

Interpellation - Retards de la gare de Lausanne : quelles conséquences sur d'autres projets lausannois ?

Le 17 mars 2023, l'Office fédéral des transports (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont annoncé de nouveaux retards pour les travaux de la gare de Lausanne, avec une fin de chantier désormais prévue dans le meilleur des cas pour 2037... et une mise en service avec 13 ans de retard sur le calendrier initial!

Cette annonce a suscité l'indignation du Conseil d'Etat vaudois et de la Municipalité de Lausanne, ainsi que de l'ensemble des partis et groupes politiques représentés au Conseil communal de Lausanne, qui se sont associés pour réaliser un communiqué de presse commun, s'inquiétant notamment des conséquences catastrophiques pour les riverains, les commerçants et les usagers, qui souffrent depuis le début du chantier, initié en 2021, et qui devrait donc durer 17 ans!

Selon l'OFT et les CFF, le *"nouveau calendrier prévoit un début des travaux du sous-sol de la place de la gare en avril 2024 et des travaux d'ancrages au sud de la gare en juillet 2024, tandis que les travaux de transformation des quais pourraient commencer en 2026"*. Toujours selon eux, des adaptations doivent être apportées au projet, notamment sur les flux de voyageurs sur les quais et dans les passages inférieurs, qui *"devraient permettre de construire une gare qui sera exploitable plus longtemps et avec des quais plus larges"*.

Outre les effets désastreux de ces nouveaux retards sur le fonctionnement du nœud ferroviaire de Lausanne et de l'ensemble du réseau de Suisse occidentale, et par conséquent sur l'attractivité du train alors qu'un fort report modal vers celui-ci est nécessaire au vu de l'urgence climatique, il est important de s'arrêter aussi sur les conséquences sur d'autres projets lausannois qui y sont liés, particulièrement la transformation du métro m2 et la construction du m3 vers la Blécherette.

Tout d'abord, il est utile de rappeler que le métro m3 cumule aussi son lot de retards. A titre d'exemple, en 2012, il était encore annoncé un début des travaux pour 2018. Son arrivée à la Blécherette devait notamment être coordonnée avec celle des premiers habitants de l'écoquartier des Plaines-du-Loup. Or aujourd'hui, alors que ces premiers habitants ont emménagé en 2022, les dernières communications du Canton annonçaient une arrivée du métro m3 à la Blécherette pour 2031... avec une dizaine d'années de retard sur le calendrier initial.

Le projet de métro m3 fait partie des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) et bénéficie d'un co-financement fédéral au travers du fonds d'infrastructure pour les agglomérations. Il est intégré dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), respectivement :

- le PALM 2012 (2^e génération), en priorité A pour le tronçon gare-Flon (mesure 23e.CL.01) ;
- le PALM 2016 (3^e génération), en priorité A pour le tronçon Flon-Blécherette (mesure 23e.CL.02).

Pour la première étape de transformation du métro m2 et de construction du m3 entre la gare et le Flon, la Confédération a approuvé les plans le 12 décembre 2022, ce qui fait office de permis de construire pour ce tronçon. Quant à la deuxième étape entre le Flon et la Blécherette, elle devait aux dernières nouvelles être mise à l'enquête à fin 2022, ce qui ne s'est pas fait.

Enfin, en marge du projet de la gare de Lausanne et des métros m2 et m3, il est utile de rappeler que le Conseil communal a renvoyé à la Municipalité le 9 mars 2021 un postulat co-signé par des représentants de 6 groupes politiques pour demander la réalisation d'une liaison piétonne souterraine entre la gare du Flon et la gare CFF. Celle-ci visait notamment à améliorer les flux de voyageurs, en réduisant l'encombrement des gares et des rames de métros.

Sur la base de ces différents éléments, nous souhaitons poser les questions suivantes à la Municipalité :

- 1) La Municipalité peut-elle préciser quelles sont les principales adaptations qui doivent être apportées au projet de la gare de Lausanne selon l'OFT et les CFF ?
- 2) L'OFT et les CFF annonçant la nécessité de bénéficier de quais plus larges pour gérer les flux de passagers, et l'espace étant fortement contraint entre le bâtiment principal de la gare et les bâtiments situés au sud des voies, la Municipalité peut-elle garantir aujourd'hui qu'il n'y aura pas de nouvelles démolitions de bâtiments d'habitations ?
- 3) Quelles sont les conséquences des nouveaux retards du projet de la gare de Lausanne sur l'interface multimodale de la place de la Gare (IMPG) et son calendrier de réalisation ?
- 4) Quels seront les surcoûts sur les projets à charge ou partiellement à charge de la Ville de Lausanne engendrés par les retards du projet de la gare de Lausanne ? Comment seront-ils pris en charge, sachant que la responsabilité revient à l'OFT et aux CFF ?
- 5) Quelles sont les conséquences des nouveaux retards du projet de la gare de Lausanne sur la transformation du métro m2 et la construction du m3, la première étape entre la gare et le Flon étant liée à la procédure de la gare?
- 6) Pour ne pas attendre indéfiniment la gare, est-il envisageable de découpler la réalisation de la première étape des m2/m3 de celle de la gare de Lausanne? Quel est aujourd'hui le calendrier réaliste du début des travaux et de la mise en service de cette première étape ?
- 7) Quand est prévue la mise à l'enquête publique de la deuxième étape du m3 vers la Blécherette? Quel est aujourd'hui le calendrier réaliste du début des travaux et de la mise en service de cette deuxième étape ?
- 8) Sachant que le développement des métros comprend un nouveau tracé pour le m2 à travers le sous-sol de la gare de Lausanne, dont le calendrier de réalisation est désormais incertain, serait-il possible d'adapter le projet des métros pour permettre la réalisation prioritaire du m3 entre Flon et Blécherette, indépendamment du calendrier des travaux de la gare ? Et le cas échéant, en aménageant une plus économique liaison piétonne souterraine entre le Flon et la gare ?
- 9) Si de nouveaux retards devaient impacter le métro m3, en raison d'erreurs commises sur le projet de la gare de la responsabilité de la Confédération, l'intégralité du co-financement fédéral serait-il toujours garanti malgré les nouveaux mécanismes (début des travaux en 2025) auxquels sont soumis les mesures des projets d'agglomération de 3^e génération (PALM 2016), soit le tronçon Flon-Blécherette ?
- 10) Au vu des nouveaux retards annoncés, la Municipalité n'estime-t-elle pas que la liaison piétonne souterraine entre la gare du Flon et la gare CFF demandée par le Conseil communal devrait être soit réalisée au plus vite soit intégrée dans la refonte du projet de la gare, afin d'améliorer les flux de passagers sur l'ensemble du système gare ?

24 mars 2023

V. Beaud, Les Verts

V. Cavalli, Vert'libéraux

L. Dana, PS

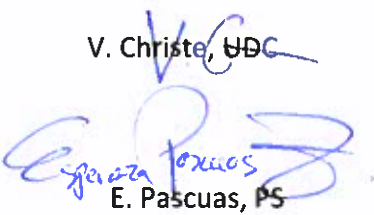
M. Maillard, PLR


F. Meinherz, Ensemble à Gauche

V. Christe, UDC

I. Panchard, Les Verts

V. Vouillamoz, Vert'libéraux


E. Pascuas, PS

H. Klunge, PLR

J. Dupuis, Ensemble à Gauche

E. Indermühle, UDC

F. Kilani, Les Verts

Y. Salzmänn, PS

M. Bérard, PLR

A. Gerber, Les Verts



S. Graff, PS

O. Marmy, PLR

O. Fahmy, Les Verts

S. de Vargas, PS

R. Benvenuti, Les Verts







