

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Rapport du CE au GC sur le postulat Jean-François Cachin et consorts - Il ne s'agit pas de prévoir le futur, mais d'être préparé au futur (10_POS_204) et Réponse du CE au GC à l'interpellation Jean-François Cachin et consorts – "Il ne s'agit pas de prévoir le futur, mais d'être préparé au futur" (12_INT_038)

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 10 octobre 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Patrick Vallat, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Eric Züger, Michele Mossi et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Olivier Mayor était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de M. Vincent Krayenbühl, chef du SM.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant explique que c'est avec satisfaction qu'il a pris connaissance de la réponse au postulat qu'il avait déposé avec Alain Monod ainsi qu'à leur interpellation, demandant de pré-réserver les terrains dans la zone des Croisettes en amont de la station, de préserver dans tous les cas un prolongement du m2 jusqu'à la Croix-Blanche, voire un jour jusqu'au Chalet-à-Gobet. Il se félicite également des mesures proposées pour le m2 dans le cadre de l'augmentation de la cadence et de la capacité de transport de passagers.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La cheffe du DIRH remercie le postulant d'avoir donné l'occasion au SM de pouvoir exposer le succès de la ligne du m2, ligne extrêmement bénéfique pour absorber le flux de passagers et aussi parce que l'effet m2 est positif sur d'autres TP : le fait que le m2 soit rattaché aux lignes CFF et structure le réseau de bus a eu pour conséquence que cette offre a eu un effet positif sur l'ensemble de la chaîne de la mobilité (bus, LEB, etc.). Une étude de l'EPFL¹ a montré que l'attractivité et le confort des TP ont des effets importants sur le transfert modal : à Lausanne, cette étude portant sur l'évolution des comportements sur dix ans conforte les choix vaudois en matière d'infrastructures de transports publics. Dans cette perspective, le postulat demandant que l'on ne préterite pas l'avenir pour un développement potentiel du m2 est le bienvenu, bien qu'à l'heure actuelle les besoins ne sont pas avérés, car il anticipe les stratégies de développement et s'assure de la disponibilité des terrains pour un développement à long terme du m2 vers le Nord.

¹ Sébastien Munafò, Derek Christie, Stéphanie Vincent-Geslin, Vincent Kaufmann, *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains. Etude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains*, EPFL, UNIGE, novembre 2012.

4. DISCUSSION GENERALE

La discussion a tourné autour des projets de développement de l'offre de TP autour de la gare de Lausanne et du métro m2 / m3. En voici les principaux éléments :

- *Le projet Léman 2030* signifiera des investissements important de la Confédération à la gare CFF de Lausanne (un milliard de travaux prévus). Ces travaux sont justifiés car on va y passer de 50'000 voyageurs/jour à 100'000 voyageurs/jour. Il semble logique, pendant les près de dix ans que dureront ces travaux, de prévoir le doublement de la ligne entre la gare et le Flon. Dès lors, le projet Léman 2030 a intégré le fait de réserver les espaces pour avoir la capacité de doubler de l'offre de métro, en l'état le projet optimisé m2 / m3, l'ensemble des partenaires, les CFF, l'OFT et le canton, partageant la même vision de ce projet.
- *Les travaux prévus à la gare CFF de Lausanne* : les quais vont être élargis, trois passages sous voies extrêmement larges créés pour faciliter les flux piétonniers, l'aménagement sous la place de la gare sera principalement utilisé comme espace d'échange, la gare CFF de Lausanne restant accrochée au métro. A la station m2 actuelle s'ajoutera un nouveau tunnel à environ 40 mètres à l'Ouest de l'actuel, dans le prolongement du Petit-Chêne. Le dépôt du dossier de mise à l'enquête publique est prévu pour fin 2014 début 2015. Ces travaux devraient débuter en 2018 et s'achever vers 2025, des travaux complexes car il faut maintenir la gare en fonction.
- *Le doublement de la ligne m2 entre la gare CFF et le Flon* : il s'agit de réaliser le projet d'optimisation du projet m2 / m3. Si projet de m3 était en effet d'abord focalisé sur sa destination finale (développer le m3 parce que Lausanne va développer le nord avec le projet Métamorphose), aujourd'hui l'urgence est au niveau de la gare de Lausanne. A terme, si tout est réalisé, le m3 fera vraisemblablement un trajet Ouchy – Blécherette avec des cadences jusqu'à 4 minutes, le m2 le trajet gare CFF – Epalinges, pouvant aller à des cadences jusqu'à 1 minute 30. L'interface avec le LEB à la gare du Flon devra être améliorée, notamment avec le passage à la cadence à 15 minutes et l'arrivée du tram depuis l'Ouest lausannois.
- *La capacité de transport du m2* : avec des mesures mises en place successivement et moyennant des investissements relativement modérés, la capacité du m2 peut être portée à 7000 voyageurs/heure, sachant que l'on a débuté à 3700 voyageurs/heure en 2008 et que l'on s'attend à atteindre la capacité maximum en 2020. Le principal investissement sera l'acquisition de nouveau matériel roulant et l'optimisation de l'exploitation automatique du m2. Jusqu'à 7000 voyageurs/heure, il n'y a pas besoin de double voie entre la gare CFF et le Flon.
- *La libération des crédits en faveur des Projets d'agglomération (PA)* est en consultation. Le CE a indiqué qu'il soutenait l'extension du tram Renens-Bussigny et a demandé à la Confédération de soutenir le m3, à tout le moins le doublement de la ligne entre le Flon et Grancy pour pouvoir conduire ces travaux en synergie avec le projet Léman 2030. La Confédération fera connaître son verdict au printemps prochain.

5. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil.

Oron-la-Ville, le 29 octobre 2013

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux