

JUIN 2024



RC-PET
(24_PET_3)

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

Pétition Pour une liaison piétonne souterraine directe entre la Gare CFF et la Gare du Flon

1. PREAMBULE

Pour traiter de cet objet, la Commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 16 mai 2024, de 13h30 à 16h30, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 1, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Claire Attinger Doepper, Isabelle Freymond (remplaçant Sylvie Pittet Blanchette, excusée), Nathalie Jaccard, Marion Wahlen (remplaçant Thierry Schneiter, excusé), Graziella Schaller (remplaçant Jean-Louis Radice, excusé), Valérie Zonca et de MM. Jean-François Cachin, Guy Gaudard Alain Cornamusaz, Pierre-François Mottier, Pierre-André Pernoud, sous la présidence de Mme Elodie Lopez. Mme Marie Poncet Schmid, secrétaire de commission parlementaire, a tenu les notes de séances.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires : MM. Olivier Bolomey, membre des Verts libéraux lausannois et Sylvain Croset, membre des Verts lausannois et de l'Association Transports & Environnement (ATE) Vaud. Ils représentent le groupement pour une liaison piétonne entre la gare de Lausanne et le Flon, qui comprend la Communauté d'intérêt pour les transports publics (CITraP) Vaud.

Administration : M. Pierre-Yves Gruaz, Directeur général de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

2. DESCRIPTION DE LA PÉTITION

La pétition, déposée le 26 mars 2024 et munie de 1'048 signatures, demande d'étudier la faisabilité d'une galerie piétonne souterraine directe et indépendante entre la gare de Lausanne et l'interface du Flon.

3. AUDITION DES PÉTITIONNAIRES

Les pétitionnaires centrent leur présentation sur les points suivants :

- Contexte et historique

Le Canton avait émis l'idée d'une liaison piétonne en 2007. En effet, le projet était inscrit dans la stratégie de développement de mobilité douce du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), faisant suite à une inquiétude quant à une surcharge du tronçon entre la gare de Lausanne et celle du m2 au Flon. En 2012, le projet a été retiré pour des raisons politiques et financières au profit du financement du m3.

- Problématique

La situation de surcharge du m2 depuis la gare va s'aggraver en raison de l'augmentation du nombre de voyageurs et des différents projets à Lausanne.

- Avantages de la liaison

- Créer une connexion directe et indépendante entre deux des trois gares les plus fréquentées de Suisse romande. L'enjeu concerne la population lausannoise, ainsi que les pendulaires du Canton, voire de la Romandie. Le m2 transporte 35 millions de passagers/an, dont la moitié transite par la station Lausanne-Gare.
- Réduire l'encombrement des stations et des rames de métro sur ce tronçon, et, par conséquent, le temps d'attente aux stations. Ce tronçon, bien que très court, est surchargé en raison de la topographie (il faut monter jusqu'à Saint-François par le Petit Chêne, puis descendre au Flon).
- Réduire de moitié le temps de trajet à pied par rapport à la situation actuelle.
- Encourager la marche et la mobilité active.
- Offrir un moyen de décharge et de substitution efficace aux métros m2 et m3 lors des interruptions du service (pannes, travaux prévus, etc.). Le m2 sera interrompu pendant environ neuf mois lors des travaux de raccordement du m3. La galerie devrait donc être réalisée avant ces travaux.

- Un projet à définir

Actuellement, la distance de 515 m et 48 m de dénivelé se parcourt à pied en 10 à 12 minutes. Avec la galerie, la distance de 275 m avec 31 m de dénivelé, se parcourrait à pied et en souterrain en 4 à 6 minutes. Plusieurs bureaux d'ingénieurs ayant étudié la question proposent plusieurs variantes (tracé, pente, tapis roulant, vélos...). Une option serait de partir en surface depuis la Place de la Gare 10, et marcher à l'air libre, puis en souterrain jusqu'à la Gare du Flon, près du m1. Le dénivelé du parcours serait d'abord faible, puis plus élevé (dénivellation de 30 mètres) par des escaliers.

L'avantage de cette option étant son indépendance vis-à-vis du métro, il n'y aurait pas d'interférence avec les travaux du m3 et de la gare souterraine prévue à l'horizon 2050.

D'autres villes comportent des liaisons piétonnes souterraines, comme Genève – liaison entre la gare CFF de Champel-Hôpital et les HUG (longueur : 226 m) – et Lyon – tube pour modes doux de la Croix-Rousse (longueur : 1800 m).

- Aspects politiques

- Postulat au Conseil de Lausanne et motion au Grand Conseil
- Agenda à saisir : tirer avantage des retards annoncés pour redéfinir un meilleur projet
- Profiter si possible des synergies de travaux et de financements
- Projet d'importance cantonale et romande avec la création d'une grande gare au lieu de deux, celle du Flon étant historiquement la gare du LEB.

- Conclusion

- Le projet est important, car il améliorerait les connexions à Lausanne.
- Il est urgent à réaliser pour absorber la croissance rapide des usagères et usagers.
- Il est indépendant des autres chantiers et projets lausannois.

À la suite de la présentation, une discussion s'engage entre les pétitionnaires et les commissaires.

Des commissaires s'enquière du coût et du financement du projet. Le projet du m2 avait suscité de nombreuses discussions à l'échelle cantonale afin de convaincre toute la population, pas seulement celle de Lausanne, de participer au financement du projet.

Les pétitionnaires eux-mêmes n'ont pas évalué le coût du projet, mais selon les estimations d'autres personnes, il se situerait entre 15 et 30 millions de francs, selon les variantes. En comparaison, le m3 coûterait environ 1 milliard.

Un financement à plusieurs niveaux, dont le fédéral, pourrait être envisagé pour ce projet : en 2007, le projet relevait du PALM, en effet. Il faudrait communiquer sur le fait que le projet est favorable à l'ensemble de la population pendulaire vaudoise. Il semble bien que la plupart des personnes voyageant entre la gare et le Flon

proviennent d'autres communes. D'ailleurs, les personnes les plus enclines à signer la pétition ne résidaient pas à Lausanne.

A l'attention d'un commissaire, les pétitionnaires indiquent qu'ils portent l'idée d'une galerie piétonne, mais que la mécanisation des escaliers est faisable, selon le financement qui sera attribué au projet.

Un commissaire membre de l'ATE demande comment a été décidé le tracé depuis la Place de la Gare 10.

Les pétitionnaires relèvent que les projets précédents envisageaient des galeries parallèles au métro. Toutefois, en raison des travaux futurs de la Gare CFF et du m3, l'idée d'une galerie indépendante a surgi qui, de surcroît, permettrait de réduire le creusement du terrain.

Un commissaire rappelant une démarche similaire au Conseil communal, demande quelles sont les échéances qui attendent les pétitionnaires.

Les pétitionnaires seront reçus dans deux semaines par la commission des pétitions lausannoise. Par ailleurs, ils vont faire en sorte de communiquer publiquement le plus possible sur le projet.

Un commissaire s'intéresse à la façon dont vont cohabiter les pendulaires à la gare CFF et les différentes mobilités – piétons qui vont traverser la route, etc.

L'option depuis la Place de la Gare 10 est hypothétique, rappellent les pétitionnaires, qui invoquent la présence du passage souterrain depuis la BCV, en bas du Petit-Chêne, jusqu'à la gare.

Les pétitionnaires adressent leurs remerciements à la commission. Mme la Présidente les remercie également, leur indiquant qu'ils seront informés ultérieurement de la date du passage de cet objet devant le Grand Conseil.

4. POSITION DE L'ADMINISTRATION

La pétition complète une motion déposée au Grand Conseil, déposée en mars 2023 par Mme Schaller. Ce sujet est donc connu et intégré aux réflexions menées par l'Etat.

L'idée d'un tunnel piéton entre la gare CFF et le Flon a été lancée dans le cadre du premier PALM en 2007. Ce projet d'agglomération déposé à la Confédération comprenait le tunnel piéton, identifié comme une idée intéressante à développer.

En 2012 – 2e étape du projet d'agglomération – l'idée a été abandonnée au profit du développement de la complémentarité des m2, désormais en activité, et m3, nouveau projet développé dans le cadre du PALM. Le tunnel a été remplacé par la mixité des deux métros.

Depuis 2014, le projet du programme des métros a été développé et la mise à l'enquête pour une première étape a été déposée. S'y est greffée la thématique des travaux de la gare et de leurs retards, qui ont impacté le programme des métros du point de vue de la temporalité, de la complexité, de la technicité et des coûts.

Ainsi, début 2023, le département a décidé d'un « temps mort » pour procéder à une revue de projet. Il s'agit de reprendre le projet tel que développé au regard de la thématique de la gare CFF (retards, impacts sur le métro). Le département a intégré, dans sa réflexion et la revue de projet, la thématique du tunnel piéton, qui fait l'objet d'analyses pointues : faut-il, dans la prochaine mise à l'enquête des métros, intégrer la liaison piétonne ? Est-ce une solution ? Si oui, comment réaliser ? Et quand (de manière anticipée) ?

M. le Directeur général de la DGMR n'est pas en mesure de livrer les résultats de cette revue de projet ni les réponses à ces questions. En effet, ce travail n'est pas terminé et le Comité de projet et l'instance supérieure du programme des métros n'ont pas encore tranché. Les résultats et propositions tenant compte des aléas liés au retard des travaux à la gare et à l'augmentation des coûts du projet de m3, notamment, seront annoncés dans les prochaines semaines. La thématique du tunnel piéton sera traitée.

Le pôle global gare CFF-Flon, évoqué dans la pétition, est pertinent et n'est pas remis en cause. Les travaux prévus actuellement – gabarits du passage inférieur et des quais, longueur des quais – visent à la rendre conforme aux normes et au volume actuel et futur des personnes qui y passent. Il ne s'agit pas du développement de la gare qui, lui, fait l'objet d'un lobbying du département auprès de la Confédération pour demander de lancer extrêmement rapidement l'étude d'une gare souterraine entre la gare actuelle et le Flon. La thématique du tunnel serait intégrée à celle de la gare souterraine ; il pourrait en faire partie.

Une discussion s'engage entre les commissaires et le M. le Directeur général de la DGMR.

Un commissaire regrette vivement le peu d'explications données sur le tunnel et le flou général régnant. Il juge très légères les informations apportées.

M. le Directeur général de la DGMR répond ne pas pouvoir communiquer les éléments dont il ne dispose pas.

Dans le cadre du Programme de développement stratégique (PRODES) de la Confédération, les cantons de Suisse occidentale, sous l'égide de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), demandent que la thématique de la gare souterraine soit étudiée. Il ne s'agit pas encore d'un projet, mais de la demande de mandater les CFF pour lancer immédiatement l'étude de gare souterraine, dans le plan stratégique 2050 de la Confédération. Le Parlement n'a pas encore validé cela comme un projet à étudier. Le message 2026, en préparation, sera mis en consultation prochainement. Le projet doit s'inscrire dans la planification fédérale.

Si le Parlement fédéral valide la demande, les études commenceront ces prochaines années. L'horizon temporel de la gare souterraine est 2045-2050 au mieux.

On connaît quelques réservations d'espace de terrain en lien avec les projets de métro et quelques emprises.

Un commissaire relève que la DGMR ne soulève aucune objection à la galerie piétonne. C'est la temporalité qui semble problématique.

En effet, il n'y a aucune objection à étudier la faisabilité de la galerie, respectivement à la mettre en perspective avec d'autres possibilités – les m2 et m3 en étant une, indique M. le Directeur général de la DGMR.

Autre élément d'importance : la réalisation d'un tel tunnel prend du temps pour des raisons techniques, de procédures – longues et complexes, d'autant que l'on se situe en milieu urbain. Avec le projet des métros, par exemple, il a fallu 5 ans pour élaborer le projet mis à l'enquête en 2019. Aujourd'hui, le permis de construire n'a toujours pas été délivré – il y a un recours au Tribunal fédéral administratif et un recours au Tribunal fédéral est possible.

Une commissaire déplore les incertitudes et échéances annoncées, qu'elle juge inquiétantes. Une part des décisions, sur le plan de la Confédération, nous échappe. Si la commission puis le Grand Conseil s'expriment en faveur du projet, cela représenterait un signal fort pour trouver des solutions.

La même commissaire demande si plusieurs options seront proposées et si des éléments seront mis en consultation.

M. le Directeur général de la DGMR rappelle que le Comité de projet travaille encore. Il y a encore des incertitudes notamment en lien avec la gare CFF, et des informations sont attendues de la part de l'Office fédéral des transports.

Un commissaire a l'impression que la gare de Lausanne est secondaire, par rapport à celle de Renens, qu'il n'y a aucune volonté qu'elle soit développée.

M. le Directeur général de la DGMR insiste : dans la planification stratégique fédérale et cantonale, l'extension de la gare CFF, nœud ferroviaire essentiel, est une volonté ferme du gouvernement. Il s'agit désormais de valider cette intention par le Parlement qui donnera mandat aux CFF, ainsi que des moyens pour étudier le projet.

Selon l'Office fédéral des transports, l'assainissement final de la gare CFF est prévu en 2037, après une série d'étapes. Le coût des travaux se monte à 1,2 milliard de francs. Quant à la gare souterraine, qui n'est qu'une intention, sa réalisation se tiendrait en 2050.

5. DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMISSION

La plupart des commissaires déclarent être favorables à la liaison piétonne gare-Flon et soutiendront la pétition ; d'autres ont un avis moins tranché.

La question devrait être étudiée en tenant compte de plusieurs points, comme le temps de réalisation, les incertitudes liées au projet de métros et à la gare souterraine, la cohabitation des différents types d'usagers et usagers (piétons, vélos, trottinettes).

Un commissaire, favorable à la galerie piétonne, déplore fortement les incertitudes qui règnent autour des projets de la gare.

Un commissaire estime que la galerie, avec une entrée à la Place de la Gare 10, devrait être réalisée plus rapidement que le reste des travaux à la gare afin de désengorger le flux des usagers et usagers. Cette liaison entre la gare et le Flon serait bénéfique à l'ensemble du Canton, voire de la Suisse romande. Un commissaire est du même avis.

Un commissaire relève la problématique du m3, projet bloqué par le chantier de la gare, bloqué également. Réaliser rapidement une galerie piétonne permettrait de débloquer le chantier m3 sans attendre les travaux de la gare.

Une commissaire salue la proposition, portée par une mobilisation citoyenne, une association, etc., et reflétant donc une préoccupation de la population. Il est du rôle des autorités publiques de l'écouter et de trouver des solutions pour améliorer les transports publics. Deux commissaires soutiennent tous les arguments en faveur de la liaison piétonne. Il faut faire le maximum pour la mobilité douce.

Plusieurs commissaires estiment que transmettre la pétition n'apporterait pas grand-chose. Elle est superfétatoire, une motion sur le même thème ayant déjà été transmise au Conseil d'Etat. De plus, la réflexion dans le cadre de la revue de projet mentionnée par le Directeur général de la DGMR englobe l'idée de galerie piétonne.

Un commissaire, un des auteurs de la pétition, ne prend pas part au vote.

6. VOTE DE RECOMMANDATION

La commission recommande au Grand Conseil de renvoyer la présente pétition au Conseil d'Etat par 8 voix et 2 abstentions.

Assens, le 20 juin 2024

La rapporteuse :
(signé) *Isabelle Freymond*