

«Il faut déplacer la gare de Lausanne à Prilly»

CFF L'enlèvement du chantier de la capitale vaudoise et la passivité des gouvernants consternent le Vert libéral Olivier Bolomey. Il propose de développer deux gares en banlieue pour mieux répartir les voyageurs

PROPOS RECUEILLIS
PAR AÏNA SKJELLAUG

 @AinaSkjellaug

Le chantier Léman 2030 de la gare de Lausanne est à l'arrêt. Au vu de l'évolution démographique, les projections pour 2050 montrent déjà qu'un nouvel agrandissement de la gare de Lausanne devra avoir lieu. Le secrétaire vert libéral de la section Grand Lausanne, Olivier Bolomey, prend la plume dans le quotidien *24 heures* et propose de faire transiter les voyageurs par la «gare fantôme» de Prilly-Malley et par celles de Pully.

Qu'est-ce qui vous pousse aujourd'hui à faire part de votre indignation dans le dossier de la gare de Lausanne? Les autorités lausannoises et cantonales ont mal géré cette affaire. En Suisse romande, nos élus restent trop souvent dans la passivité et attendent de la Confédération et des CFF qu'ils mènent la barque. En Suisse alémanique, les gouvernements avancent l'argent et les projets se mettent en place. Nous aurions pourtant les moyens de faire de belles choses, vu la santé financière du canton de Vaud et notre force d'innovation, mais nous souffrons de l'attentisme de nos élus. Néanmoins, ces retards et ces problèmes de gouvernance peuvent aujourd'hui ouvrir de nouvelles opportunités.

A quoi pensez-vous? Tout se cristallise autour de la gare centrale de Lausanne, où transitent des milliers de voyageurs et qui sera déjà trop petite en 2050. A moins de 500 mètres de là, la gare du Flon est le point de convergence des trams et métros, mais il y a un souci de liaison entre elles deux. Une idée lancée par les vert libéraux il y a une

dizaine d'années a été reprise au Conseil communal à Lausanne, par les Verts, pour imaginer une interface souterraine, un cheminement piéton, qui relierait ces deux points. Autre chose: concevons la mobilité à l'échelle de l'agglomération. La gare «fantôme» de Prilly-Malley est assez peu desservie: il faut que tous les trains régionaux et RegioExpress s'y arrêtent, et que les voyageurs convergeant vers l'Ouest lausannois y descendent.

Même chose du côté de l'Est lausannois? Oui, la même solution devrait être apportée aux gares de Pully et de Pully-Nord. Là aussi, les TL (transports lausannois) ont un rôle à jouer pour proposer ensuite des liaisons efficaces. Ces solutions alternatives relativement simples à mettre en place auraient pour avantage de désengorger rapidement la gare de Lausanne.

INTERVIEW

Vous questionnez aussi la troisième voie entre Lausanne et Genève: pourquoi s'acharne-t-on à la faire au même endroit que les autres? J'évoque un autre tracé possible, celui du Sud-Léman. Pourquoi rester bloqué lorsqu'on voit qu'entre Coppet et Lausanne, on manque de place pour créer cette troisième voie? Les infrastructures ferroviaires viennent d'être rénovées entre Genève et Evian grâce au Léman Express, il suffirait de remettre en service la ligne du «Tonkin» entre Evian et Saint-Gingolph pour permettre une liaison directe entre Genève et le Valais, ainsi que le Chablais vaudois. Cela diminuerait la pression sur la ligne Lausanne-Genève et pourrait même servir de tracé alternatif en cas de perturbations sur ce tronçon. Une autre possibilité serait de rester de ce côté-ci du Léman et d'implanter une nouvelle ligne CFF un peu plus sur les «hauts» des districts de Morges et de Nyon, soit un nouveau tracé qui passerait le long du pied du Jura vaudois. Cette idée aurait en plus pour avantage de développer l'offre en transports publics dans cette région. ■