

Lausanne-Renens

Le tram est miné par son héritage politique

Empêtrée dans des procédures judiciaires, l'infrastructure est à l'arrêt. On accuse la classe politique des années 2000 d'avoir manqué de vista et d'avoir été trop «mégalo»

Cindy Mendicino

«S

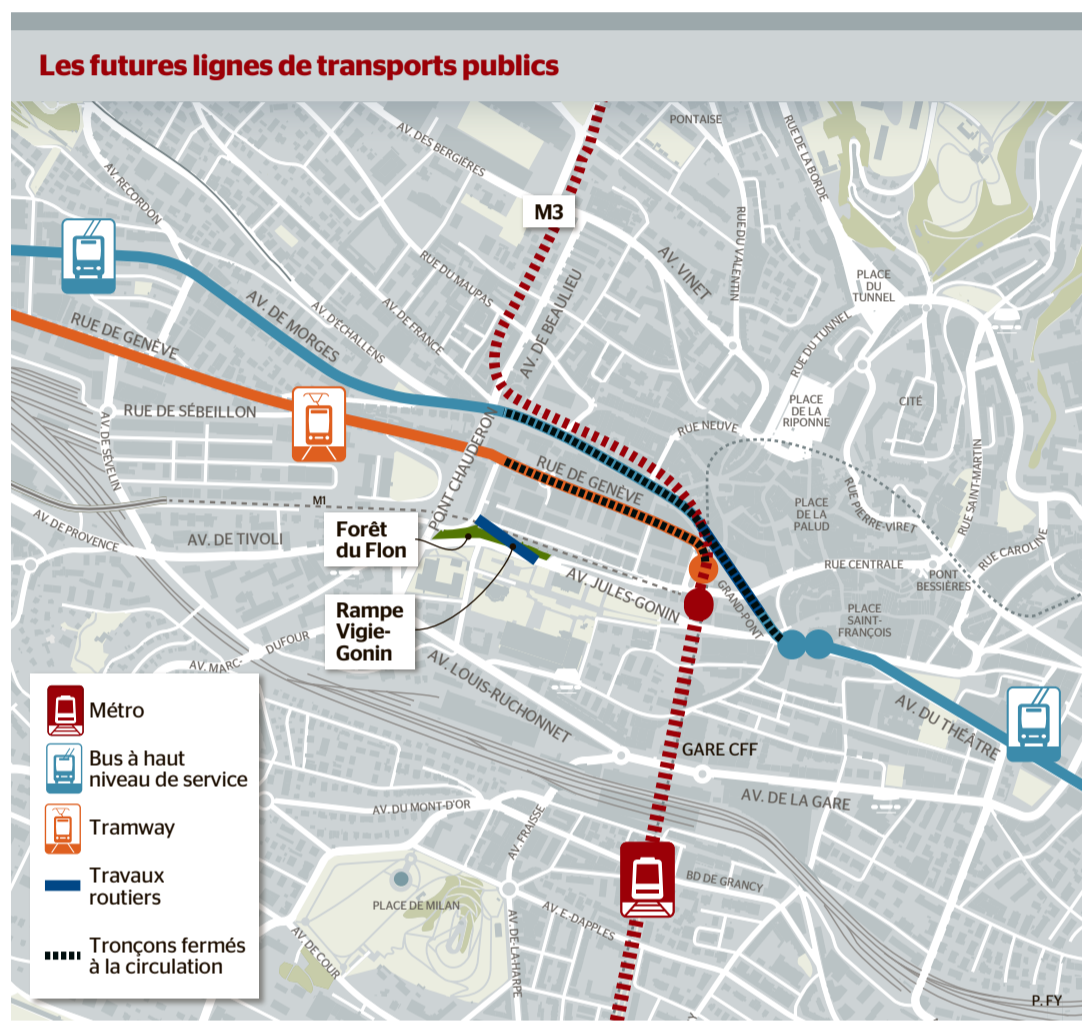
i nous perdons au Tribunal fédéral, je remettrai à zéro les mesures d'accompagnement pour ne pas bloquer la construction du tram.» Nuria Gorrite, conseillère d'État chargée des Infrastructures, ne veut cependant pas encore déposer les armes qu'elle brandit pour défendre le tram Lausanne-Renens. Le projet est en ce moment suspendu à un dernier recours possible avant de pouvoir être construit comme prévu. Ou totalement repensé, et renvoyé au-delà de 2025. Tant que le couperet ne sera pas tombé - ce sera le cas dans les douze mois à venir -, la classe politique dans sa quasi-totalité défendra ce projet.

Comment en est-on arrivé à une telle situation? Le personnel politique se prête difficilement à l'examen de conscience. Tout le monde, dans le canton et dans les villes concernées, dit à l'unisson la nécessité d'un tram. Et refuse d'envisager de toucher à une virgule du projet. Là où le bât blesse, c'est lorsqu'on zoome sur une des mesures qui accompagnent l'arrivée du tram au Flon: la route projetée entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules-Gonin, à Lausanne. Un «barreau» qui entraînera le défrichement de 26% de la forêt du Flon, vendu comme une mesure de compensation à la fermeture au trafic automobile du Grand-Pont et d'une partie de la rue de Genève. Cette rampe cristallise toutes les tensions.

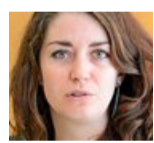
C'est elle en effet qui conduit actuellement le projet devant la plus haute Cour du pays. En février, le Tribunal administratif fédéral a jugé que cette route n'avait pas sa place dans la procédure en cours, qui vise à autoriser la construction du tram. Et de tout un ensemble d'autres choses, notamment les bus à haut niveau de service (BHNS). Sans se prononcer sur l'utilité ou non du barreau, le tribunal a contraint les TL, maître d'ouvrage, à recourir contre cette décision. Inconcevable en effet pour le transporteur et pour les autorités de soumettre cette route à une nouvelle procédure complète. Ce serait trop long. «Et ce serait laisser entendre trop vite qu'elle n'a pas sa place dans le projet», lâche un élu socialiste.

Guerre chez les Verts

Pourtant, c'est ce que certains disent tout haut. La gauche radicale la qualifie d'«aberration écologique». Les Verts lausannois martèlent, à Lausanne comme au Grand Conseil, que le barreau n'a pas sa raison d'être. Valéry Beaud (Verts): «C'est une pure invention de l'ancienne Municipalité qui a pris en otage l'ensemble de l'agglomération.» Le projet de tram serait ainsi menacé par une marotte? La députée écologiste Léonore Porchet a répété la même accusation devant le Grand Conseil. Provoquant l'agacement de sa collègue de parti



«Quand la circulation est rendue plus difficile, s'ils ont de bonnes alternatives de transport, les automobilistes trouvent d'autres solutions»



Léonore Porchet
Députée lausannoise
Les Verts

«C'est la stratégie du chaos! Comme responsable politique, on ne peut pas parier comme ça»



Nuria Gorrite
Conseillère d'État chargée des Infrastructures

de l'Ouest lausannois, Rebecca Joly. «Je suis lassée d'entendre le débat tourner autour d'une route lausannoise et pas autour d'un axe fort de transports.» Un membre du parti cantonal l'avoue: «Cette scission au sein des Verts n'est pas bonne. Ceux de Lausanne devraient lâcher prise. Parce qu'ils se retrouvent à critiquer un projet de mobilité douce. Ça risque de se retourner contre nous.»

Léonore Porchet persiste et signe: «Nous sommes les héritiers

d'une situation pourrie parce que nos prédécesseurs ont choisi l'option de ce barreau. Or il n'est pas utile et il ne le sera probablement jamais.» Les Verts lausannois le disent, l'ouvrage n'était à l'origine pas prévu dans le projet de tram. Et il aurait été ajouté au paquet par le PLR Olivier Français, soutenu par l'écologiste Daniel Brélaz, dans un double objectif: rassurer les commerçants qui craignaient la disparition des clients privés d'automobile et préparer une rampe d'accès à un hypothétique tunnel sous Saint-François.

L'intéressé ne souhaite pas commenter. Mais il s'étonne du pouvoir qu'on lui attribue rétrospectivement, en tant qu'ultramajoritaire. Daniel Brélaz admet de son côté que «la route n'est pas apparue au tout début du projet. Mais nous avons mené une étude qui visait à voir ce qui se passerait si on fermait les deux axes aux voitures. Même en tablant sur 15% de diminution du trafic automobile, aux heures de pointe, il y aurait eu des files jusqu'à la place de la Gare.»

Le 1er mars 2010, décision est prise par la Ville de Lausanne d'intégrer la route au projet. Trop tard toutefois pour qu'elle figure dans la demande de concession. Durant l'été, la nécessité de cette rampe est présentée à l'Office fédéral des transports, qui y adhère. La concession, obtenue en septembre 2011, fait figurer la route au dossier.

Nuria Gorrite n'était pas encore en poste à ce moment-là. Des sources disent qu'à son arrivée, en juillet 2012, elle hésite à réévaluer le projet. Elle ne confirme pas. Mais se souvient qu'un autre élément du dossier qui figurait à

l'époque dans le paquet a fini par être retiré, en extrême: la Maison du Livre. «Dans ce processus, nous avions repensé la question de la rampe. Et le Service du développement territorial avait jugé qu'il fallait qu'elle soit maintenue avec le tram.»

Aujourd'hui, elle intervient de façon ferme. «Je ne défends pas une rampe ou l'abattage d'arbres, je défends l'accessibilité au centre-ville de Lausanne. Je suis dans la défense d'un projet conçu avant moi mais dont la pertinence et la cohérence sont très largement reconnues.»

Un projet «trop mégalo»

Cela pourrait ne pas suffire. Difficile de prédire quel sera le résultat du jugement du Tribunal fédéral. Et on peine dès lors à comprendre comment un projet d'une telle ampleur peut se retrouver suspendu à un vice de forme. Sous le couvert de l'anonymat, ils sont nombreux à déplorer une conception «trop mégalo», le «pur produit d'un deal politique qui a fini par trop se voir». Un deal qui a vu s'opposer la vision «globale» de l'ancien conseiller d'État François Marthaler à celle «locale» des autorités lausannoises et de ses deux leaders, Olivier Français et Daniel Brélaz.

«À l'époque, les municipaux lausannois étaient obsédés par l'idée de construire un nouveau M3. Ce qui les intéressait, c'était la mobilité au sein de leur commune, entre le nord et le sud», se souvient un ancien politicien vaudois qui a participé de près à l'élaboration du projet. «Une fois que le projet de M3 a été lancé, ils ont fini par accepter le tram. À une condition: que le transit automobile soit ga-

ranti d'est en ouest. Et ils avaient une étude sur laquelle s'appuyer.»

Caprice lausannois

Pour lui, ce cas est un exemple classique des tensions entre la ville centre et sa périphérie. «Une vision étriquée de l'aménagement qui manquait de hauteur d'esprit.» Il poursuit: «Il faut aussi se souvenir que nous étions dans le début des projets d'agglomération, où nous étions fortement encouragés à concevoir la mobilité de la façon la plus globale possible.» Un élu lausannois reprend: «Nous venions d'ouvrir le M2 et il cartonnait. L'agglomération suscitait beaucoup d'enthousiasme et François Marthaler poussait à fond pour un projet ambitieux.»

François Marthaler, qui ne souhaite pas s'exprimer, était aux commandes des infrastructures cantonales à l'époque. Il aurait ainsi péché par excès de zèle. Et, lassé des conflits avec les Lausannois tout autant que déterminé à développer les infrastructures de l'agglomération, il aurait accepté les desiderata lausannois. «Au fond, le tram c'est pour l'Ouest, les BHNS c'est pour l'Est et Lausanne est d'accord que ça passe par son centre», dit un membre de l'Administration cantonale.

Ils sont nombreux à penser que des constructions en deux temps auraient augmenté les chances de succès. Les bus à haut niveau de service, responsables de la fermeture du Grand-Pont aux voitures, seraient probablement déjà en circulation. Cela aurait aussi permis de voir l'impact d'une telle fermeture sur la surcharge de trafic.

Nouvelles études réclamées

Reste que les mesures réclamées en 2010 livrent des prévisions alarmantes si la route n'est pas construite. Les Verts réclament une nouvelle étude. Et proposent d'autres solutions, par exemple en limitant la vitesse à 30 km/h. «Je crois aussi à l'évaporation du trafic», explique Léonore Porchet. Ce n'est d'ailleurs pas une croyance, c'est prouvé. Quand la circulation est rendue plus difficile, s'ils ont de bonnes alternatives de transport, ce qu'ils auront, les automobilistes finissent par trouver d'autres solutions.» Des propos que ne partage pas Nuria Gorrite: «C'est la stratégie du chaos! Comme responsable politique, on ne peut pas parier comme ça.»

Car c'est bien de politique qu'il est question avant tout pour le moment. Un élu résume: «Cette route a toute son utilité... politique! Sans elle, les commerçants seraient probablement encore en train de s'opposer en masse. En plus, il fallait faire passer d'énormes crédits à un parlement à majorité de droite. Qui nous dit qu'il aurait été politiquement acceptable si la voiture perdait autant de terrain?»

Le verdict de ces prochains mois, s'il confirme celui du TAF, mettra les autorités face à ce casse-tête. Et face aux dizaines de conventions signées avec d'anciens opposants.

Contexte

De quoi parle-t-on au juste?

Le projet de tram désigne une connexion qui permettra chaque année à 11,5 millions de passagers de passer de la gare de Renens au Flon, à Lausanne, en 15 minutes. En passant par la ligne du bus 18 actuelle. Et pour décharger la ligne de bus la plus utilisée du réseau: la 17 (Bussigny-Georgette). L'infrastructure est financée par le Canton et la Confédération, dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Mais elle n'est pas la seule à faire partie du paquet - la procédure d'approbation des plans, dans le jargon - actuellement en recours auprès du Tribunal fédéral. Les bus à haut niveau de service (BHNS) y sont aussi inscrits. Hyperrapides, ces bus devraient notamment relier Crissier à Lutry. Avec une priorité sur 70% du tracé, ces superbus nécessitent de gros aménagements routiers. Ils seront financés par les communes concernées. C'est la combinaison de ces deux nouveaux modes de transport qui conduisent à fermer aux voitures deux tronçons routiers au cœur de Lausanne. Les BHNS provoqueront la fermeture de l'axe Saint-François-Chauderon, alors que le tram sera seul sur la rue de Genève dès le carrefour avec la rue de la Vigie. Et ce sont ces deux fermetures qui justifient, selon les études de trafic effectuées en 2010 et selon les autorités politiques, de construire une route entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules-Gonin. Il y a six ans que les plans de construction du tram entre Lausanne et Renens ont été expédiés à Berne pour être avalisés par la Confédération. En mars 2016, le permis de construire était délivré après avoir fait face à 130 oppositions qui ont fait l'objet de négociations et de nombreux accords passés. L'autorisation administrative pour réaliser toutes ces infrastructures était ainsi donnée. Des éléments du dossier ont néanmoins été attaqués au Tribunal administratif fédéral (TAF). Ce dernier a jugé en février dernier que la route Vigie-Gonin n'avait pas sa place dans la procédure. Elle pourrait devoir en être exclue et passer par une procédure ad hoc. Probablement communale, avec de fortes chances d'être combattue par référendum. L'affaire est dans les mains du Tribunal fédéral.