

PROCES - VERBAL

**de la séance du Conseil Communal de Renens
du jeudi 6 novembre 2008
à la Salle de spectacles**

Séance spéciale d'information sur les
axes forts de transports publics urbains

3ème séance 2008-2009

Présidence de M. Jean-Pierre Leyvraz, Président

Conseil communal – 3ème séance – 6 novembre 2008, 19 heures

Le Président salue la Municipalité, les orateurs, le Conseil communal, les employés qui travaillent pour le Conseil, la presse et le public, et déclare la séance ouverte.

Conformément à l'article 65 du règlement du Conseil, il prie Mme la secrétaire de procéder à l'appel.

L'appel fait ressortir la présence de 60 conseillères et conseillers.

Excusé-e-s: 17 conseillères et conseillers, soit Mmes et MM.:

Olivier Barraud
Pascal Barraudy
Barbara Baumann
Thierry Brandt
Michel Brun
Roland Divorne
Gian-Luca Ferrini
Glaus Jean-Pierre

Golaz Elodie
Christophe Kocher
Nathalie Kocher
Laura Montalbano
Catheline Reymond
Gerarda Romano Giorno
Michele Scala
Von Gunten

Le Président passe la parole à Mme **Marianne Huguenin**, syndique, qui dirigera cette séance d'information dédiée aux projets AFTPU (axes forts de transports publics urbains). Mme Huguenin présente les deux intervenants:

M. Federico Molina, adjoint au Chef de service du Service de la Mobilité du Canton et

M. Roland Ribì, ingénieur mandataire. Le Canton est le partenaire principal avec les TL, qui ont mandaté l'entreprise de M. Ribì pour faire cette étude des axes forts de transports publics urbains. Le Canton est aussi le porteur du projet. Il y a le PALM (Projet d'agglomération Lausanne-Morges), le SDOL (Schéma directeur de l'Ouest lausannois), cela démontre c'est un projet fait avec beaucoup d'autres. Mme Huguenin rappelle que le SDOL a lancé en 2004 une étude sur les transports publics dans l'Ouest lausannois, qu'il a transmise à l'agglomération, et qui est à la base de ce qui est présenté maintenant en partenariat, puisque la taille des communes est trop petite pour faire toute seule.

M. Federico Molina présente le contexte au niveau de la Confédération et de l'agglomération:

- la politique fédérale des agglomérations
- le fonds d'infrastructures et cofinancement
- le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges

75% de la population suisse habite dans des agglomérations. Jusqu'en 2001, la Confédération n'avait pas de politique sur les agglomérations. Elle s'est essentiellement concentrée sur des tâches à l'échelon nationale, et notamment, en matière d'infrastructures,

sur le développement des routes nationales, des infrastructures ferroviaires nationales, ainsi que sur les transports régionaux. Jusqu'à l'instauration du fonds d'infrastructures en 2006, il n'y avait pas de financement fédéral pour le trafic d'agglomération. La loi sur le Fonds d'Infrastructures (LFIInfr) permet pour la première fois un financement fédéral dans les agglomérations, et fixe les conditions:

- pas de financement sans un projet d'agglomération, dans lequel il y a une coordination étroite entre le développement territorial, l'aménagement du territoire de cette agglomération, et les infrastructures de transport qui la desservent.
- le projet doit entrer dans le cadre des objectifs définis par la stratégie politique fédérale des agglomérations. Il s'agit surtout d'éviter le mitage territorial, de densifier les agglomérations vers l'intérieur, avec une part toujours plus importante des mobilités douces et des transports publics, plutôt que de continuer à disperser l'habitat dans l'arrière-pays et d'avoir un recours toujours plus important à des modes de mobilité non durable, avec tous les problèmes de congestion que nos agglomérations connaissent.

Le Fonds d'infrastructure a donné une impulsion à bon nombre d'agglomérations, et aujourd'hui l'essentiel des travaux de planification des agglomérations en Suisse sont rythmés par ce fonds d'infrastructure et par les échéances que le Département fédéral a fixées dans le règlement d'application de cette loi.

Aujourd'hui, trente agglomérations en Suisse ont déposé un projet d'agglomération et sont candidates à un financement fédéral. 180 millions de francs ont déjà été attribués à l'agglomération Lausanne-Morges: 120 millions pour le M2 40 millions pour le développement du RER vaudois et de la gare de Prilly-Malley et 20 millions pour le réseau de bus 2008 des TL, qui accompagne la mise en service du M2. 850 millions de francs ont été attribués à l'agglomération franco-valdo-genevoise. Reste aujourd'hui à se partager 3,5 milliards de francs, qui seront scindées en plusieurs tranches de 4 ans. Aujourd'hui est en discussion la tranche 2011-2014.

Les projets vaudois. Trois projets d'agglomération ont été déposés à la Confédération, l'agglomération d'Yverdon (aggloY), l'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et l'agglomération franco-valdo-genevoise (AFVG). Deux autres projets d'agglomération sont en cours d'élaboration, annoncés à Berne et présentés d'ici deux à trois ans: La Riviera, qui s'étend également sur la Veveyse fribourgeoise, et le projet d'agglomération Monthey-Aigle.

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges tente de maîtriser ce mitage territorial et d'accueillir le développement dans les sites stratégiques et dans les centres-villes, dans des secteurs où il y a des infrastructures de transport, notamment publiques, particulièrement performantes, existantes ou que l'on peut développer. Le PALM prévoit toute une série de mesures.

Les investissements sont prévus dans trois grands domaines :

- le développement des mesures liées à la promotion et aux infrastructures pour la mobilité douce (170 millions de francs prévus), avec notamment le développement d'un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération, la création d'interfaces avec le rail, des franchissements (p. ex. la nouvelle passerelle à la gare de Renens)-

- les transports publics (1 milliard de francs), tout d'abord dans le développement des infrastructures régionales (RER vaudois, y compris le LEB, le BAM); ensuite, à l'échelle urbaine, la poursuite du développement du réseau des lignes principales (axes forts de transports publics); il y a aussi toute une série de programmes de développement des réseaux des TL et des transports publics de la région morgienne pour desservir les quartiers, les rabattre sur le réseau RER et des axes forts.
- les développements liés au réseau routier: mise à contribution du réseau des routes nationales pour délester l'agglomération, avec la création ou le développement de nouvelles jonctions autoroutières (Chavannes, Ecublens, la Blécherette), requalification de certains axes et divers projets de modération de trafic.

Les axes forts de transport publics urbains vont irriguer ces territoires particulièrement denses, les relier entre eux, les relier au centre de l'agglomération, au réseau ferroviaire de manière à ce que ces territoires soient largement accessibles depuis l'ensemble du territoire cantonal. D'autres mesures sont également prévues, telles que des mesures tarifaires.

M. Ribi présente le projet des axes forts: AFTPU, étude opportunité et faisabilité.

L'agglomération Lausanne-Morges engendre et va engendrer une mobilité à des échelles diverses. Il s'agit de se placer dans le système global des transports publics du PALM.

C'est un système hiérarchisé constitué de :

- la desserte ferroviaire internationale (offerte à Lausanne)
- la desserte ferroviaire nationale "grandes lignes" (offerte à Lausanne, Morges et Renens)
- l'offre régionale constituée par les trains RE, le RER vaudois, les chemins de fer BAM et LEB, ainsi que par des lignes de bus régionales
- les transports publics urbains articulés autour :
 - d'axes forts de transports publics urbains (m1 et m2)
 - de lignes "classiques" de transports publics urbains

Qu'est-ce qu'un axe fort? Un axe fort :

- a un rôle structurant au haut de la hiérarchie du réseau des transports publics urbains
- offre une capacité capable de répondre à une forte demande
- a un niveau de performance et un attrait supérieurs :
 - vitesse commerciale et fiabilité (site propre effectif, priorité, distance interstations)
 - confort, image
- permet des économies d'exploitation du réseau
- offre un potentiel de requalification et de dynamisation urbaines

Dans le PALM, ces axes forts ont deux missions:

1. Permettre au réseau des transports publics urbains de prendre en charge, de manière attrayante et performante, l'énorme croissance des besoins de transports publics résultant de l'augmentation de la mobilité en général, de la croissance de population et d'emplois (70'000 habitants et emplois de plus à l'horizon du PALM), mobilité que le réseau routier n'est pas en mesure de prendre en charge. Cela implique en particulier que les axes forts desservent les secteurs stratégiques du PALM, sur lesquels l'essentiel de la croissance doit se concentrer.

2. Assurer une fonction de mise en relation efficace entre les réseaux de l'offre à longue distance et l'offre régionale (en particulier le réseau ferroviaire) et le réseau des transports publics urbains.

La gare de Renens jouera ici un rôle très important à l'avenir.

L'étude s'est faite en plusieurs étapes:

Partie I - Cadrage stratégique et définition d'un réseau d'axes forts

Mai à décembre 2007 (in fine mai 2008)

- Phase 1 Formulation du problème, identification des axes forts
- Phase 2 Elaboration et présélection de variantes de réseaux d'axes forts
- Phase 3 Mise au point des variantes, choix d'une variante préférentielle et d'un axe fort prioritaire

Partie II - Mise au point de l'axe fort prioritaire

Mai à été 2008

- où se situent les potentiels de développement digne d'intérêt pouvant justifier des axes forts ?
 - où se situent les axes de transports publics les plus chargés ?
 - où les transports publics sont-ils peu performants ?
- => quels "corridors" doivent être étudiés ?

Phase 1

On a étudié d'une part, la densité de population et d'emploi, d'autre part les périmètres desservis par les axes forts existants (M1 et M2) à 300 m des stations ou à 500 m des gares du réseau CFF ou du LEB. On a pu voir ainsi les secteurs pas encore desservis par les axes forts et qui représentent des potentiels pas négligeables, alors que d'autres (p.ex. la RC1 entre l'EPFL, l'Université et Morges) ont des densités plus faibles.

On a aussi étudié où le réseau était très chargé, où la capacité était très régulièrement dépassée aux heures de pointe, où les transports publics perdaient beaucoup de temps.

On a ainsi pu établir que c'était le long de ces axes qu'il pourrait y avoir le potentiel d'un axe fort, et pour tout ce qui est entre Morges et Renens le réseau ferroviaire répond parfaitement aux besoins.

Phase 2

Réfléchir à l'échelle globale de l'agglomération en visant le long terme. On a abouti à 5 variantes de réseaux d'axes forts, qui sont aujourd'hui obsolètes.

Phase 3

Mise au point des variantes, choix d'une variante préférentielle et d'un axe fort prioritaire.

Il s'est rapidement avéré que le "noeud" de la question était la traversée du centre de Lausanne.

- problématique des deux niveaux, le "haut" (Chauderon - Bel-Air St-François) et le "bas" (rue de Genève - Place de l'Europe - Rues Centrale et St-Martin)
- problématique des interférences avec la circulation routière, la mobilité douce et les piétons, avec une voirie extrêmement étroite.

In fine

4 variantes générales de traversées du centre évaluées selon au travers de 16 critères.

Décision :

Un réseau d'axes forts à l'horizon PALM 2020 avec une inconnue (solution pour desservir la partie Nord de l'agglomération).

Finalement, il est sorti deux variantes très contrastées vers le Nord, toujours en ne pouvant pas trancher sur deux aspects:

- quelle technologie (tramway classique ou tramway sur pneus) est adaptée ?
- quelle "philosophie" du transport public (en surface, intégré à l'activité et à l'espace public urbains; souterrain, évitant en particulier toute interférence avec le trafic routier) ?

Axes forts de tramway ou axes forts de trolleybus

A aménagement identique (site propre) et cadence identique un axe fort de tramway a en gros le double de capacité d'un axe fort de trolleybus (articulé ou avec remorque)
=> c'est le critère de choix principal, eu égard au coût.

Subsidiairement, une double voie de tramway en site propre vraiment protégé exige une place qui aujourd'hui n'est pas toujours disponible et envisager d'aménager aujourd'hui un site propre de trolleybus "transformable" en tramway à long terme peut exiger de faire de la "casse" de façon prématurée avec le risque de se heurter à des oppositions faisant capoter le projet.

Dans les cas contraints, on a imaginé des axes forts de trolleybus avec une voie médiane unidirectionnelle en approche de carrefour et une circulation sur un site "propre virtuel" en sortie de carrefour.

Le contexte local fait qu'à Renens c'est la solution du "Bus-Way" classique, pouvant préfigurer un tramway qui a pu être retenue.

Le Conseil d'Etat a tranché en décidant qu'à l'horizon 2020, il soutenait la réalisation (et déposait à Berne un projet d'agglomération) dans lequel il y avait les axes forts suivants:

- Un axe fort de tramway, partant de la Croix-du-Péage à Villars-Ste-Croix, passant la Croix-de-Plan à Bussigny, qui prend l'axe du "boulevard de l'Arc-en-Ciel", se rend à la Gare de Renens (point essentiel d'interfaçage avec le réseau ferroviaire et le M1), remonte en direction de Lausanne par la rue de Lausanne, la rue de Genève. Pour aller au Nord, à Rionzi, au Mont-sur Lausanne, toujours deux itinéraires possibles sur lesquels on n'a pas tranché.
- Un axe fort de trolleybus Est-Ouest depuis Lutry, emprunte l'av. de Lavaux, traverse St-François jusqu'à Chauderon, qui se poursuit jusqu'à Bussigny et pourrait même aller au-delà. Quatre petits éléments : un tronçon d'axe fort en direction de Béthusy-Chailly, en direction de Bellevaux, une jonction de Renens par l'av. de Morges et une liaison par Florissant en direction de la rte de Crissier.

Cela se fera par étapes:

Premier temps: Tramway Gare de Renens-Lausanne centre-ville

Traversée du centre-ville de Lausanne sur l'axe Chauderon-St-François en fermant le Grand Pont à toute circulation autre que les transports publics et la mobilité douce.

Av. Morges et intégration du projet de la Rte de Crissier (projet du SDOL qui est en cours).

Axes forts Bellevaux et Chailly.
Axe fort de trolleybus à Lutry

Deuxième étape: le reste

Le résultat, c'est qu'on aura en 2020, à proximité immédiate (moins de 300 m. de ces axes forts), plus de 60% des habitants et emplois du PALM.

La facture:

Etape 1 -2011-2014

- Ligne de tramway Lausanne (Place de l'Europe)-
Renens (gare CFF) 198 Mios CHF
- Axes forts de (trolley-)bus 114 Mios CHF
- Mesures d'accompagnement (bruit 17 Mios CHF

Total 329 Mios CHF

Etape 2 - dès 2015

- Ligne de tramway Renens CFF - Croix du Péage 77 Mios CHF
- Ligne de tramway Place de l'Europe (Lausanne) -
Rionzi 141 à 173 Mios CHF
- Axes forts de (trolley-)bus 97 à 104 Mios CHF

Total 315 à 354 Mios CHF

dont le 50% (maximum) est finançable par la Confédération. Le dossier est à l'examen à Berne.

Un petit zoom sur le centre de Renens : La discussion s'est posée sur par où allait passer ce tramway On aurait pu imaginer une traversée sur le 14-Avril, mais on s'est rapidement rendu compte que c'était aberrant de ne pas le faire passer par la Gare, du point de vue de l'intégration des transports publics. La gare de Renens est promise à un développement ferroviaire très important avec le RER vaudois, dont toutes les lignes passent par Renens. Les décisions formelles ne seront prises que l'année prochaine, lorsque l'avant-projet et le projet auront été faits, avec l'analyse de tous les impacts et la concertation avec tous les riverains et personnes concernées.

M. Federico Molina : Où en sommes-nous aujourd'hui et que reste-t-il à faire?

Voilà le calendrier tel qu'il apparaîtra dans l'exposé des motifs et projet de décret, tels qu'il sera soumis au Conseil d'Etat et au Grand conseil. Nous sommes fin 2008. Le fait de concourir à un financement fédéral impose un certain rythme:

Exigences du calendrier fédéral:

1er janvier 2010 au plus tard... dernier trimestre 09	Avant projet (incluant EIE) disponible pour 1ère étape Opportunité / faisabilité pour 2ème étape
fin 2013 au plus tard	Avant projet (incluant EIE) disponible pour 2ème étape

Le financement fédéral peut intervenir pour tout projet qui démarre entre 2011 et 2014. C'est à cette tranche-là de financement que la première étape est candidate. La deuxième étape est candidate à la deuxième tranche, dont la réalisation au sens du fonds infrastructure peut démarrer entre 2015 et 2018.

Les études d'avant-projet de la première étape doivent démarrer l'année prochaine et être finies à la fin de l'année prochaine. Les travaux peuvent commencer au plus tard en 2014; on prévoit de commencer ces travaux en 2013.

Quant à la deuxième étape, elle est moins contrainte dans le temps, mais il y a une volonté politique de ne pas la décaler par trop par rapport à la première étape, et de la démarrer au plus vite dès que le financement fédéral est acquis, à partir de 2015.

Depuis le mois de mai, l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) a été élaboré, il a subi toutes les phases de consultations; il doit être adopté par le Conseil d'Etat dans le courant de ce mois, et transmis de suite au Grand Conseil, avec une demande de traitement d'urgence, de manière à ce que les fonds soient adoptés par le Grand Conseil en tout début d'année prochaine, et que les études puissent démarrer de manière à pouvoir respecter ces échéances fédérales.

Cet EMPD comprend le financement de toutes les études d'avant-projets et de projets, les enquêtes fédérales et les soumissions qui permettront en 2012 de venir demander au Grand Conseil un crédit d'ouvrage pour la réalisation. Il comprend également certaines études d'avant-projet de la deuxième étape, qui ne seront pas réalisés en première étape, mais qui conditionnent cependant la première étape.

Sous réserve de l'acceptation du crédit par le Grand Conseil, les projets partiels d'aménagement. Ces études, financées par des fonds cantonaux, seront organisées de la manière suivante: le projet est un vaste assemblage d'études, qui pour certaines seront des études d'aménagement locales (p.ex. traversée du centre de Renens, sens uniques, conséquences sur le stationnement, etc.); ce sont les projets partiels d'aménagement. Il y a encore toute une série d'études transverses qui concernent l'entier du projet, notamment, toute la question de la stratégie et de la gestion du trafic à l'échelle de l'agglomération, les questions foncières ou d'indemnisations, les questions liées à l'exploitation (où sera le dépôt?), les questions d'architecture de ligne, d'intégration urbaine, (quelle allure auront ces axes forts de transport public urbain?). Tout ceci, le pilotage global du projet, ses grands objectifs, le traitement des délais, la question du respect budgétaire, est placé sous un pilotage auquel participent les différents schémas directeurs de l'agglomération lausannoise et présidé par deux chefs de département de l'Etat de Vaud.

Pour toutes les questions qui ont trait aux aménagements, nous sommes là dans des compétences locales. Les processus décisionnels sont placés sous la direction de commissions de projets, où les communes mènent le projet et décident. La cohérence et cohésion avec ce qui se fait dans les communes voisines doit être garantie.

En conclusion, c'est un projet qui va nous occuper ces quatre prochaines années et qu'on espère amener avec succès jusqu'à la mise en service du tram à Renens en 2016.

Mme Marianne Huguenin, syndique, remercie les deux intervenants. Elle informe que le comité de projet eu une séance de constitution. Il comprend les trois communes de Prilly, Renens et Crissier s'occupera de la partie du tram allant de Malley à la Gare de Renens, la sortie du tram et la route de Cossonay. Mme Huguenin le préside en tant que présidente

du groupe de pilotage du SDOL. Pour Renens, Mme Maystre est dans ce comité de projet, et c'est la même chose dans les autres communes, il y a les syndicats et les municipaux d'urbanisme et des routes, ainsi que les techniciens des communes, et les TL. Au niveau de l'information : une présentation du même ordre sera faite aux entreprises de Renens. Il y aura la formation sur Renens d'un groupe de concertation où les partis, ainsi que les commerçants et les entreprises seront invités à déléguer un représentant.

Elle ouvre une brève discussion.

Mme Line Rouyet demande pourquoi dans le groupe de pilotage, il n'y a pas Bussigny, alors que le tram est prévu jusqu'à Bussigny. Elle demande également comment les décisions, en dehors du groupe de concertation annoncé, vont se prendre au niveau communal?

M. Molina répond qu'il s'agit de la première étape, où Bussigny et Villars-Ste-Croix ne sont pas encore impliquées. Au bout de l'exercice, un crédit d'ouvrage sera demandé pour le financement des axes forts, pour les objets de compétence cantonale. Pour la loi vaudoise, une ligne de tram est assimilée à une ligne régionale, pour laquelle le canton assume le 100% des investissements. 30% de ces charges sont réparties sur les communes dans le cadre de la facture annuelle des frais d'exploitation des transports publics. C'est un investissement cantonal. On ne peut pas exclure qu'en parallèle, il y ait d'autres objets qui, eux, sont de compétence communale, avec des préavis communaux.

M. Jean-Pierre Rouyet demande le lien entre la construction du tram et les changements de circulation, notamment au 14-Avril.

M. Molina rappelle qu'il y a aussi le projet à la gare de Renens, qui va s'agrandir, avec une voie à quai supplémentaire et une emprise sur la route du Terminus. Le tramway circulant sur la rue de Lausanne en site propre, il n'y aura plus de circulation de transit. Le 14-Avril devra donc passer à double sens. L'objectif des axes forts étant de transférer des gens de la voiture au tramway, il est également prévu de revisiter tout le système routier. A son sens, il faut que les voitures puissent pénétrer dans un centre-ville, mais il n'y a aucun sens qu'elles ne fassent qu'y passer. Comment éviter ce transit? En le rendant très difficile, on transfère les gens aussi sur le transport public.

Mme Huguenin: cela veut donc dire qu'on a cette opportunité que cette mise en double sens du 14-Avril puisse tomber dans les mises d'accompagnement payées en partie par la Confédération et le Canton.

M. Molina le confirme, pour les frais d'étude en tous cas. Pour la réalisation, il y aura un co-financement fédéral, cantonal et communal.

M. Ali Hemma Devries demande quelle est la participation de Jouxteus.

Mme Tinetta Maystre. Municipale, rappelle que le chantier 3 du SDOL traite justement de la rue de Prilly jusqu'à Crisser en passant par Renens. Jouxteus participe à ce groupe, bien que ne touchant pas la route de Cossonay.

Mme Marianne Huguenin, syndique, précise qu'il a été prévu qu'on les consulterait pour la partie qui les concerne.

Mme Karine Clerc demande de quelle manière les citoyens ou les associations de citoyens qui auraient des revendications, ou souhaiteraient attirer l'attention des personnes travaillant sur le schéma directeur pourront communiquer et être informés?

Mme Huguenin répond que c'est un des grands défis de la commission de projet. Ce projet doit aller très vite; il faudra communiquer et s'ouvrir aux remarques. Plus les remarques viennent en amont, mieux on peut les gérer.

M. Molina il existe aujourd'hui déjà, pour le projet global, un groupe de concertation qui regroupe tous les groupes politiques représentés au Grand Conseil, plus des associations ou organismes actifs par exemple dans le domaine de la mobilité. Ce groupe a accompagné le projet depuis le mois de mai 2007, et il a permis de bonnes évolutions du projet. Toutes les étapes du projet étaient présentées avant les décisions politiques, qui ont peu fait des recommandations, des variantes.

La parole n'étant plus demandée, Mme Huguenin clôt cette séance d'informations en remerciant les deux intervenants et les Conseillers communaux, et les invite à une pause-collation, avant de passer à la 4^{ème} séance du Conseil communal.

La séance est levée à 20 h 20

Le Président:

La Secrétaire:

Jean-Pierre Leyvraz

Suzanne Sisto-Zoller