

Postulat Michele Mossi et consorts demandant la définition d'une vision de développement du noeud intermodal centré autour de la gare ferroviaire de Lausanne

Développement

Le quartier de la gare de Lausanne représente désormais un lieu d'importance au cœur du canton et un nœud d'échange intermodal fondamental pour la ville de Lausanne et pour le canton tout entier. Il est en pleine expansion de par le développement du trafic ferroviaire, le M2, la naissance du RER-vaudois, ou encore la construction du nouveau musée des Beaux-Arts.

Ce quartier a déjà vécu divers chantiers et va subir dans un futur proche encore d'importantes modifications, ne serait-ce que le prolongement des quais CFF vers l'ouest avec la création de nouveaux passages sous voies, le développement d'un pôle muséal et culturel sur le site de la Halle CFF aux locomotives ou l'arrivée potentielle d'un nouveau moyen de transport collectif entre la gare et le Flon.

Concernant le trafic ferroviaire, il est connu que la gare de Lausanne est d'ores et déjà saturée et que les CFF prévoient une augmentation de trafic de 120 % d'ici 2030. Ce sera donc plus qu'un doublement des voyageurs kilomètres en moins de 20 ans. A terme, outre le prolongement des quais déjà planifié, de nouvelles voies devront être construites pour satisfaire à la croissante demande ; un développement en souterrain, comme c'est le cas par exemple de Zurich, est envisageable, voire souhaitable.

Tous ces projets nécessitent une cohérence d'ensemble à moyen et à long terme afin que les modifications de demain n'entravent pas les choix d'après-demain. Or, aujourd'hui, nous avons l'impression qu'ils existent plusieurs projets, ceux de Lausanne, ceux du canton et ceux des CFF.

Au vu de ce constat et de l'importance capitale de disposer d'un nœud intermodal efficace et optimisé au cœur du canton, nous demandons au Conseil d'Etat — **en concertation avec la ville de Lausanne, les CFF et la Confédération** — de formaliser un projet clair et commun de développement de la gare de Lausanne, de s'assurer de sa réalisabilité et cohérence à long terme et d'inscrire les projets actuels dans une telle vision commune.

Les postulants demandent la prise en considération immédiate du postulat, avec renvoi au Conseil d'Etat.

Souhaite développer.

Ecublens, le 15 juin 2010.

(Signé) *Michele Mossi et 25 cosignataires*

M. Michele Mossi : — Je déclare d'emblée mes intérêts. Comme vous le savez peut-être, je travaille dans un bureau d'ingénieurs spécialisés en technique ferroviaire. Je porte donc un intérêt particulier à tout ce qui se développe autour d'une gare de chemin de fer.

Il y a bientôt six mois, nous discussions en plénum la réponse du Conseil d'Etat à mon interpellation relative aux investissements cantonaux en faveur du chemin de fer. En commentant cette réponse, je vous disais que j'étais entièrement satisfait du travail du Conseil d'Etat qui a conduit, en décembre 2009, à la signature d'une convention-cadre en vue du

renforcement des infrastructures de transport ferroviaire sur l'axe Lausanne-Genève. Je vous disais également que je restais dans l'attente d'une vision claire concernant le développement à moyen terme de la gare ferroviaire de Lausanne et de son environnement. Je conclus en annonçant que je ne manquerais pas de réintervenir avec un texte plus ciblé concernant uniquement le développement de cette vision. Je réalise cette la promesse avec le présent postulat.

Il y a une véritable ambition pour le quartier qui se développe autour de la gare de Lausanne, tant au niveau communal que sur le plan cantonal. Avec la station du m2 et la gare CFF, ce quartier est déjà un nœud d'échange intermodale névralgique pour la ville et le canton tout entier. Avec les projets à venir, ce nœud va subir de nouvelles modifications et gagner davantage d'importance. Les quais CFF seront prolongés vers l'ouest, ce qui conduira à la création de nouveaux passages sous-voies, qu'il faudra d'ailleurs intégrer dans l'espace environnant. Le développement du RER vaudois et du trafic ferroviaire en général va conduire à un doublement du nombre des voyageurs dans les vingt prochaines années — deux fois plus qu'aujourd'hui. Là aussi, il faudra gérer les nouveaux flux de personnes dans l'ensemble du quartier.

A court terme, il sera nécessaire de prévoir et d'intégrer un nouveau moyen de transport collectif entre la gare CFF et le Flon, que ce soit un escalator, un tapis roulant ou un m3 — cette dernière solution est d'ailleurs celle que je privilégie personnellement. A moyen terme, pour satisfaire l'importante évolution de la demande, les CFF devront construire deux voies supplémentaires. Là aussi, j'espère que la solution souterraine sera retenue et que le canton saura trouver l'ambition et le courage nécessaires pour soutenir le développement souterrain de la gare CFF.

A ce quartier en pleine mutation s'ajoute une nouvelle brique avec le développement du pôle muséal et culturel, qui demandera sans autre de nouveaux aménagements, ne serait-ce qu'en termes de mobilité. Voilà une pléthore de projets de taille pour un seul quartier.

L'objectif de ce postulat est que tous ces projets, ainsi que les autres, prévus autour de la gare CFF ne tombent pas comme des briques désordonnées, mais qu'ils puissent s'intégrer dans une vision commune cohérente, élaborée à l'avance et en partenariat avec tous les acteurs clés : le canton, la ville, la Confédération et les CFF. L'objectif n'est pas de parler seulement de trafic ferroviaire ou de transports en commun, mais d'intégrer également le trafic routier, avec le stationnement en face de la gare, les piétons, les vélos, les commerces, etc. L'objectif est de développer un véritable plan d'aménagement du quartier. A titre d'exemple, il y a dix ans, quand je dirigeais le projet Swissmetro, j'étudiais la possibilité de réaliser un tronçon entre les gares et les aéroports de Bâle et de Zurich, une liaison souterraine à grande vitesse. Or quel étonnement quand, en discutant avec le responsable de la ville et du canton du Zurich, on m'a expliqué que, sous la *Hauptbahnhof*, tous les espaces étaient déjà réservés depuis longtemps. Il n'y avait donc plus aucune place pour une éventuelle station Swissmetro, à moins d'excaver à une profondeur supérieure à 60 mètres, ce qui était impensable et trop cher.

Quid de la gare de Lausanne ? A ma connaissance, actuellement nous n'avons rien quant aux réservations des espaces souterrains et au plan d'aménagements futurs. Nous souhaitons combler ce manque pour que les projets d'aujourd'hui n'entravent pas les choix de demain et que chaque développement se fasse en cohérence conformément à une vision ambitieuse commune à la ville, au canton, à la Confédération et aux CFF. Merci de soutenir cette démarche.

Par ailleurs, comme plusieurs des projets mentionnés sont en pleine phase de développement — le musée, la décision concernant le m3, le prolongement des quais, etc. — une vision cohérente nous semble urgente. Je vous invite ainsi à renvoyer ce texte directement au Conseil d'Etat.

La discussion est ouverte.

M. Rémy Pache : — Si je partage les préoccupations et questions soulevées par le postulant, il me semble qu'elles sont d'un intérêt national et portent non pas sur les vingt prochaines années, mais plutôt sur les quarante à cinquante ans à venir — ce qui est à peu près l'horizon qu'on peut imaginer pour de telles infrastructures. Cela mériterait un débat en commission pour aller un peu plus loin que le texte soumis. Je demande formellement un passage en commission.

La discussion est close.

La présidente rappelle que l'auteur ayant demandé le renvoi direct au Conseil d'Etat et un député le renvoi en commission, le plénum doit décider du cheminement du postulat.

Le postulat est renvoyé à l'examen d'une commission par 79 voix contre 26 et 1 abstention.