

Pour une gare souterraine de Lausanne (version citrap-vaud du 28 mai 2023)

Le nouveau rôle du chemin de fer

La crise climatique a révélé les vertus oubliées du chemin de fer : énergie minimale pour déplacer chaque passager -par le mariage optimal de la roue et du rail- et production infime de gaz à effet de serre grâce à la traction électrique d'origine hydraulique. Ces particularités du chemin de fer encouragent une migration des voyageurs de l'avion et de la voiture vers le train ; il en découle un accroissement massif du trafic ferroviaire, en Suisse comme en Europe.

Le cas suisse

Le réseau suisse doit faire face à un double défi : l'accroissement du trafic induit par la crise climatique et le vieillissement de ses infrastructures dont les performances (vitesse, confort) ne sont plus concurrentielles face à l'avion et à la voiture. Un grand plan de renaissance du rail se dessine aujourd'hui, basé sur un réseau reliant rapidement toutes les régions du pays, et amarrant la Suisse au réseau européen à grande vitesse : c'est la Croix fédérale de la mobilité, adoptée par le Conseil national le 12 décembre 2022 et par le Conseil des Etats le 9 mars 2023, et qui prévoit deux axes rapides de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso, y compris leurs prolongements vers les principales métropoles européennes.

Sur le plan de la Suisse occidentale, la Croix fédérale de la mobilité prévoit l'aménagement d'une ligne nouvelle Genève-Berne via Lausanne et Fribourg.

La gare souterraine de Lausanne

Etant donné la vétusté et le manque de capacité de la gare de Lausanne, celle-ci fait l'objet d'un projet de transformation planifié pour 2025, dénommé ci-après variante 2025 ;

étant donné le changement de réglementation sur la largeur de l'entrevoie et la largeur insuffisante de certains quais dans la variante 2025, un nouveau projet -caractérisé par une entrevoie plus étroite et une largeur des quais plus importante- a été présenté publiquement le 17 mars 2023 en lieu et place de la variante 2025 : c'est la variante 2037, destinée à être achevée à cette date après recalcul complet de la géométrie de la gare ;

étant donné la vision «après-demain» du Plan cadre Lausanne 2010 des CFF, qui prévoit une gare souterraine complétant la gare historique tout en étant compatible avec les lignes nouvelles de la Croix fédérale de la mobilité (voir schéma ci-dessous) ;

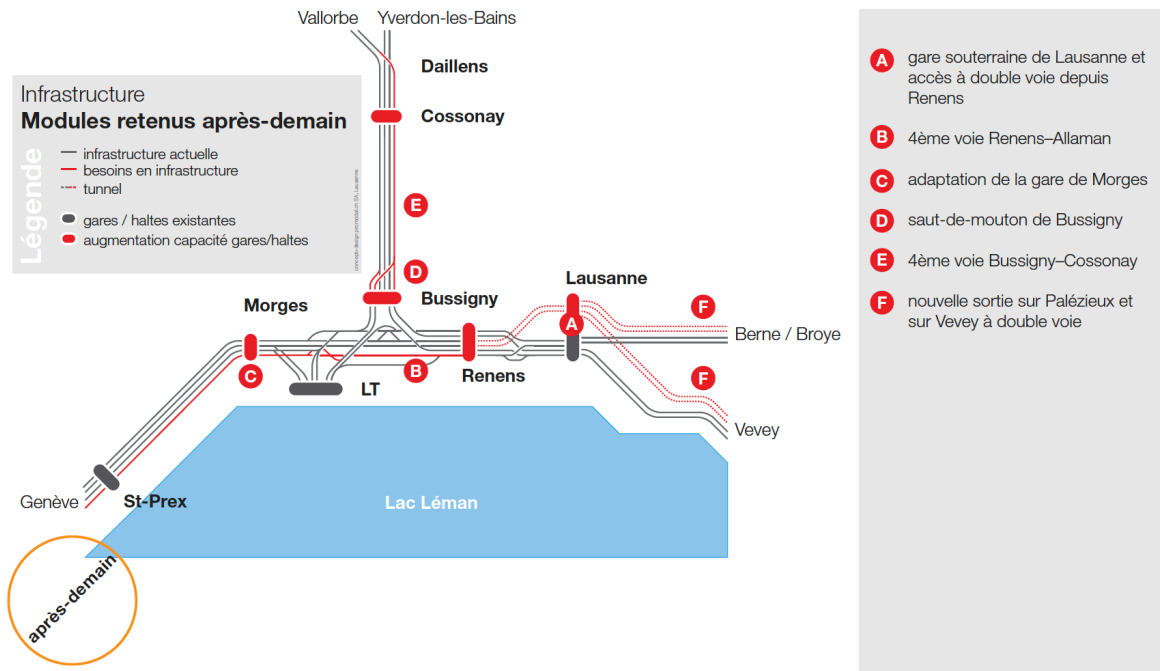
étant donné la réservation par les CFF, en 2017, d'un couloir souterrain de Prilly-Malley à Lausanne ;

étant donné la variante Morges-Hautes Ecoles-Lausanne de la ligne nouvelle Genève-Lausanne dont l'insertion dans la gare historique pose des problèmes topographiques difficiles ;

étant donné les contraintes posées par le démarrage imminent des chantiers des deux lignes de métros m2 et m3 reliant la gare de Lausanne à la gare du Flon, doublées d'un accès piétonnier (escalier mécanique),

il est proposé :

- d'étudier l'aménagement d'une gare souterraine dans la colline de Montbenon, à Lausanne, compatible avec la gare historique, avec la ligne nouvelle Genève-Lausanne-Fribourg-Berne et de sa variante Morges-Hautes Ecoles-Lausanne, avec les métros m2, m3 et leur accès piétonnier (escalier mécanique) ;
- d'étudier toutes les retombées de cet aménagement sur les variantes 2025 et 2037 de la gare historique.



Le projet de gare souterraine de Lausanne selon la publication «[Plan cadre Lausanne 2010](#)» des CFF, datée du 1 février 2014.