

**REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

**à la résolution**

**David Raedler et consorts au nom Les vert.e.s vaudois.e.s, vert'libéral, socialiste, ensemble à gauche -  
La Gare de Lausanne a un train de retard :  
évitons une contagion à tout le système de transports publics ! 23\_RES\_5**

***Rappel de la résolution***

*Le 17 mars dernier, l'Office fédéral des transports (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont annoncé de nouveaux importants retards pour les travaux de la Gare de Lausanne, dont la fin est dorénavant prévue avec fort optimisme pour 2037 – soit avec 13 ans de retard sur le calendrier initial. Or, ce retard important crée des risques marqués pour l'ensemble du système de transports publics vaudois. D'abord par le fonctionnement du noeud ferroviaire de Lausanne, compte tenu de l'impact sur le développement des liaisons ferroviaires, notamment et y compris le RER Vaud. Ensuite par le fonctionnement de la gare elle-même, compte tenu des problèmes à venir dans la gestion des flux de personnes transitant par la gare – dont le nombre est estimé à 200'000 en 2030 contre 130'000 en 2021. Ensuite encore par les retards engendrés sur les travaux de transformation du métro m2 et de construction du métro m3 en direction de la Blécherette, tous deux directement impactés par ce calendrier retardé. Dans l'ensemble, il est à craindre que l'entier du système de transport public vaudois soit négativement impacté par ces retards – avec des conséquences désastreuses sur la mobilité vaudoise dans son ensemble. Au regard de ces éléments, le Grand Conseil invite le Conseil d'Etat à faire tout son possible pour réduire au maximum les conséquences du retard des travaux de la Gare de Lausanne sur le reste de la mobilité vaudoise, notamment et y compris en maintenant le calendrier relatif au développement des métros m2 et m3, ou à défaut en développant des alternatives efficaces, ainsi qu'en agissant pour renforcer la desserte des gares de l'Est et de l'Ouest lausannois dans un but de délestage de la Gare de Lausanne. De même, le Grand conseil invite le Conseil d'Etat à s'assurer que les nouveaux délais annoncés – avec une fin des travaux en 2037 – soient tenus.*

## Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat partage l'inquiétude et la déception qui s'expriment dans le canton et en Suisse romande à la suite de l'annonce des CFF et de l'Office fédéral des transports (OFT) de revoir profondément le projet de remise à niveau de la gare de Lausanne, impliquant un nouveau retard du chantier et de la mise en service du carrefour ferroviaire romand, désormais escomptée pour 2038. Cette inquiétude face aux retards de la mise à niveau de la gare, le Conseil d'Etat l'a exprimée à plusieurs reprises ces derniers mois, et partagée également avec la députation aux Chambres fédérales ainsi qu'avec les lobbys romands du rail.

Face à ce coup dur pour la mobilité ferroviaire vaudoise et romande, le Conseil d'Etat, la Ville de Lausanne, la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) et OuestRail se sont exprimés d'une même voix pour demander aux CFF et à l'OFT des garanties pour le fonctionnement du carrefour ferroviaire de Lausanne pendant et après les travaux. Les trains doivent et devront continuer de circuler à la capacité maximale et des solutions devront être trouvées pour permettre d'accueillir les voyageurs toujours plus nombreux prévus ces prochaines années. Cela implique de continuer à pouvoir améliorer les horaires et les cadences. Il s'agit d'un enjeu crucial, non seulement pour le canton, mais aussi pour l'ensemble de la Suisse occidentale, au moment même où le rail doit jouer un rôle majeur pour permettre à la Suisse de tenir ses objectifs climatiques. De plus, le Conseil d'Etat suivra avec attention et détermination, dans le cadre des instances de suivi de projet en place, la manière dont le nouveau concept de modernisation de la gare de Lausanne sera conduit afin que le calendrier annoncé soit respecté.

Le Canton et ses partenaires ont également rappelé la nécessité de lancer la suite des études d'infrastructures indispensables au bon fonctionnement du rail vaudois et romand qui souffre de retard dans les investissements ferroviaires. Ils ont pris connaissance avec satisfaction du récent message du Conseil fédéral sur l'étape 2035 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire soumis aux Chambres fédérales, lequel inclut la réalisation d'un nouveau tronçon ferroviaire à double voie entre Morges et Perroy. Cette infrastructure représente la première étape d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève, seule réponse crédible aux défis liés à la saturation du réseau et aux enjeux climatiques. Un nouveau tracé sur la ligne Lausanne-Fribourg-Berne est aussi nécessaire pour enfin diminuer le temps de parcours et ainsi garantir la mise en correspondance des nœuds ferroviaires de Lausanne et Berne. L'ensemble de ces études et leur réalisation doivent être clairement intégrés dans les prochains messages 2023 et 2026 du Conseil fédéral sur les infrastructures ferroviaires. Enfin, le Conseil d'Etat et ses partenaires ont demandé que l'OFT étudie d'ores et déjà la future gare souterraine de Lausanne. La conseillère d'Etat Nuria Gorrite n'a pas manqué de rappeler l'ensemble de ces enjeux ainsi que l'importance stratégique de la gare de Lausanne lors de sa rencontre avec le Conseiller fédéral Albert Rösti en juillet dernier.

Pour le Conseil d'Etat, les retards du chantier de la gare ne doivent pas préteriter le développement des métros lausannois. Des solutions et optimisations doivent être recherchées afin de garantir la réalisation des métros dans les meilleurs délais et aux meilleurs coûts. En particulier, la transformation du m2, notamment son augmentation de capacité pour répondre à sa saturation, doit garder un haut niveau de priorité. De plus, si la construction de la nouvelle station du m2 et de son nouveau tunnel sous la gare est confiée aux CFF et fait partie intégrante de la procédure de la gare de Lausanne, les autres développements du m2 ainsi que la construction du m3 peuvent encore faire l'objet d'optimisations. C'est pourquoi il a annoncé fin avril l'ouverture d'une phase de réflexion pour le projet, dans le but de limiter au maximum les conséquences générées par le retard du chantier de la gare de Lausanne. Ce temps de réflexion permettra également de réviser l'estimation des coûts finaux, en tenant compte de l'allongement des délais, des évolutions normatives et de l'important renchérissement. La revue de projet qui est lancé doit permettre de tirer parti au maximum de cette nouvelle donne avant la future mise à l'enquête du m3 entre le Flon et la Blécherette.

Pour mener cette démarche, le Conseil d'Etat a décidé de renforcer le pilotage de la réalisation des métros en nommant un directeur stratégique du programme en la personne de Monsieur Samuel Barbou. Désormais rattaché au Canton, cet ingénieur de 43 ans était jusqu'ici responsable de l'entité « Grands projets » des Transports publics de la région lausannoise. Il travaillera ces prochains mois de concert avec Yves Trottet, directeur opérationnel du projet des métros, avant de reprendre à terme la pleine direction du programme. Par ailleurs, le Canton a désigné trois experts reconnus qui rejoindront et renforceront les instances de gouvernance du projet, Messieurs Serge Dal Busco, Olivier Français et Philippe Gauderon. A l'issue de l'analyse des différents scénarios d'optimisation ces prochains mois, les choix retenus par le Canton, la Ville de Lausanne et les tl permettront de consolider le projet ainsi que son planning.

A l'échelle du canton, le Conseil d'État poursuit sa politique volontariste de développement des transports publics pour offrir une alternative crédible à la voiture et faire diminuer l'impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre. Les offres des trains et bus régionaux continueront à être améliorées ; de grands projets d'infrastructures se poursuivent, à l'instar des améliorations sur la ligne du LEB, des études pour le prolongement de l'Aigle-Leysin ou encore de la construction du tramway entre Lausanne et Villars-Ste-Croix. Concernant la desserte de la gare de Renens, elle sera effectivement renforcée dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF 2025, ce qui permettra de délester sensiblement la gare de Lausanne.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 octobre 2023.

La présidente :

Le chancelier a.i. :

*C. Luisier Brodard*

*F. Vodoz*