

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

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Jean-François Cachin et consorts
- Une nouvelle réaffectation du P+R provisoire de Vennes**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 2 novembre 2017 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs et Léonore Porchet (qui remplace Christian van Singer), ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Christian van Singer et Pierre Volet étaient excusés.

Accompagnaient Mme Jacqueline de Quattro, cheffe du DTE : M Pierre Imhof, chef du SDT, M. Pasquale Novellino, Responsable de domaine, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Ce dossier remonte loin dans le temps, puisque traité par feu Jean-Claude Mermoud, et il relève de l'aménagement du territoire. Il concerne précisément la problématique du stationnement des cars de visiteurs d'Aquatis et plus généralement les véhicules lourds à l'approche de Lausanne. Ce dossier a déjà fait l'objet de 3 interventions parlementaires.

Le postulat 10_POS_2013, déposé le 12.10.2010, demandait d'examiner l'utilisation de l'ancien P+R provisoire dans la boucle autoroutière de Vennes comme parking pour véhicules légers et lourds (cars). La commission chargée d'examiner ce postulat a restreint la demande d'utilisation aux seuls véhicules lourds et a ajouté la demande d'étudier la problématique du parcage des véhicules lourds à l'échelle du PALM. Le Grand Conseil a pris en considération partiellement le postulat amendé et l'a transmis au Conseil d'état le 24.01.2012.

Le postulat 13_POS_044, déposé le 5.11.2013, demandait d'examiner la réalisation de places de stationnement pour cars le long des routes de Berne et de la Corniche. La commission ayant traité ce postulat a conclu que ces solutions ne sont pas faisables pour diverses raisons techniques et juridiques. Ce postulat a été retiré le 09.09.2014 au bénéfice de la résolution Durussel 14_RES_014. La réponse à cette résolution a été apportée par un courrier du Conseil d'Etat en mars 2015.

Concernant le postulat 10_POS_213, la Confédération et la commune de Lausanne ont signé une convention le 18.12.2014 pour la réalisation de quatre places de parc pour cars dans la boucle autoroutière de Vennes, pour une durée de 15 ans. Cette question est donc réglée.

L'aspect aménagement du territoire de ce dossier est également résolu. La boucle autoroutière de Vennes fait partie du domaine public cantonal et est affectée en zone forêt. L'OFROU qui entend

utiliser cette boucle comme place d'installation et de stockage, a demandé une prolongation de 10 ans de l'autorisation temporaire de défricher. Elle va faire une demande définitive de changement de zone. La compensation est prévue par l'utilisation du reboisement compensatoire anticipé réalisé le long de la Vuachère lors de la modification du PAC Vennes. Les démarches de planification adéquates sont et vont être entreprises.

La demande d'étudier le stationnement des véhicules lourds dans le PALM a fait l'objet d'une réponse du Conseil d'Etat à la résolution Durussel et est reprise dans le rapport.

La Conseillère d'Etat rappelle que la définition des places de stationnement pour véhicules à moteur est de compétence communale et qu'il appartient au maître d'ouvrage d'être prévoyant, d'anticiper le problème et de proposer des solutions. Le Conseil d'Etat ne juge pas nécessaire de développer une stratégie spécifique pour un enjeu de compétence communale et qui peut être traité au cas par cas.

3. POSITION DU POSTULANT

Le postulant a lu la réponse avec attention. Il s'étonne des deux derniers paragraphes. Lorsque la commission a traité son postulat, elle avait demandé d'élargir l'étude du stationnement des véhicules lourds pour l'agglomération lausannoise et non uniquement pour Lausanne. Il ignore ce qui sera fait dans le futur lorsqu'il faudra trouver des places pour des cars et des véhicules lourds à stationner dans la périphérie lausannoise et à Lausanne s'il n'y a pas de coordination. La réponse finale le désole, car il lui semble que de ce côté, l'Etat « se tire des flûtes ».

En réponse à la position du postulant, il est rappelé que le rapport mentionne spécifiquement que dans le PALM, il est prévu d'élaborer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération. Elle concernerait l'ensemble des besoins et des véhicules. Une stratégie cantonale paraît superfétatoire.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Que prévoit la ville de Lausanne sur le site de Vennes ?

La boucle appartient à la confédération, représentée par L'OFROU. Une convention a été passée avec la ville de Lausanne par laquelle L'OFROU accepte de céder provisoirement une partie de cette boucle autoroutière pour stationner 4 cars. La convention a été passée entre la ville de Lausanne et la Confédération. Le canton n'est pas partenaire. L'OFROU se réserve l'utilisation du solde pour l'utiliser comme place de dépôt pendant les travaux, notamment ceux entre Belmont et Vennes. L'affectation ne permet pas de faire autre chose que du stationnement ou du dépôt. L'OFROU souhaite une affectation définitive qui permette d'utiliser cette place pour des besoins en lien avec l'autoroute.

Il est relevé que ces préoccupations ont également été abordées au Conseil communal de Lausanne. La déception du postulant est partagée par rapport au manque de vision global dans le cadre du PALM. En effet, le centre-ville de Lausanne risque de porter de manière assez lourde l'arrivée de ces camions en pénétrante. La stratégie actuelle de la ville est de permettre aux camions de déposer leur remorque le long de la Route du Vélodrome, afin de ne pas surcharger le centre-ville. Un projet de parking à côté de la Blécherette a été abandonné. Ainsi ces questions restent vivaces et il aurait été apprécié qu'elles ne restent pas qu'au niveau communal, car une stratégie d'agglomération se met en place. Les propos de la représentante du Conseil d'Etat se veulent rassurant au sujet de la stratégie au niveau de l'agglomération. Il sera fait attention à ce que cette stratégie porte sur toute l'agglomération et ne fasse pas porter le poids des poids lourds sur les pénétrantes de la ville de Lausanne.

Il est rappelé que lorsque cette boucle a été utilisée pour les baraques de chantiers de la construction du M2, il était prévu de reboiser cette zone, qui n'était pas en zone forêt. Un projet intitulé par l'ancien responsable des travaux de la Ville de Lausanne prévoyait de créer une butte et des places pour des véhicules lourds et des véhicules légers. L'OFROU a décidé d'utiliser cette place pour les besoins en cours de réfection de l'autoroute. Suite à l'intervention du Conseil d'Etat, 4 places ont pu être libérées. Il est urgent de pouvoir en disposer. Certains commissaires se déclarent mitigés par rapport à la réponse du Conseil d'Etat à cette question importante. Si la politique cantonale vise le transfert de la route au rail, avec des investissements fédéraux et cantonaux, la desserte locale fine restera assurée par un certain nombre de camions ou de véhicules dits lourds. La demande initiale de complément de ce postulat était légitime et logique, en rapport avec la politique cantonale en matière de transport. Une réflexion un peu plus approfondie à cette question eut été souhaitable, car les deux derniers paragraphes semblent relativement minimalistes. Le problème ne concerne pas que Lausanne, mais le Canton dans sa globalité, avec des transferts entre axes routiers et autoroutiers, les cars de tourisme. La capacité de places pour les cars n'est pas assez importante.

Politique de stationnement des véhicules à moteurs – maintien de la compétence communale ?

Il est rappelé que la politique de stationnement des véhicules à moteur est une compétence communale. Si les députés estiment que du moment qu'il y a une réflexion intercommunale, cette compétence doit être transférée au canton, il faut le dire clairement. Il n'est pas sûr que ce soit le vœu des communes concernées. Le PALM se calque sur les demandes de la confédération.

Cette problématique n'a pas été remontée par les communes dans le cadre des travaux du PALM. Pour la DGMR, cette problématique n'est pas particulièrement importante. L'étude de stationnement telle que prévue dans le PALM portera principalement sur les voitures.

La question de la stratégie de stationnement régionale est abordée. En effet, dans le cadre du PALM, il est prévu que les communes et le canton s'associent dans le cadre de la gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA). Sont partenaires le canton, les transporteurs et les communes de Lausanne, Renens et Morges. L'idée est d'adopter un système de gestion du trafic qui permette de gérer les flux de mobilité à l'intérieur de l'agglomération pour ce qui est des grands mouvements. Pour la région morgienne, par exemple, la stratégie sera accompagnée d'une étude spécifique sur les conséquences de l'introduction de cette GCTA sur les routes plus fines, en dehors des axes principaux, avec la problématique du report de charge qu'engendre le fait de fermer une route nationale. Dans ce cadre, il semble que la question du stationnement et de la localisation d'aires de stationnement pour les poids lourds peut être imaginée. Le fait de ne pas élaborer une stratégie uniquement isolée sur la question des poids lourds ne paraît pas incongru. Traiter cette question dans le cadre des études GCTA ou connexes paraît correct. D'autres communes paient aussi leur tribut au trafic de transit.

Pour le Canton, la question sous l'angle de l'aménagement du territoire est réglée.

La prise en considération de cette thématique dans le cadre du PALM va dans la bonne direction. L'idée de transmettre cette question au DIRH dans le cadre du PALM va également dans la bonne direction.

En conclusion, il est mal ressenti que l'OFROU lâche du lest concernant le site en question, proche de l'autoroute, avec des travaux immenses partis pour durer des années.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par 9 voix pour, 0 contre et 6 abstentions.

Froideville, le 27 novembre 2017

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard