

Mobilisation pour un tunnel piétonnier gare-Flon

Lausanne

Au vu des retards du chantier de la gare, une pétition a été lancée pour redonner un élan à ce projet de liaison souterraine.

Le chantier de la gare de Lausanne étant fortement retardé, le nouveau «Groupement pour une liaison piétonne entre la gare CFF et le Flon» lance une pétition afin de redonner un élan à ce projet. Il est déjà soutenu par différents groupes politiques au Conseil communal et au Grand Conseil, par l'Association transports et environnement (ATE) et la CITraP-Vaud (Communauté d'intérêts pour les transports publics).

«Les autorités n'ont pas saisi l'urgence de ce projet, explique Olivier Bolomey, membre du co-

mité pétitionnaire. Cette liaison souterraine permettrait de créer une seule interface de transports publics entre la gare CFF et celle du Flon et de connecter efficacement les trains, les bus, les métros, le LEB et le futur tram. Elle réduirait notablement l'encombrement des gares et des rames du métro M2 et du futur M3.»

L'idée de connecter la gare CFF et le Flon figurait déjà en 2007 dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), avant d'en être retirée. Un postulat du député Vert Valéry Beaud transmis à la Municipalité en 2021 reste encore sans réponse. En avril dernier, une motion de la Vert libérale Graziella Schaller au Grand Conseil, avec le soutien des Verts, demandait d'intégrer l'étude d'une liaison piétonne entre la gare CFF et le Flon dans les réflexions

«Les autorités n'ont pas saisi l'urgence de ce projet.»

Olivier Bolomey, membre du comité pétitionnaire

conjointes à venir entre le Canton, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT).

«Cette liaison piétonne simplifierait les déplacements quotidiens de dizaines de milliers de personnes et réduirait le temps de parcours de moitié entre la gare CFF et le Flon tout en limitant fortement le dénivelé entre ces deux pôles de transports publics», relève le Vert Sylvain Crosset, autre pétitionnaire. «En outre, elle pourrait jouer un rôle encore plus important lors de

perturbations ou lors de la fermeture des métros M2 ou M3, qui devrait durer neuf mois», ajoute Valéry Beaud.

À Lyon et à Genève

Les pétitionnaires proposent de s'inspirer d'autres liaisons existantes, à l'exemple de celle entre la station Champel-Hôpital et le site des HUG (longueur: 226 m), à Genève, ou du tube de la Croix-Rousse, à Lyon (1800 m). À Lausanne, une liaison souterraine directe serait longue de 275 mètres pour un dénivelé de 31 m.

En fonction de la variante choisie, la fourchette de coût est estimée entre 14 et 30 millions de francs. «C'est un projet d'envergure cantonale qui pourrait donc être à la fois financé par la Ville et le Canton», estime Graziella Schaller. Selon les pétitionnaires, le tunnel serait réalisable avant 2030. **Claude Beda**