

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Rebecca Joly et consorts - Qu'est-ce qui se trame avec le tram ? (18_INT_122)

Rappel de l'interpellation

Le 8 février dernier, nous apprenions que le Tribunal administratif fédéral (TAF) rendait sa décision tant attendue sur le projet d'agglomération du tram devant relier Renens-Gare à Lausanne-Flon.

En substance, le TAF a confirmé la décision d'approbation des plans (DAP) de l'Office fédéral des transports (OFT) du 7 mars 2016 s'agissant du tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1), du bus à haut niveau de service (BHNS) Prélaz-les-Roses – Saint-François et du garage atelier (GAT). Il a en revanche déclaré que la route prévue entre Vigie et l'avenue Jules-Gonin n'était pas suffisamment liée au projet ferroviaire pour faire l'objet d'une procédure unique devant l'OFT. Cette décision fait l'objet d'un recours annoncé des tl.

Si nous ne devons prendre qu'une date symbolique dans l'exposé des motifs de l'arrêt du TAF, c'est le 15 mars 2010, date du dépôt des plans du tram auprès de l'OFT afin d'obtenir une concession de chemin de fer pour cette liaison. A ce moment, le tracé du tram était connu, seules les mesures d'accompagnement étaient encore à définir. Mais le principe était bien là : nous voulions un tram du centre-ville de Lausanne vers l'Ouest lausannois.

Aujourd'hui, en février 2018, le projet est toujours englué. Or, c'est toute une région du canton qui attend depuis longtemps un transport urbain efficace et une vision de la mobilité ambitieuse. Pour rappel, le tram doit remplacer deux lignes de bus actuellement surchargées — le 17 et le 18 — dont la vétusté et la surcharge font souffrir des millions de voyageurs annuels de l'agglomération. Ainsi la patience vient à manquer !

La décision du TAF ne donne pas entièrement raison au projet. Elle laisse en suspens la question d'une des mesures d'accompagnement prévues. Cependant, elle valide le projet en tant que tel et dans son entier : le tram, la liaison par BHNS et la fermeture au trafic individuel motorisé de la route de Genève et du Grand Pont. L'autorisation de construire concernant ces projets est donc délivrée, sous peine d'un recours concernant ces parties du dispositif de la décision du TAF.

En somme, le tram peut commencer à exister, si nous voulons bien lui donner sa chance. C'est toute une région qui appelle de ses vœux la construction du tram et l'avancée qu'il va constituer pour la mobilité d'une grande partie de l'agglomération Lausanne-Morges. Ainsi, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Est-ce que les travaux du tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1) et du BHNS Prélaz-les-Roses – Saint-François pourraient débiter malgré la décision du TAF concernant la rampe Vigie-Gonin ?*
- 2. En cas de recours devant le Tribunal fédéral (TF), quelle est la position du Conseil d'Etat sur une éventuelle demande d'effet suspensif permettant de suspendre l'application de la décision du*

TAF sur les éléments qui ne seraient pas attaqués, comme la validation du projet de tram, et ainsi de commencer sans délai le chantier du tram ?

3. *Si le TF confirmait la décision du TAF et que les acteurs du projet poursuivaient dans l'idée de réaliser le barreau Vigie-Gonin, à quelle nouvelle procédure serait-il exactement soumis ? Et quel est le planning réaliste pour une mise en service du tram et des BHNS avec cette nouvelle procédure ?*
4. *Dans le cas où le TF valide l'arrêt du TAF, quelles sont les solutions envisagées par le Conseil d'Etat et les autres partenaires du projet pour régler la problématique des transports individuels motorisés, ainsi que le demande l'OFT ?*

Souhaite développer.

(Signé) Rebecca Joly et 23 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le projet des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU), dont le tram est une des pièces maîtresses, a pour objectif d'améliorer la mobilité dans toute l'agglomération lausannoise, en prenant en compte le fort développement démographique et économique prévu à l'horizon 2030 (85'000 habitants et 50'000 emplois supplémentaires). Conséquence de cette croissance, les besoins en mobilité sont en constante augmentation.

La stratégie d'accessibilité de l'agglomération est construite autour d'une approche multimodale dans laquelle les transports publics sont la colonne vertébrale d'une mobilité durable, en complémentarité avec la mobilité douce et le trafic individuel motorisé. L'augmentation de la capacité de déplacement passe par un transfert modal nécessitant un renforcement significatif de l'offre en transports publics et une maîtrise du trafic individuel motorisé.

Le réseau des axes forts est articulé autour des métros, des bus à haut niveau de service (BHNS) et du tram. Ces lignes existantes et futures offrent aux usagers des capacités de déplacement élevées, plus rapides et plus confortables, grâce à de meilleures fréquences et à une meilleure fiabilité de l'horaire. Elles créent le lien indispensable entre les gares du réseau national et régional, et les lignes classiques de bus.

La première étape du tram t1 (Lausanne, Flon – Renens, gare) constitue un maillon essentiel du réseau des axes forts, reliant les principales interfaces des transports publics de Lausanne, Renens et Prilly-Malley. Il améliorera les déplacements entre le centre-ville de Lausanne et la gare de Renens, en passant par des quartiers en plein développement dans les communes de Lausanne, Prilly et Renens.

Le projet de la 1^{re} étape du tram a été mis à l'enquête conjointement avec les aménagements routiers des BHNS dans le centre de Lausanne (entre St-François et Galicien) et le garage atelier, dans une unique procédure fédérale d'approbation des plans.

Pour permettre au tram de circuler dans le quartier du Flon et d'exploiter la ligne BHNS, le projet mis à l'enquête comprend la fermeture au trafic individuel motorisé de deux axes qui seront réservés exclusivement aux modes doux et aux transports publics, à savoir :

- la rue de Genève, sur sa portion comprise entre le nord-ouest de la place de l'Europe et la rue de la Vigie ;
- le secteur du Grand-Pont compris entre l'ouest de la place St-François et l'est de la place Chauderon.

Pour accompagner la fermeture de ces deux axes (et leurs reports de trafics) tout en maintenant une accessibilité maîtrisée au centre-ville pour le trafic automobile, diverses mesures d'accompagnement sont prévues par le projet mis à l'enquête, dont la création d'une nouvelle liaison entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules-Gonin ("la rampe Vigie-Gonin"), et l'adaptation de carrefours-clés sur le

réseau principal de la ville.

Il s'agit, tout en projetant une diminution globale du trafic au centre-ville par le développement des transports publics, d'éviter une congestion de la circulation individuelle sur le réseau principal qui aurait également pour conséquence de péjorer les lignes de bus. Le tram étant un complément indispensable aux autres moyens de transport de la région lausannoise, son arrivée ne doit pas avoir pour conséquence de les paralyser.

L'Office fédéral des transports (OFT) a octroyé le permis de construire à l'ensemble du projet en date du 7 mars 2016. 13 recours ont été déposés auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF) qui a statué le 6 février 2018, en n'admettant partiellement qu'un des recours (l'ensemble des autres recours a été rejeté). Par son arrêt, le TAF confirme très nettement le projet et son intérêt public. Le TAF ne remet pas en question le bien-fondé de la mesure d'accompagnement de la rampe Vigie-Gonin dans le projet global des axes forts mis à l'enquête en juillet 2012, mais uniquement la compétence de l'OFT pour l'approuver, arguant que l'intensité du lien entre la liaison routière et le projet ferroviaire n'est pas assez prononcée (d'un point de vue matériel et spatial) pour justifier que tout soit inclus dans une procédure d'autorisation fédérale. Le projet se trouve ainsi devant une complication procédurale, mais non devant une contestation sur le fond. En effet, le TAF écrit que la "nécessité d'une telle liaison routière [n'est] pas remise en cause par le Tribunal de céans, notamment eu égard aux diverses études figurant au dossier et au fait que la concession a reconnu sa nécessité".

Réponses aux questions

1. Est-ce que les travaux du tram Renens-Gare – Lausanne-Flon (t1) et du BHNS Prélaz-les-Roses – Saint-François pourraient débiter malgré la décision du TAF concernant la rampe Vigie-Gonin ?

La décision du TAF (première instance) a donné lieu, dans le délai imparti, au dépôt de recours auprès du Tribunal fédéral (TF) en deuxième instance, dont deux demandent l'effet suspensif. L'autorisation de construire du tram t1, du BHNS (entre St-François et Galicien) et du garage atelier (GAT) est, en conséquence, suspendue aux décisions du TF sur le fond et sur l'effet suspensif.

Si les demandes d'effet suspensif sont rejetées par le TF, les transports publics de la région lausannoise (tl), la DGMR et les communes partenaires du projet examineront dans quelle mesure certaines parties des travaux pourront être préparées et démarrées dans l'attente d'une décision exécutoire sur la rampe Vigie-Gonin et dans le respect des engagements pris par les parties dans le cadre de la procédure.

2. En cas de recours devant le Tribunal fédéral (TF), quelle est la position du Conseil d'Etat sur une éventuelle demande d'effet suspensif permettant de suspendre l'application de la décision du TAF sur les éléments qui ne seraient pas attaqués, comme la validation du projet de tram, et ainsi de commencer sans délai le chantier du tram ?

La décision des tl est de ne pas demander l'effet suspensif. Le Conseil d'Etat y souscrit pleinement.

Dans le contexte décrit ci-dessus et compte tenu du fait que d'autres recourants ont demandé l'effet suspensif, le Conseil d'Etat regrette cette situation qui fait peser une hypothèque sur le projet et retarde sa mise en œuvre alors que le TAF a confirmé par sa décision le bien-fondé du projet. Le Conseil d'Etat approuve et fait sienne la position des partenaires du projet, à savoir, en fonction des décisions à venir du TF, d'examiner quelles seraient les parties du projet qui pourraient être réalisées.

3. Si le TF confirmait la décision du TAF et que les acteurs du projet poursuivaient dans l'idée de réaliser le barreau Vigie-Gonin, à quelle nouvelle procédure serait-il exactement soumis ? Et quel est le planning réaliste pour une mise en service du tram et des BHNS avec cette nouvelle procédure ?

Cette option devra être étudiée à l'issue du traitement des recours au Tribunal fédéral, et uniquement si le Tribunal fédéral devait confirmer la position du TAF. Comme l'indique le TAF dans son arrêt, une

mise à l'enquête selon une autre procédure serait envisageable et resterait à déterminer.

Le planning pour la mise en service du tram, du BHNS et du GAT étant fortement conditionné par le traitement de ce dossier au TF, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure, en l'état actuel, d'indiquer une date de mise en service avec un bon niveau de fiabilité.

4. Dans le cas où le TF valide l'arrêt du TAF, quelles sont les solutions envisagées par le Conseil d'Etat et les autres partenaires du projet pour régler la problématique des transports individuels motorisés, ainsi que le demande l'OFT ?

La rampe Vigie-Gonin est une mesure d'accompagnement du projet qui permet la fermeture projetée des deux axes routiers décrits ci-dessus à la circulation individuelle. Cette mesure permettra d'éviter que les flux se concentrent au carrefour Chauderon Sud, ce qui provoquerait sa saturation, bloquant par ailleurs d'autres carrefours dont Chauderon Nord ou Saint-François.

En l'absence d'une telle infrastructure, les études et simulations de trafic effectuées (qui comprennent déjà des hypothèses de diminution de trafic ambitieuses) démontrent que le carrefour Sud du Pont Chauderon connaîtrait quotidiennement des surcharges importantes, entravant par la même occasion la circulation des bus (lignes 3, 6, 16 et 21) et conduirait à des effets secondaires nuisibles sur les axes secondaires et dans les quartiers d'habitation.

Le choix de réaliser la rampe Vigie-Gonin est le résultat d'une analyse comparative de nombreuses variantes étudiées. Elle s'est révélée la mesure la mieux à même d'éviter un engorgement sans susciter d'autres contraintes techniques problématiques.

Dans tous les cas, le planning des travaux et des mesures d'accompagnement devra être à nouveau analysé lorsque l'arrêt du TF sera connu. Toutefois, les suites précises qu'il conviendra de lui donner ne pourront être précisément examinées qu'à la lumière de ses considérants.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 mai 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean