

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :
Pétition intitulée « non aux démolitions hâtives des quartiers de la Gare »

1. Composition de la commission

La commission des pétitions, composée de Mmes Catherine Aellen et Aline Dupontet, et de MM. Jérôme Christen, Philippe Germain, Pierre Guignard, Hans-Rudolf Kappeler, Jean-Marc Nicolet, Pierre-André Pernoud, Daniel Ruch et Daniel Trolliet, sous la présidence de Mme Véronique Hurni, a siégé en date du 6 septembre 2012.

Nous remercions M. Cédric Aeschlimann pour la tenue des notes de séances.

2. Personnes entendues

Pétitionnaires : Mme Barbara Fournier et M. Kinio Fukami (Collectif gare).

Représentants des autorités (DIRH, SM) : M. Vincent Krayenbühl, Chef du SM.

3. Description de la pétition

La pétition du Collectif gare intitulée « non aux démolitions hâtives des quartiers de la gare » et munie de 750 signatures a été déposée au Grand Conseil le 5 juillet 2012. Elle a été déposée conjointement au Conseil communal de la ville de Lausanne. Elle demande un moratoire immédiat sur toutes les démolitions envisagées et programmées dans les quartiers de la gare jusqu'à ce que soit pris en compte l'avis des citoyens. Ce moratoire aurait pour objectif de donner le temps aux solutions durables d'émerger pour répondre à cet enjeu urbain de taille que représente la construction d'une nouvelle centralité au cœur de la ville dont la gare est le point focal. Il s'agit enfin d'imaginer, avec les habitants, les conditions d'une évolution harmonieuse des quartiers de la gare qui s'inscrive dans le respect de leur histoire, de leur mixité sociale et de leur qualité du vivre ensemble.

4. Audition des pétitionnaires

Les pétitionnaires ont expliqué que le Collectif gare s'était constitué suite à l'annonce en juillet 2011 par les CFF de la possible démolition de plusieurs maisons à la Rue du Simplon et à la Rue des Epinettes. Ce mouvement s'est créé de manière parallèle à l'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL) dans le cadre du relogement des locataires. Le Collectif gare demande qu'une réflexion urbanistique globale concernant l'un des pôles majeurs de la ville de Lausanne ait lieu avec les citoyens, et non de manière sectorielle dans le quartier, avec d'une part les démolitions annoncées dans le quartier sous-gare, et d'autre part le projet de pôle muséal du MCBA. Dans ce contexte, les pétitionnaires ont fait part de la difficulté de réunir une information cohérente au vu du saucissonnage des projets qui ont cour à Lausanne. Les pétitionnaires admettent que personne ne conteste l'augmentation du trafic et l'agrandissement de la gare. Ils déplorent cependant l'absence de pression des politiques sur les CFF concernant ces questions. Faisant une comparaison avec le Collectif 500 à Genève, qui a reçu le soutien de politiciens de poids pour la sauvegarde du quartier des Grottes, ils ont indiqué que les citoyens concernés se sont sentis abandonnés dans cette affaire compliquée, qui implique la Ville, le Canton et les CFF. Ainsi, les citoyens membres du collectif

ont voulu alerter le parlement pour lui communiquer leurs préoccupations concernant l'avenir de Lausanne et de son urbanisme. Ils ont également fait part de leurs préoccupations en matière de sécurité, la mixité sociale étant selon eux le premier pilier de la sécurité et du bien vivre en ville. Ils ont cité à cet effet l'exemple de rupture de la mixité sociale du quartier de Ruchonnet dans lequel les habitations de standing remplacent petit à petit les habitations à loyer modéré.

Les pétitionnaires ont rappelé que les faits suivants se sont produits pendant l'été 2012. Une convention concernant le relogement des locataires a été signée entre l'ARGL, la ville et les CFF. Trois maisons ont par ailleurs été sauvegardées, mais le Collectif a émis des doutes sur leur avenir à terme dans cette configuration, puisque les CFF en sont devenus propriétaires et incitent leurs locataires à partir. Les membres du Collectif ont souligné le fait que la convention avec l'ARGL avait été signée avant une présentation de l'avant-projet de la gare, permettant au CFF d'éviter un certain nombre d'opposants potentiels.

Suite à la présentation des pétitionnaires, un commissaire a relevé d'une part que le canton avait un rôle secondaire dans ce contexte, qui concerne avant tout la ville de Lausanne et les propriétaires des logements et des terrains. D'autre part, il a soulevé les questions d'un palier supplémentaire dans l'élaboration du projet avant la mise à l'enquête et de la revendication d'une place dans la discussion du développement urbain de la ville de Lausanne. Les pétitionnaires ont répondu que c'était bien l'objet de leur pétition, soulignant qu'ils avaient l'impression que la participation des habitants du quartier à son évolution globale, incluant le futur MCBA, avait été mise de côté. Une partie des éléments concernent le canton et une autre la ville. Dans cette perspective, des conseillers communaux ont été abordés sans grand succès.

Une commissaire a estimé que la question des quais et de l'extension de la gare n'était pas liée au musée, mais à l'augmentation du trafic. Elle a aussi indiqué que les habitants concernés seraient indemnisés et relogés, selon le communiqué de presse paru le 16 août 2012. A la question de connaître ce qui motive les pétitionnaires à continuer au vu de cet accord, qui lui semble acceptable, ces derniers ont répondu que les deux éléments qui sont le musée et la gare, sont deux projets liés. Si de nombreux éléments techniques viennent appuyer le projet ferroviaire, ils ont estimé que les questions urbanistiques, de passages sous voie, de circulation, de flux et de connexions étaient absentes du débat. Par ailleurs, ils ont constaté une manière distincte de communiquer sur ces deux projets alors qu'il n'est pas possible de les isoler, puisqu'ils sont de part et d'autre des voies. Ils ont aussi relevé, même si cela peut se défendre par des éléments techniques, que le calendrier des chantiers n'était pas coordonné, avec d'abord celui du musée et ensuite celui de la gare.

Relevant les demandes fortes des pétitionnaires intitulées « non aux démolitions, non à la destruction d'habitations en pleine crise, non à la destruction irréfléchie de notre patrimoine ou encore non à l'utilisation spéculative et au gaspillage », un commissaire a demandé dans quelle mesure les pétitionnaires ont tenu compte de l'évolution des transports publics que le canton souhaite promouvoir et faire progresser, et en particulier de la nécessité de développer les gares. Il a aussi demandé dans quelle mesure les pétitionnaires ont tenu compte de l'économie de la ville de Lausanne dans ce contexte. Le collectif a répondu s'interroger sur l'utilisation du sol et sur le choix du site, en particulier sur le fait que la ville est maintenant propriétaire de ces terrains qui sont une interface entre train, M2 et futur M3. Avec ces convergences sur la place de la gare, le musée va ajouter de la population supplémentaire, ce qui nécessite une réflexion. Les pétitionnaires ont ajouté que le Collectif était apolitique et se préoccupait avant tout de l'absence d'intérêt porté aux habitants, qu'ils soient riches ou pauvres, qui animent ce quartier. Ils ont remarqué qu'un pôle muséal tout à côté de la gare desservait l'économie car il serait mieux de permettre aux visiteurs de se balader en ville pour faire quelques achats hors du périmètre de la gare. Leur demande de

moratoire a pour objectif de savoir où vont passer les transports publics, où va se situer le pôle muséal, qui peut d'ailleurs encore être évité de manière démocratique selon eux.

A la question de savoir si les problèmes présentés seraient résolus si le projet de pôle muséal ne voyait pas le jour, les pétitionnaires ont estimé qu'il n'était pas possible de répondre et de mettre ces deux projets en relation de cette manière. Le paradoxe de casser de l'infrastructure pour libérer un espace au nord et de racheter des immeubles à casser pour reconstruire de l'infrastructure au sud a néanmoins été mis en évidence. Le Collectif s'est déclaré motivé car convaincu qu'il y avait matière à réflexion. De plus, il a mis en évidence que le projet de la gare ne concernait pas que le prolongement des quais, mais aussi tout un espace commercial. Pour tous ces aspects, les pétitionnaires souhaitent la tenue d'assises publiques, avec des experts indépendants en plus des porteurs du projet.

5. Audition des représentants de l'Etat

Le Chef du SM évoque le communiqué de presse du 16 août 2012 concernant l'accord passé entre la ville de Lausanne, les CFF et l'ARGL. Pour lui, l'essentiel de l'état du dossier s'y trouve, et il précise que le 20 août 2012, l'assemblée générale de l'ARGL a accepté l'accord et qu'il a été signé par les 3 parties dans une convention.

Il souligne que grâce à l'optimisation du projet de gare de Lausanne, en recalant les quais, 3 immeubles situés à l'ouest de la gare, aux Epinettes, pourront être préservés. Ils ont été achetés par les CFF. Pour le reste, l'accord concernera les numéros 22, 24 et 26 de la Rue du Simplon, avec environ 54 logements, pour lesquels les CFF ont un contrat d'acquisition à terme.

Le Guesthouse de Lausanne, qui n'est pas un immeuble locatif, sera également touché. Il appartient aux CFF de longue date et avait été acheté dans le cadre de développements futurs. Dans ce cas, la problématique concerne la ville et la possibilité d'avoir des logements touristiques économiques, les loyers pratiqués tenant compte de la situation précaire de ce bâtiment. Enfin, des tractations de nature financière entre les CFF et son propriétaire sont en cours concernant une villa qui se trouve à côté du Guesthouse.

Il signale le très fort engagement de la municipalité de Lausanne à soutenir les CFF afin que ce projet de gare se réalise, et en particulier celui du municipal en charge de la culture et du logement, M. Junod. Il s'est appliqué à trouver des solutions et un dispositif donnant priorité pour retrouver des logements pour les personnes habitant à la Rue du Simplon. Un montant pour le déménagement a été déterminé, ainsi qu'une indemnité et des règles concernant les écarts de loyers pendant une période initiale.

Le projet devrait se réaliser à partir de 2016 et un grand travail de finalisation est encore à réaliser à ce stade de l'avant-projet. Les locataires ont été informés suffisamment à l'avance et si certains s'en vont, cela va permettre de trouver des solutions avant cette échéance de 2016, sachant que le chantier continuera jusqu'au-delà de 2020.

Il indique que le canton s'est engagé par un décret voté début 2011 et lié à Léman 2030, où il accorde un préfinancement de CHF 158.5 millions pour la quatrième voie Lausanne-Renens, et le point de croisement de Mies et de Chambésy. Le canton a également accordé une avance de fonds de CHF 34.8 millions pour financer les études de la gare de Lausanne, le complément de la quatrième voie Lausanne-Renens et le saut de mouton de Malley. Pour le projet de gare de Lausanne, les études seront achevées et les enquêtes publiques bien engagées en 2014. Il rappelle que cette gare n'a pas été modifiée depuis 1900 et que le nombre de voyageurs y a considérablement augmenté, avec des problèmes de circulation sur les quais et dans les passages sous voies. Pour augmenter la capacité de transport des trains, il faut pouvoir les allonger, ce qui a un impact sur les riverains. La gare de Lausanne pourra accueillir des trains de 400m, soit 1200 voyageurs assis dans des trains à deux étages. Avec des cadences à la demi-heure, cela permettra de répondre à la

croissance du trafic entre Lausanne et Genève, qui est prévu pour doubler ces vingt prochaines années. Concernant la Riviera, les conditions sont également difficiles et d'autres gares devront être réaménagées à 400 m. La gare de Lausanne est ainsi un élément clé dans ce développement global. Il est prévu de transformer les passages sous voies, dont trois sont prévus, plus larges, avec une hauteur plus agréable. De manière plus large, le projet Lausanne-Renens est la première priorité avec la réalisation de la quatrième voie et du saut de mouton, qui permettra de décroiser les trains. Les travaux devraient démarrer en 2015 pour se terminer en fin 2018, permettant d'améliorer les cadences du RER. Actuellement, le nombre de voies est insuffisant pour le faire. Les travaux de la gare de Lausanne interviendront ensuite et prendront beaucoup de temps, car elle sera exploitée en chantier.

Concernant la pétition déposée, il relève qu'elle l'a été avant l'accord passé entre l'ARGL, la ville de Lausanne et les CFF. Il estime que les personnes concernées ont reçu un principe de solution et constate que peu de signataires de la pétition viennent des immeubles du Simplon concernés. Les pétitionnaires n'ont rien à voir avec l'ARGL qui est l'association qui a signé l'accord avec la municipalité et les CFF.

Aux questions de plusieurs commissaires concernant le manque de communication et l'absence de démarche participative, qu'il s'agisse des projets du MCBA ou de l'agrandissement des quais, le Chef du SM a répondu que l'ARGL était le porte-parole des locataires concernés, qui allaient subir ces travaux et qu'un accord général, soutenu par les CFF et la ville de Lausanne, avait été trouvé. Selon lui, les questions qui touchent à l'urbanisme dans ce secteur ne relèvent pas de cette problématique. Il pense notamment à l'urbanisme au sud de la gare et aux aménagements publics qui relèvent de la compétence de la ville de Lausanne et de ses politiques d'aménagement du territoire et du logement. A la lecture du texte de la pétition, il estime que son objectif est de soutenir les personnes dont les immeubles seraient démolis. Il remarque que la mixité sociale va être maintenue dans les immeubles futurs, notamment à la Rue Voltaire, au sud de la gare, car la ville y a des projets de coopératives pour y loger en priorité des personnes des immeubles du Simplon.

Il précise que les négociations avec les riverains n'ont pas été conduites par le canton, mais par la ville de Lausanne et les CFF. Il souligne qu'un travail approfondi été réalisé par les CFF, même s'il reconnaît que leur manière d'informer les riverains il y a 18 mois n'a pas été très heureuse. Depuis, la ville, qui veut développer cette gare et que les CFF investissent à Lausanne, a repris les affaires en main et a apporté son soutien, avec pour résultat l'accord passé avec l'ARGL. Au niveau du canton, qui finance une partie des travaux, celui-ci a encouragé les CFF à trouver une solution qui soit la meilleure possible, ce qui a permis de maintenir trois immeubles, avec d'éventuelles dérogations aux normes ferroviaires.

Soucieux du respect de l'autonomie communale, il se déclare néanmoins prêt à transmettre le reproche au niveau communal. Par ailleurs, concernant le Collectif gare, il pense qu'il faut retranscrire ses demandes aux municipaux concernés, demandes qu'ils devraient très bien connaître.

Un commissaire demande si l'hypothèse de ne pas construire le pôle muséal à cet endroit aurait des conséquences positives au sud de la gare. Il demande aussi si dans quelques années les CFF ne vont pas se rendre compte que la surface consacrée au pôle muséal va leur poser problème par rapport à des besoins plus étendus. Il cite l'exemple du projet de développement de la cour aux marchandises à Vevey. Il demande si la limitation des possibilités de développement avec le pôle muséal n'est pas un gros risque. Il lui a été répondu que le bâtiment de la gare lui-même limitait le développement vers le nord. En effet, outre la halle d'entretien, il faudrait raser l'ancienne poste, le bâtiment de la gare et travailler la courbe de l'ancienne poste pour permettre un tel développement. Le Chef du SM a estimé que le périmètre avait été bien analysé. Il pense aussi qu'à l'horizon 2040-2050, il sera

sans doute difficile de s'étendre encore vers le sud. Pour construire des quais supplémentaires, il faudra sortir beaucoup d'argent pour réaliser des ouvrages souterrains comme à Zurich, avec des rampes d'accès et des tunnels qui coutent entre CHF 2 et 3 milliards.

Ainsi, le projet de musée ne permet pas de mettre des quais supplémentaires et l'extension prévue est la meilleure possible. Il relève enfin que l'activité du secteur ne concerne pas les marchandises et que les locaux, désormais vides, étaient affectés à l'entretien des trains régionaux, qui va être déplacé sur d'autres sites. Le stationnement du train des pompiers est encore ouvert.

6. Délibérations

Un commissaire déclare ses intérêts comme membre du Conseil d'administration des CFF. Il souligne que ce projet est d'importance nationale et non limité au canton de Vaud ou à Lausanne. Les enjeux sont grands avec le prolongement des quais pour CHF 1.3 milliard, dont le financement n'est pas encore assuré. Il est planifié dans le programme ZEB et fera partie de la nouvelle Loi sur le développement des infrastructures ferroviaires. Dès lors, il est important que les autorités se positionnent aujourd'hui pour que le financement soit disponible pour ce type d'investissement d'importance nationale, ce afin d'éviter que les choses ne se passent ailleurs.

Avec la protection des locataires, l'urbanisme de Lausanne, la remise en question de la politique des transports publics, le pôle muséal, la frustration de ne pas être entendu et une envie forte de continuer à mener le combat, il est d'avis que cette pétition mélange trop de sujets et est trop confuse. Avec plusieurs commissaires, il propose son classement car elle pourrait retarder des projets importants sans apporter de solutions aux points soulevés.

Une commissaire remarque que la demande d'assises avec la population pour traiter des problèmes urbanistiques dépasse largement le cadre de la gare. Elles auront un impact sur ce développement avec une remise en question du développement de la gare et du pôle muséal.

Un autre commissaire ajoute que les pétitionnaires auront la possibilité d'être consultés et de s'exprimer lors de la mise à l'enquête. La phase actuelle est celle de l'organisation des propriétaires pour développer. Lors de la mise à l'enquête, ils auront encore de larges possibilités de s'exprimer et pourront s'opposer au projet. Il constate cependant qu'ils disent non à tout et demandent un moratoire.

Un commissaire remarque que les pétitionnaires se plaignent quand d'autres déplorent l'absence de trains comme dans la Broye. Il estime aussi que le communiqué de presse est en décalage avec ce que les pétitionnaires demandent aujourd'hui.

Un commissaire déclare avoir rencontré Mme Fournier il y a une année et constate une confusion entre intérêt public et privé chez les pétitionnaires. Leur démarche part d'intérêts privés qu'ils ont voulu élargir à un intérêt public, mais ils ne savent pas très bien comment le démontrer. Malgré tous leurs efforts, il ne peut pas accepter cette pétition, mais souligne un déficit de communication considérable, surtout au départ.

Une commissaire explique que le contexte est très privé car les locataires de l'immeuble d'une des pétitionnaires ont été priés de passer de l'autre côté de l'immeuble pour laisser la place à des duplex avec vue sur le lac. Cette personne va aussi subir des travaux pendant des années et elle insiste sur le fait que ces intérêts privés risquent de ressortir à un moment ou à un autre.

Un commissaire ajoute, en termes de communication, que le résultat est souvent le même, quel que soit le ton. Cela peut limiter les discussions et les espoirs, même si l'on peut être compatissant.

7. Vote

Prise en considération de la pétition

Nombre de voix pour : 0

Nombre de voix contre : 11

Abstention : 0

Par 0 voix pour, 11 voix contre et 0 abstention, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Corcelles-le-Jorat, le 16 octobre 2012.

Le rapporteur :
(signé) *Daniel Ruch*