



Réponse de la Municipalité à l'interpellation de Axel Marion et consorts déposée le 8 octobre 2019

« Feuilleton de la forêt du Flon, suite et fin ? »

Lausanne, le 24 octobre 2019

Rappel de l'interpellation

« La presse vaudoise de ce jour annonce que les autorités municipales et vaudoises seraient prêtes à reconsidérer totalement la construction de la rampe Vigie-Gonin, celle-là même qui met en péril la forêt du Flon. Afin de permettre l'arrivée du tram T1 comme prévu à la place de l'Europe et pour éviter la congestion de trafic au centre-ville – raison pour laquelle cette nouvelle route était prévue – la fermeture au trafic individuel motorisé de l'axe St-François-Chauderon serait reconsidérée.

Pour le groupe Le Centre PDC Vert'libéraux, il s'agit d'une évolution très favorable. Cela fait plusieurs années que nos partis ont demandé de réexaminer l'entier du dossier, dont la fermeture du Grand-Pont au trafic motorisé, pour trouver une alternative à ce projet qui empoisonne l'urbanisme lausannois. Après nous avoir expliqué en long et en large que ce n'était plus possible de « revenir en arrière » dans ce dossier, saluons le pragmatisme qui semble s'imposer.

Rappelons que le dossier fait actuellement l'objet d'un nouvel examen par le Tribunal administratif fédéral (TAF), qui doit examiner les plans de la route. Le Tribunal fédéral a en effet partiellement validé le recours des TL plaidant pour un lien entre le projet du tram et celui de la route. On comprend dans ce contexte que des réponses précises ne peuvent pas encore être données dans ce dossier. ».

Introduction

Le tram t1, qui reliera dans un premier temps la plateforme du Flon à la gare de Renens, représente l'une des pièces maîtresses du développement attendu d'un réseau de transports publics de dernière génération, à même d'accompagner le dynamisme démographique (85'000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030) et économique (50'000 emplois supplémentaires) de l'agglomération lausannoise. Le transfert modal en faveur des transports publics, que la Municipalité appelle de ses vœux, suppose en effet de bâtir un réseau plus efficace, et le tram t1 joue à ce titre un rôle central. Il devra dès sa première année de mise en service accueillir près de 11 millions de passagers par an – et contribuer ainsi à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la pollution de l'air, dans l'agglomération lausannoise.

Le 8 mai dernier, le Tribunal fédéral (TF) a décidé de renvoyer la cause au Tribunal administratif fédéral (TAF) en lui demandant d'examiner sur le fond les recours déposés contre la décision d'approbation des plans. Ce faisant, le TF a aussi affirmé, et cet aspect-là de la décision est définitif, que l'Office fédéral des transports était bel et bien compétent pour autoriser l'une des mesures d'accompagnement contestées, à savoir la construction de la rampe routière Vigie-Gonin.

Après avoir analysé dans le détail la portée de l'arrêt du TF et ses conséquences en termes de calendrier, il apparaît que la procédure judiciaire pourrait continuer encore pendant de nombreux mois. En

effet, le futur arrêt du Tribunal administratif fédéral sera lui-même susceptible d'être à nouveau attaqué auprès du Tribunal fédéral.

Il convient d'ailleurs de rappeler que la rampe Vigie-Gonin n'est d'une part pas le seul élément devant encore être jugé par le TAF, et que d'autre part, avant la décision définitive du TAF, si elle devait être favorable au projet de tram (respectivement, la décision du TF en cas de recours), il n'existe pas de permis de construire en force pour le tram Flon-Renens.

Dans le dossier déposé en 2012, la rampe Vigie-Gonin est décrite comme la mesure d'accompagnement la plus adaptée, en termes de fonctionnalités, pour accompagner l'arrivée du tram et du bus à haut niveau de service (BHNS) au centre-ville et pour accompagner la fermeture de deux importants axes routiers (le Grand-Pont de Chauderon à St-François, et la route de Genève) afin d'assurer le fonctionnement du système des axes forts de transport urbain (tram et BHNS), au vu des charges de trafic estimées alors.

Une modification du projet de grande ampleur comme la demande de « retirer » la rampe du projet ou la « remplacer » par d'autre(s) mesure(s) d'accompagnement alternative(s) ne peut être proposée avant la décision finale de justice, sous peine de remettre en cause l'ensemble du projet.

L'essor démographique et économique de l'agglomération lausannoise rend indispensable de développer un réseau de transports publics ambitieux. L'évolution urbaine, et en particulier la transformation des habitudes et modes de déplacement au centre de Lausanne, font que le contexte dans lequel le projet a été déposé en 2012 – et tel qu'il est actuellement en cours de jugement – a changé. Des optimisations de ce projet, qui portent notamment sur son inscription urbaine et ses mesures d'accompagnement sont dès lors probables dès le permis entré en force. La Municipalité est d'avis que dès droit connu et dès l'entrée en force du permis de construire, c'est-à-dire à la suite de la décision du TAF (respectivement du TF en cas de recours), des évolutions du projet sont possibles afin de tenir compte des changements de contexte, tout en respectant les exigences de l'Office fédéral des transports. Il est important de souligner que de telles évolutions, si elles modifiaient sensiblement le projet et ses mesures d'accompagnement, devraient être soumises à enquête complémentaire, ce qui ouvrirait de nouvelles voies d'opposition et de recours.

Cela dit, dès lors qu'une procédure judiciaire est en cours, la Municipalité ne se prononcera pas plus avant sur ce dossier – a fortiori sur la réalisation de la rampe routière Vigie-Gonin ou sur une quelconque alternative – jusqu'à droit connu.

Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : La Municipalité peut-elle confirmer les informations du quotidien 24 heures selon lequel le projet de rampe Vigie-Gonin serait abandonné ?

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

Question 2 : Peut-elle confirmer que dans le cadre d'une redéfinition globale du projet, la réouverture au trafic individuel motorisé de l'axe St-François-Chauderon est envisagée ?

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

Question 3 : Si la réponse aux questions 1 et 2 est positive, la Municipalité peut-elle exposer les raisons de ce changement de position ?

La Municipalité ne s'est jamais exprimée publiquement sur le sujet. Elle ne peut donc répondre à cette question.

Question 4 : Dans quelle mesure cette nouvelle configuration est-elle compatible avec le dossier déposé auprès des autorités fédérales dans le cadre des mesures PALM/Axes forts ? Une remise en cause des financements fédéraux est-elle à craindre ?

La Municipalité ne se prononce pas sur cette question pour les raisons précitées.

Question 5 : Sous réserve de l'arrêt à venir du TAF, la Municipalité peut-elle renseigner le Conseil communal sur le calendrier prévisible des prochaines étapes ?

La cause est actuellement en cours de jugement au TAF. Une fois la décision rendue, le calendrier dépendra du jugement en question et de l'existence d'un recours ou non contre ce jugement.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions d'Axel Marion et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 24 octobre 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod



Le secrétaire
Simon Affolter

