



L a u s a n n e

A Mesdames et Messieurs
les membres du Conseil communal
1002 Lausanne

Lausanne, le 12 octobre 2017
LEA/RM - sm - IDaff. 256289

Réponse à la pétition de M. Guillaume Morand du 23 août 2016 intitulée « Sauvons la forêt du Flon, rampe Vigie-Gonin, non merci »

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

En date du 23 août 2016, M. Guillaume Morand déposait au Conseil communal la pétition citée en titre, munie de 6619 signatures, demandant « de renoncer à la construction de la rampe Vigie-Gonin et à la disparition de la forêt du Flon en trouvant une solution alternative ». Cette demande a été traitée par la Commission permanente des pétitions et renvoyée à la Municipalité pour étude et communication le 21 mars 2017.

Le contexte des Axes forts de transports publics urbains

Le projet des Axes forts, dont le tram est la pièce maîtresse, a pour but 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).

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 amélioration de la fiabilité de l'horaire. Elles créent le lien indispensable entre les gares du réseau régional et les lignes classiques de bus. Les Axes forts et le tram, essentiels aux communes de l'ouest lausannois, doivent permettre une diminution de 10% du trafic d'échange au centre-ville et de 20% du trafic de transit.

Municipalité de Lausanne

Secrétariat municipal
place de la Palud 2
case postale 6904
CH - 1002 Lausanne
tél. ++41 21 315 22 15
fax ++41 21 315 20 03
municipalite@lausanne.ch



Le rôle du tram

Le tram t1 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, puis il sera prolongé en direction de Bussigny Villars-Ste-Croix en passant par des quartiers en plein développement dans les communes de Crissier et de Prilly. Sa réalisation s'accompagne des mesures complémentaires suivantes, qui font partie intégrante du projet mis à l'enquête et qui ont obtenu le permis de construire de l'Office fédéral des transports :

- la réalisation du tronçon de BHNS entre les arrêts St-François et Galicien, dont le tracé se distingue notamment par des voies réservées, des priorités aux carrefours et des véhicules à plus haute capacité ;
- l'adaptation de carrefours associés à la réalisation de la rampe Vigie-Gonin à Lausanne, pour gérer la réorganisation des flux de trafic induits par le passage du tram et les actions de requalification des axes stratégiques.

Pour permettre au tram de circuler dans le quartier du Flon et pour exploiter la ligne BHNS, la Ville procédera à 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 l'arrêt actuel Port Franc. Les trois accès aux parkings du Flon, de Chauderon et du centre commercial des Terreaux resteront ouverts au trafic individuel ;
- le secteur du Grand-Pont compris entre l'ouest de la place St-François et l'est de la place Chauderon.

Le bilan représente une fermeture au trafic automobile d'un km de route (tronçon Chauderon-St-François) contre 150 m de liaison routière nouvelle (rampe Vigie-Gonin).

Le rôle de la rampe Vigie-Gonin

Pour accompagner la fermeture de ces axes et maintenir une accessibilité maîtrisée au centre-ville pour le trafic automobile, il est nécessaire de créer une nouvelle liaison par la réalisation de la rampe Vigie-Gonin, permettant 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.

Ainsi, cette nouvelle liaison routière reliera la rue de la Vigie, au niveau du débouché des Côtes-de-Montbenon, à l'avenue Jules-Gonin, à la hauteur du bâtiment du Tribunal d'arrondissement et du débouché de l'avenue Jean-Jacques-Mercier. Cette rampe comprend deux voies de circulation pour les voitures, deux trottoirs et une bande cyclable à la montée. Un carrefour régulé par des feux permettra de gérer les flux de circulation au niveau de la rue de la Vigie, tout en tenant compte de la sortie du parking du Centre.

Un nouveau giratoire permettra de raccorder cet axe sur l'avenue Jules-Gonin. Cette liaison réorientera les flux sur le carrefour de Chauderon-sud en permettant la suppression du tourner-



à gauche en direction de l'avenue Jules-Gonin. Cette mesure est indispensable afin d'éviter que les flux ne se concentrent au carrefour Chauderon-Sud, ce qui provoquerait une telle saturation aux heures de pointe que les perturbations rencontrées congestionneraient également d'autres carrefours, comme ceux de Chauderon-Nord ou Saint-François. La suppression de ce mouvement de tourner-à-gauche permet également l'aménagement d'une voie bus sur le pont Chauderon.

En effet, en l'absence d'une telle liaison compensatoire, les simulations effectuées démontrent que le carrefour au sud du pont Chauderon connaîtrait quotidiennement des surcharges importantes aux heures de pointe. Le carrefour de Chauderon-Sud ainsi saturé entraînerait des effets secondaires sur les axes convergeants, bloquant les accès au centre-ville, principalement sur les avenues Ruchonnet, Tivoli, Jules-Gonin et Beaulieu. La détérioration des temps de parcours serait significative, tant pour les bus que pour la circulation en général.

Une analyse comparative des nombreuses variantes étudiées a montré que seule la réalisation de la rampe Vigie-Gonin permet d'éviter l'engorgement décrit plus haut sans soulever des contraintes techniques insurmontables et/ou engager des dépenses disproportionnées, telles que la mise en souterrain du tram évoqué par certains opposants.

Toutes les réflexions ont démontré que la réalisation de la liaison Vigie-Gonin, par la simplification du carrefour de Chauderon-Sud, garantit un écoulement du trafic et une circulation des transports en commun (TC) globalement plus stable sur l'ensemble des heures de la journée, ainsi qu'une bonne progression des bus sur la Petite Ceinture, même en cas de saturation ponctuelle du réseau.

L'état des procédures en cours

L'ensemble du projet a été mis à l'enquête publique durant l'été 2012. Sur les 130 oppositions initiales, 88 ont été retirées après discussions et négociations, et 37 ont été levées par l'Office fédéral des transports (OFT). A ce jour, il reste 5 recours en cours d'instruction au Tribunal administratif fédéral.

Il est intéressant de relever que huit associations de commerçants sur neuf ont retiré leur opposition, la Ville s'étant engagée à réaliser la rampe Vigie-Gonin avant la fermeture de la rue de Genève et du Grand-Pont pour maintenir l'accès automobile au centre-ville. L'Association transports et environnement (ATE) et Pro Natura ont aussi retiré leur opposition.

L'OFT a donné son aval en délivrant, le 7 mars 2016, la décision d'approbation des plans (autorisation de construire). L'autorisation de construire a fait l'objet de cinq recours quatre à Lausanne, un à Crissier émanant d'acteurs privés. Une décision du Tribunal administratif fédéral, première instance de recours, est attendue pour le deuxième semestre 2017.

En cas de recours au Tribunal fédéral, deuxième instance de recours, l'autorisation de construire serait suspendue entre 6 à 12 mois. Pour autant que les décisions soient positives, l'autorisation de construire entrerait en force fin 2018. La durée de construction est estimée à quatre ans et demi, pour une mise en service de la ligne à l'horizon 2023.

En vertu de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP), le financement du tram, et donc de la partie principale de ce projet, incombe au Canton. Le Grand Conseil vaudois a



adopté à la quasi unanimité le décret correspondant le 21 juin 2016, comprenant un crédit de CHF 287 millions pour la construction du tramway entre Lausanne-Flon et Renens-gare, un prêt de CHF 16 millions à titre de préfinancement de la part fédérale, et une garantie d'emprunt de CHF 111 millions pour la réalisation du garage-atelier et l'acquisition des véhicules. Simultanément, le Parlement a voté un soutien à hauteur de CHF 20 millions en faveur des infrastructures nécessaires à la mise en place de la première étape des lignes de BHNS dans l'agglomération. La construction du tram est un projet cantonal dont les Transports publics lausannois sont le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, le projet est soutenu financièrement par la Confédération au titre du cofinancement des projets d'agglomération à hauteur de CHF 74 millions pour la première étape et CHF 58 millions pour la deuxième étape. Le Parlement fédéral a avalisé ces soutiens en 2010 et 2014 déjà.

Comme on l'a vu ci-dessus, la rampe est nécessaire au bon fonctionnement du trafic individuel et public au centre de Lausanne, si, par hypothèse, il était décidé de renoncer à la rampe Vigie-Gonin, la décision d'approbation des plans de l'OFT deviendrait caduque. Les conventions passées avec les opposants concernés par les travaux au centre-ville de Lausanne le seraient également puisqu'elles reposent sur l'intégration de la rampe au projet. Ce dernier devrait être alors repensé dans sa globalité. Une nouvelle mise à l'enquête publique du tram qui ne comprendrait plus le projet de rampe susciterait certainement de nombreuses oppositions en raison de l'absence de cette mesure d'accompagnement, à moins qu'une autre solution économiquement supportable puisse être trouvée et que son surcoût puisse être accepté. A noter que tout retard dans le projet de construction du tram aura des conséquences sur les nombreux chantiers de l'agglomération, dont celui de la gare de Renens. Dans l'attente de sa mise en service, la desserte en transports publics dans les quartiers dont le développement se poursuit et qu'il est prévu de desservir par le tram devrait être augmentée sans pour autant pouvoir atteindre la qualité souhaitée, occasionnant d'importants surcoûts d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, la mise en service du tram et de la ligne de BHNS entre Chauderon et Saint-François, pour autant que les projets soient poursuivis, ne pourrait être envisagée avant 2028-2030, au plus tôt.

Conséquences sur le déboisement

Le seul tracé permettant de relier la rue de la Vigie à l'avenue Jules-Gonin passe par le cordon boisé en forte pente qui nécessite d'être partiellement défriché. Seuls 950 m² des 3764 m² de surface boisée seront défrichés définitivement, soit un quart de la forêt actuelle. Par ailleurs, en compensation, 1475 m² de forêt seront replantés à la Vallée de la Jeunesse à Lausanne. Le bilan en termes de surfaces vertes est donc positif pour les habitants, puisque Lausanne comptera 525 m² supplémentaires de forêt. La Ville s'est également engagée, par convention avec Pro Natura, à améliorer la biodiversité en milieu urbain en proposant une dizaine d'autres mesures compensatoires. Enfin, l'Office fédéral de l'environnement et l'Inspection cantonale des forêts (Direction générale de l'environnement) ont validé les compensations retenues qui sont conformes aux législations fédérales et cantonales. Pro Natura, initialement opposante, a retiré son opposition sur cette base.



En conclusion, la Municipalité estime que les mesures prises permettent d'augmenter la surface verte et la biodiversité en ville de Lausanne et de répondre à un intérêt public prépondérant.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous adressons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le vice-syndic :
Jean-Yves Pidoux

Le secrétaire :
Simon Affolter

