

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à la résolution Alexandre Berthoud et consorts

- la Gare de Lausanne est une priorité et aucun retard ne doit être toléré ! 23\_RES\_6

### **Rappel de la résolution**

*La semaine dernière, nous apprenions avec fracas que les travaux de la Gare de Lausanne seraient retardés de 4 ans et demi au minimum. Le chantier de la gare ne serait ainsi pas terminé avant 2037, alors que le projet initial avait été présenté en 2009 et visait une mise en service de la nouvelle gare de Lausanne en 2025. Un chantier continu sur plus de 15 ans n'est pas une option pour les Vaudoises et Vaudois.*

*Un tel retard est inadmissible tant la Gare de Lausanne est l'épine dorsale du réseau ferroviaire romand et international avec la ligne Paris-Milan. Elle est également un hub de mobilité au quotidien pour les Lausannoises et Lausannois ainsi que pour l'ensemble de la population vaudoise. De nombreux projets de mobilité incontournables pour les Vaudoises et Vaudois, tels que la création du M3 et la modification du tracé du M2, ont dû être retardés afin d'assurer une coordination avec les travaux de la Gare de Lausanne. Avec ce retard supplémentaire, il est impensable que ces projets voient le jour à un horizon 2040, période à laquelle la population vaudoise devrait atteindre le million d'habitant.*

*Les travaux des M2 et M3 auraient pu débiter en 2020 déjà. Malgré la coordination souhaitée par les CFF, il est impensable de repousser ceux-ci. Il est dès lors urgent que ces projets débutent dès à présent. Si lors des premiers travaux du M2, la coordination s'est faite dans le sens d'une adaptation au planning des CFF ; pour les travaux futurs, il y a lieu d'inverser la tendance. C'est maintenant au chantier de la Gare de Lausanne de s'adapter aux chantiers du M3 et M2. Le retard annoncé de la Gare de Lausanne ne doit en aucun cas impacter les autres projets ferroviaires en cours tels que la création d'une gare souterraine à l'horizon 2050, la rénovation des lignes Lausanne-Genève et Lausanne-Berne.*

*Par la présente résolution, le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat de tout mettre en oeuvre pour que le retard annoncé du projet de la Gare de Lausanne soit réduit, que les projets du M3 et M2 soient entrepris au plus vite, que la mobilité ferroviaire des Vaudoises et Vaudois soit développée malgré le retard annoncé et que ce retard ne préterite pas les autres projets de mobilité ferroviaire nécessaires au canton de Vaud.*

## 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 tronçon 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. Toutes ces études ainsi que 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. 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 lancée doit permettre de tirer parti au maximum de cette nouvelle donnée 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.

Enfin, à 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

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*