d'agglomération mais aussi d'investissements, nous avons l'honneur de demander au Conseil d'Etat:

- 1. Si ce nouveau projet de tunnel routier fait dorénavant partie des mesures du projet d'agglomération PALM, finançables en partie par le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération ?*
- 2. S'il a fait ou fera l'objet, le cas échéant, d'une évaluation à la lumière des critères de l'ARE ?*
- 3. Si ce nouveau projet a fait ou fera l'objet d'une étude approfondie afin de confirmer qu'il n'existe pas d'autre solution, ni meilleure, ni moins chère, pour réaménager le trafic sur la place Saint-François ?*
- 4. Le cas échéant, par qui seront effectuées et financées ces études ?*
- 5. Dans quelle mesure l'ajout de nouvelles mesures dans le projet d'agglomération fait-il courir un risque au PALM en termes d'équilibre général ou de cohérence ?*

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

Réponse du Conseil d'Etat

Contexte

Les mesures du PALM et leur financement fédéral

Conformément aux directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération édictées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'agglomération Lausanne Morges a transmis à la Confédération en décembre 2009 un échéancier de mise en œuvre des mesures du PALM. L'agglomération a également déposé l'avant - projet des mesures de priorité A, dont le financement est prévu par l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011.

Les avants - projets soumis ne concernent donc que la première tranche des mesures du PALM pour lesquelles un financement est proposé par le Conseil Fédéral. Dans le détail, pour les projets routiers cofinancés, seules les mesures dont les travaux débiteront dans la période 2011-2012 étaient exigibles et ont été transmis. Tous les avants - projets ferroviaires de priorité A, soumis aux procédures de la Loi Fédérale sur les chemins de fer (LCdF), ont également été transmis, même si le démarrage des travaux est ultérieur. C'est notamment le cas pour la première étape du projet des Axes Forts de Transports Publics Urbains du PALM (AFTPU).

Pour mémoire, ce dépôt d'avant projets fait suite et est conforme :

- Au Projet d'Agglomération Lausanne Morges, adopté par ses partenaires et soumis à la Confédération en décembre 2007 ;
- Au rapport d'examen du PALM par la Confédération de décembre 2008, qui a évalué favorablement le PALM, a établi des priorités de réalisation et a retenu les mesures bénéficiant d'un cofinancement.

Les moyens financiers fédéraux pour le trafic d'agglomération seront libérés par tranches quadriennales. Le Conseil Fédéral a adopté le 11 novembre 2009 son message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011. Cet arrêté propose la libération de la première tranche de crédits, affectée aux mesures de la liste A, sur la base des projets d'agglomération déposés en 2007 et évalués en 2008.

La prochaine tranche de financement fédéral (pour les mesures dites B, couvrant la période 2015 - 2018) sera soumise aux chambres fédérales en 2014, sur la base des projets d'agglomération qui doivent entre-temps être actualisés et qui seront à nouveau évalués par la Confédération en 2012.

Le projet des axes forts et le projet de tunnel routier sous la place Saint François

L'avant projet de la première étape du réseau des AFTPU est achevé. Il a été transmis aux offices fédéraux compétents le 23 décembre 2009, conformément aux exigences de la Confédération.

Toutes les variantes d'aménagement de la place St.-François élaborées dans le cadre du projet AFTPU, y compris celle finalement retenue et déposée auprès de la Confédération, maintiennent un trafic individuel motorisé en surface.

Simultanément aux réflexions qui l'ont conduite à proposer une nouvelle variante m3, la Ville de Lausanne a étudié un tunnel routier sous la place Saint François dont l'objectif est de créer un vaste centre piétonnier urbain.

La variante m3 a été intégrée aux études des AFTPU. Elle fait actuellement l'objet d'une étude d'avant-projet, de manière à l'amener à un niveau de fiabilité (faisabilité, coûts, impacts, risques) permettant la comparaison avec la variante de référence (réseau actuel) ainsi que les variantes N1 (en surface par St.-Martin, Borde) et N5 (en tunnel par Beaulieu). La décision sur la variante à retenir

devra être prise au plus tard pour intégration au PALM 2ème génération à mi 2012. La deuxième étape de développement du réseau des AFTPU sera ainsi, comme prévu initialement par le PALM adopté en 2007, candidate à la deuxième tranche de financement fédéral pour le trafic d'agglomération.

En revanche, le projet de tunnel routier n'est pas intégré au projet des AFTPU. La Ville de Lausanne en poursuit l'analyse et le soumettra le cas échéant aux instances du PALM. Les effets de cette mesure et sa compatibilité avec l'organisation globale de l'accessibilité multimodale à l'agglomération devront faire l'objet d'une évaluation par l'agglomération, préalablement à son éventuelle intégration au PALM de deuxième génération.

Afin d'avoir une vision claire et transparente des enjeux en matière de politique d'agglomération mais aussi d'investissements, nous avons l'honneur de demander au Conseil d'Etat:

1. Si ce nouveau projet de tunnel routier fait dorénavant partie des mesures du projet d'agglomération PALM, finançables en partie par le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération ?

En l'état actuel, le projet lausannois de tunnel routier sous la place Saint-François ne fait pas partie des mesures du PALM, dont on rappelle qu'il a été adopté en 2007. Il n'est donc à fortiori pas finançable dans le cadre de la première tranche du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

Une éventuelle intégration au PALM de deuxième génération, à valider en 2012, nécessiterait l'accord des partenaires du PALM, lui-même basé sur la démonstration que cette mesure contribue positivement au rapport coût efficacité global du PALM.

Dans l'hypothèse où cette mesure serait intégrée au PALM de deuxième génération, la décision quant à son financement par le fonds d'infrastructure est de compétence fédérale.

2. S'il a fait ou fera l'objet, le cas échéant, d'une évaluation à la lumière des critères de l'ARE ?

Sur la base des informations transmises par la Ville de Lausanne qui conduit ce projet de tunnel, les études portent sur le tracé, sa faisabilité technique et ses coûts ainsi que sur les effets sur le trafic individuel. Les critères d'évaluation de l'ARE se réfèrent à l'évaluation d'ensemble des projets d'agglomération et de leurs mesures. Une telle analyse ne semble pas avoir été effectuée à ce jour.

Dans l'hypothèse où le projet de tunnel serait intégré au PALM de deuxième génération. Une telle évaluation devrait être conduite d'abord par les partenaires du PALM pour s'assurer de l'adéquation du projet, puis en tout état de cause par la Confédération afin de se déterminer sur son cofinancement.

3. Si ce nouveau projet a fait ou fera l'objet d'une étude approfondie afin de confirmer qu'il n'existe pas d'autre solution, ni meilleure, ni moins chère, pour réaménager le trafic sur la place Saint-François ?

D'autres solutions ont été élaborées. L'avant projet AFTPU sur la place Saint-François maintient le trafic individuel en surface, sans tunnel routier, dans un principe de mixité des trafics mobilité douce, publics et individuels motorisés. Cette solution est indiscutablement moins chère mais en contre partie présenterait un niveau de performance moindre (vitesse commerciale des transports publics, capacité routière pour le trafic individuel motorisé).

En termes d'espace public, les surfaces dédiées aux circulations (tous modes) ainsi qu'aux zones d'arrêt des transports publics particulièrement présents sur le site, seraient sensiblement égales dans un aménagement avec ou sans trafic individuel (contraintes de dépassement des véhicules transports publics à l'arrêt).

4. Le cas échéant, par qui seront effectuées et financées ces études ?

Toutes les études relatives au tunnel routier sous Saint-François ont été et seront financées par la Ville de Lausanne.

Les évaluations des effets d'une telle mesure et sa compatibilité avec les objectifs du PALM d'une part,

avec les critères de la Confédération d'autre part, seraient le cas échéant intégrées et financées dans le cadre du budget d'études du PALM de deuxième génération. L'Etat participe à ces budgets d'étude, à raison de 50%, le solde étant assumé par Lausanne Région (40%) et Région Morges (10%). En l'état actuel, il n'apparaît pas que l'adjonction de cette mesure soit de nature à impacter significativement le budget des études d'actualisation du PALM.

5. Dans quelle mesure, l'ajout de nouvelles mesures dans le projet d'agglomération, fait-il courir un risque au PALM en termes d'équilibre général ou de cohérence ?

Le mécanisme d'élaboration, d'évaluation puis d'actualisation quadriennale des projets d'agglomération élaboré par la Confédération permet l'adjonction, respectivement le retrait ou l'adaptation de mesures des projets d'agglomération. Ce mécanisme permet également une adaptation des priorisations et des échéanciers de réalisation.

En conjonction avec un monitoring des effets du projet d'agglomération également exigé par la Confédération, ce processus dynamique est donc précisément destiné à adapter le projet d'agglomération au cours du temps.

En termes d'équilibre général et de cohérence, d'éventuelles nouvelles mesures devraient s'inscrire dans la continuité des objectifs coordonnés du développement territorial et de la mobilité de l'agglomération. Par ailleurs, de nouvelles mesures devraient améliorer le rapport coût efficacité global du PALM. Ces deux conditions étant respectées, l'ajout de nouvelles mesures au PALM ne lui ferait pas courir de risques.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 avril 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean