

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

(10_POS_199) Postulat Michele Mossi et consorts demandant la définition d'une vision de développement du noeud intermodal centré autour de la gare ferroviaire de Lausanne

La Commission composée de Mesdames les députées Sandrine Bavaud, Christiane Jaquet-Berger, Valérie Schwaar, Messieurs Marc-André Bory, Pierre Grandjean, André Marendaz, Michele Mossi et Rémy Pache et la soussignée s'est réunie le 15 octobre 2010.

Les travaux se sont déroulés en présence de Monsieur le Conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des Infrastructures et de Monsieur Vincent Krayenbuhl, Chef du service de la mobilité.

En ouverture de séance, la soussignée est confirmée dans sa fonction de présidente.

Position du postulant

En introduction, le postulant, rejoint par une commissaire co-signataire du postulat, présentent les raisons du dépôt de ce texte.

S'il a déjà subi de nombreux chantiers (M2 notamment), le quartier de la gare de Lausanne va prochainement vivre de sérieuses transformations afin de répondre à la nécessaire augmentation du trafic ferroviaire et aux projets d'envergure du quartier. Ce sont ainsi de nombreux projets, menés par de multiples acteurs, qui sont actuellement discutés au sein d'un périmètre restreint.

Sans souhaiter entrer dans le détail de la nature des projets, le postulant en rappelle la diversité : futur Musée cantonal des Beaux-Arts, prolongement des quais CFF, création de passages sous voies, nouveaux moyens de transport en renfort du M2, ajout éventuel de nouvelles voies, accès routiers et piétons à adapter...

Le postulat vise à demander au Conseil d'Etat d'assurer au Grand Conseil qu'il compte jouer un rôle de leader entre la multitude de projets engagés, la diversité d'acteurs (CFF, TL, etc.) et des niveaux politiques (Confédération, Canton, communes) impliqués. La coordination est présentée comme d'autant plus indispensable que les calendriers sont disparates et l'espace à disposition particulièrement restreint. Les signataires du postulat rappellent encore qu'il importe que les projets en

cours de réalisation par les uns, ne viennent pas compromettre ceux prévus sur le plus long terme par d'autres. L'urgence étant de dialoguer avant de cimenter des réalisations.

S'il fallait résumer le postulat en une image, l'inquiétude exprimée est que faute de concertation, les minutes gagnées par l'amélioration des transports publics soient perdues dans le transfert modal à l'arrivée en gare.

Commentaire du Conseiller d'Etat F. Marthaler

F. Marthaler indique que le Conseil d'Etat partage la préoccupation exprimée dans le postulat et s'étonne que les députées et députés puissent en douter. Les projections prévoyant un doublement de la clientèle ferroviaire à l'horizon 2020, les enjeux liés à la gare de Lausanne, mais plus généralement à l'axe Lausanne-Genève sont évidemment centraux pour le canton. Le Conseiller d'Etat souligne encore l'importance du projet en rappelant que si les considérations sur une 3^e voie CFF entre Lausanne et Genève sont essentielles, les enjeux sont de fait plus conséquents (notamment financièrement) concernant l'aménagement de la gare de Lausanne, mais également celles de Renens et de Cornavin.

Monsieur le Conseiller d'Etat rappelle que les engagements pris par le canton de Vaud sont sérieux, avec notamment le projet d'allouer CHF 15,3 millions de crédits d'études sur le développement de la gare de Lausanne, avec l'extension des quais vers l'ouest et la création d'un, voire de deux passages sous voies comme priorités annoncées.

Quant aux visions à l'horizon 2040 avec notamment l'hypothèse d'une gare souterraine émise en introduction par le postulant ; le plan cadre d'aménagement de la gare de Lausanne ne présente pas d'incompatibilité à cet égard. L'évolution sur le long terme de la gare de Lausanne n'est donc pas fossoyée par les briques actuellement ou prochainement posées. Toutefois selon F. Marthaler, la priorité s'avère être la recherche de solutions à l'horizon 2020, il s'agit alors de ne pas conditionner l'avancement des projets urgents à la vision d'autres projets sur le long terme.

Pour terminer, Monsieur le Conseiller d'Etat estime que l'essentiel des réponses à ce postulat se trouve dans l'EMPD portant sur le préfinancement de divers projets en lien avec l'axe Lausanne-Genève (EMPD 343[1], transmis aux commissaires en vue de la séance et sous couvert d'embargo).

Discussion générale

Répondant à une demande de précisions quant aux demandes du postulat, les co-signataires expliquent qu'ils ne souhaitent pas d'informations sur la nature de projets prévus, mais bien sur la manière dont le Conseil d'Etat règle les enjeux de coordination entre les différents acteurs de ce formidable développement, afin d'assurer notamment la cohérence sur le court, moyen et long terme des nombreux projets entrepris.

Plus concrètement, le postulat cherche à s'assurer que les acteurs des projets d'aujourd'hui échangent avec ceux des projets de demain. Il s'agit notamment de se garantir que les développements imaginés pour demain (par exemple la vision existante d'une gare souterraine) ne soient pas hypothéqués par les réalisations à courts et moyens termes. Le souhait étant que l'Etat mette en place une entité qui permette à tous ces acteurs et tous ces projets de pouvoir échanger de manière coordonnée, afin d'assurer la cohérence des projets sur la durée. Il apparaît également nécessaire de réfléchir aux

développements de la gare également en terme de quartier, afin d'englober les problématiques connexes et les acteurs concernés (rail, autres transports publics, transports privés, piétons, MCB-A etc.).

A la lumière de cet éclairage, deux propositions de clarification sont apportées au texte du postulat dans le dernier paragraphe :

" [...], nous demandons au Conseil d'Etat – en concertation avec la ville de Lausanne, les CFF et la Confédération – de formaliser ~~un projet~~ une vision claire et commune de développement de la gare et du quartier de la gare de Lausanne, de s'assurer de sa réalisabilité et cohérence à long terme et d'inscrire les projets actuels dans une telle vision ".

Ces éclairages permettent à Monsieur F. Mathaler d'indiquer que le MCB-A a, de fait, donné dès maintenant l'opportunité au Conseil d'Etat d'endosser le rôle de leader voulu par les postulants. En effet, un appareil de coordination intense a été mis en place. Il regroupe tous les acteurs actifs au développement du quartier : les autorités, divisions et services impliqués au sein de l'Etat, de la ville de Lausanne, des CFF, etc. Cette coordination œuvre d'ailleurs au-delà du MCB-A et de son quartier. (Le quartier s'entend au sens large, toute la zone au-dessus des voies entre l'avenue Ruchonnet et le Ch. de Villard étant concernée). De plus, une interface est également mise en place pour traiter les enjeux d'urbanisation et d'agglomération avec les acteurs impactés.

Monsieur le Conseiller d'Etat estime donc que cette plateforme de coordination existe et fonctionne bien, avec une bonne circulation de l'information, un ajustement des calendriers, d'autant qu'il y a passablement de financements conjoints. A vrai dire, peu de dossiers peuvent se targuer d'une coordination aussi vaste et régulière. Participant également à ces séances, M. Kräyenbühl, chef de service, souligne également la justesse du dispositif, qui se veut par ailleurs évolutif, à la lumière du développement des projets. Il précise encore que la Ville de Lausanne (mobilité) et les CFF ont établi des études stratégiques avec des visions à long terme.

Ainsi, si certains députés se satisfont des réponses du Conseil d'Etat et jugent la question ainsi réglée, la majorité d'entre eux estiment que cette plateforme de coordination se doit de se faire connaître ! Si une vision commune et cohérente entre la multitude d'acteurs impliqués existe, alors il faut qu'elle soit connue du Grand Conseil, mais également des médias et du grand public. La réponse à ce postulat permettant d'être une première étape dans ce sens.

Au vote, c'est par 7 oui et 2 abstentions que la commission propose au Grand Conseil de renvoyer le postulat, avec les propositions de clarification indiquées ci-dessus, au Conseil d'Etat.

[1] (343) Exposé de motifs et projet de décrets accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4^e voie Lausanne-Renens ainsi que des points de croisement de Mies et de Chambésy. Et Autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève. Et Accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens. Et

Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat des groupes socialiste, radical, les Verts, libéral, Alliance du centre et A gauche toute ! : 3e voie CFF Lausanne-Genève – Le Canton doit s'engager ! (08_POS_054). Et Sur le postulat Ginette Duvoisin : Dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du canton, par la mise en œuvre rapide du développement du RER vaudois (10_POS_183).

Lausanne, le 9 mars 2011.

La rapportrice :
(Signé) *Séphanie Apothéloz*