



GRAND CONSEIL

Interpellation - 23_INT_45 - David Raedler et consorts au nom Les vert.e.s vaudois.e.s - Les travaux de la Gare de Lausanne dépassent le quart d'heure vaudois : quelles mesures sont prévues pour éviter que la mobilité dans son ensemble n'en souffre ?

Texte déposé :

Le 17 mars 2023, l'Office fédéral des transports (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont annoncé que de nouveaux retards grevaient les travaux de la Gare de Lausanne. En conséquence de différentes mesures qualifiées de nécessaires, la fin de chantier est désormais prévue – dans le meilleur des cas et sans tenir compte des éventuels problèmes futurs qui pourraient être identifiés – pour l'année 2037. Soit une mise en service intervenant, au mieux, avec 13 ans de retard sur le calendrier initial.

Ce retard important, et les inconnues demeurant sur la possibilité de réellement tenir ce nouveau calendrier, ont des conséquences directes et désastreuses non seulement sur le fonctionnement du nœud ferroviaire de Lausanne, et par lui pour l'ensemble du réseau de Suisse occidentale, mais également et surtout sur les autres projets qui y sont liés. En font notamment partie la transformation du métro m2 et la construction du métro m3 en-direction de la Blécherette. Deux développements essentiels pour toute la région lausannoise, à la fois en raison de la charge actuelle très importante du métro m2 et de la desserte par le métro m3 du nouveau quartier des Plaines-du-loup qui accueillera à terme 8'000 habitant.e.s et 3'000 emplois. En jeu : la mobilité dans son ensemble, dans la mesure où les problèmes liés à la Gare et les retards en découlant sur les deux lignes de métro auront un effet délétère sur la part modale des transports publics, à un moment où il est urgent de l'accroître.

Cette situation est d'autant plus préjudiciable que le métro m3 cumulait déjà, avant l'annonce des retards liés à la Gare de Lausanne, son propre lot de retards. Annoncé en 2012 pour un début de travaux en 2018, il était – jusqu'à l'annonce de l'OFT et des CFF – prévu pour être mis en service en 2031, soit déjà avec une dizaine d'années de retard sur le calendrier initial. Et alors que la première étape de transformation du métro m2 et de construction du métro m3 entre la gare et le Flon bénéficie déjà du permis de construire nécessaire (par l'approbation des plans par la Confédération le 12 décembre 2022), la deuxième étape entre le Flon et la Blécherette aurait dû être mise à l'enquête à fin 2022, ce qui ne s'est pas fait.

Dans l'ensemble, cette situation est des plus inquiétantes dans la mesure où le 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. Compte tenu de son importance régionale, il est également intégré dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)[\[1\]](#).

En parallèle, il est relevé que les horaires 2025 sont actuellement en discussion auprès de l'OFT et des cantons. Dans ce cadre, la possibilité de les adapter pour assurer un délestage de la Gare de Lausanne - par des liaisons complémentaires des gares de l'agglomération - apparaît être une éventualité nécessaire.

A la lumière de ce qui précède, les signataires de la présente interpellation ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. **Quel est aujourd'hui le calendrier prévu par le Conseil d'Etat pour (i) le début des travaux des métros m2 et m3 et (ii) pour la mise en service de ces deux lignes de métro ?**
2. **Dans l'attente de la mise en service du m3, quelles mesures ont déjà été mises en places et quelles mesures sont encore prévues pour être prises par le Conseil d'Etat pour assurer une accessibilité suffisante et efficace en transports publics ?**
3. **Le Conseil d'Etat considère-t-il aujourd'hui que le fait d'avoir lié les travaux de la Gare de Lausanne et ceux des métros m2 et m3 a possiblement complexifié le projet dans son ensemble d'une façon trop marquée ?**
4. **Le Conseil d'Etat prévoit-il de demander une prise en charge en tout cas partielle des surcoûts liés aux travaux des métros m2 et m3 aux CFF et/ou à la Confédération (pour l'OFT) ?**
5. **Le Conseil d'Etat craint-il des effets délétère sur d'autres pans des transports publics vaudois par rapport au retard des travaux de la Gare de Lausanne, en particulier pour le développement du RER vaudois ?**
6. **Le Conseil d'Etat prévoit-il de demander aux CFF et/ou à l'OFT une adaptation des horaires 2025 et suivants impliquant un délestage partiel de voyageurs et voyageuses sur les autres gares de la région lausannoise, dont les gares de Renens et Prilly-Malley ?**

[\[1\]](#) PALM 2012 (2e génération), en priorité A pour le tronçon gare-Flon (mesure 23e.CL.01) ; PALM 2016 (3e génération), en priorité A pour le tronçon Flon-Blécherette (mesure 23e.CL.02).

Conclusion : Souhaite développer

Cosignatures :

1. Alberto Mocchi (VER)
2. Alice Genoud (VER)
3. Anna Perret (VER)

4. Aurélien Demaurex (V'L)
5. Blaise Vionnet (V'L)
6. Cendrine Cachemaille (SOC)
7. Claire Attinger Doepper (SOC)
8. Cloé Pointet (V'L)
9. David Vogel (V'L)
10. Denis Corboz (SOC)
11. Denis Dumartheray (UDC)
12. Elodie Lopez (EP)
13. Felix Stürner (VER)
14. Graziella Schaller (V'L)
15. Jean Tschopp (SOC)
16. Jean-François Chapuisat (V'L)
17. Jean-François Thuillard (UDC)
18. Jerome De Benedictis (V'L)
19. Laurent Balsiger (SOC)
20. Martine Gerber (VER)
21. Monique Ryf (SOC)
22. Muriel Thalmann (SOC)
23. Nathalie Vez (VER)
24. Oriane Sarrasin (SOC)
25. Oscar Cherbuin (V'L)
26. Patricia Spack Isenrich (SOC)
27. Romain Pilloud (SOC)
28. Sandra Pasquier (SOC)
29. Sébastien Humbert (V'L)
30. Théophile Schenker (VER)
31. Valérie Induni (SOC)
32. Valérie Zonca (VER)
33. Vincent Jaques (SOC)
34. Yannick Maury (VER)
35. Yolanda Müller Chabloz (VER)
36. Yves Paccaud (SOC)