

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ

chargée d'examiner l'objet suivant :

**Motion Graziella Schaller et consorts au nom Des vert'libéraux - Pour une liaison piétonne entre la
Gare de Lausanne et le Flon**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 août 2023, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Claire Attinger Doepper (qui remplace Aude Billard), Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Jean-Luc Bezençon (qui remplace Loïc Bardet), Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Fabien Deillon (qui remplace Stéphane Jordan), Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mme Aude Billard, MM Loïc Bardet, Philippe Germain, Stéphane Jordan étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Samuel Barbou, directeur stratégique du programme de développement des métros m2/m3 (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

2. POSITION DE LA MOTIONNAIRE

La motionnaire apporte quelques compléments à son texte. Elle montre la photo d'une galerie similaire qui a été percée à Genève pour relier la gare de Champel aux Hôpitaux Universitaires Genevois (HUG). Avec plusieurs collègues, au vu des retards annoncés pour les travaux de la gare de Lausanne, elle a estimé qu'il était temps de relancer une idée qui avait déjà été évoquée, à la lumière d'une nouvelle situation. Elle souhaite profiter du retard du chantier pour lancer une nouvelle réflexion à ce sujet. En plus d'être la 2ème gare CFF de Suisse romande, Lausanne héberge également la 3ème gare de Suisse romande en termes de volume d'usagers avec la gare du Flon. Et dans la pratique, les deux gares, de Lausanne et du Flon, n'en forment qu'une seule, avec un défaut majeur : il manque une liaison directe entre les deux qui permettrait de parcourir environ 4 à 5 minutes à pied, en ligne directe, les 270 mètres qui les relient, en souterrain.

Aujourd'hui pour relier la gare et le Flon, il faut passer par la Rue du Petit Chêne ou prendre le m2. Vu l'augmentation des voyageurs prévue par les CFF, avec un trafic passant de 130'000 voyageurs actuellement à 200'000 en 2037, elle imagine que cette situation ne va pas se résoudre. Et la gare du Flon va également évoluer. Outre le m1 et le m2, vont s'ajouter le m3, le tram et les BHNS. Le m1 va être chargé par la mise en service du Campus santé qui se construit à la Bourdonnette, ainsi que de nombreux quartiers d'habitation.

On parle souvent des usagers des transports publics, mais finalement, cette galerie pourrait aussi s'adresser aux usagers des commerces du Flon qui pourraient rejoindre la gare par une telle liaison. Et il ne serait pas utile uniquement aux Lausannois, mais à tous les Vaudois et voyageurs qui arrivent à la gare de Lausanne ou au Flon. Cela faciliterait les transbordements, comme c'est par exemple le cas dans plusieurs grandes stations de métro voire dans d'autres gares. En effet à Zurich, on marche beaucoup pour rejoindre les différents moyens de locomotion.

C'est donc le bon moment pour étudier cette question, et de construire cette galerie sans attendre. Ce d'autant plus que l'on sait que le m2 sera interrompu pendant une année, lors de la réalisation des travaux. Il devrait alors être remplacé par des bus, qui représentent aussi un coût.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe de département propose de faire un point de situation sur ce dossier suite à l'annonce conjointe par l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF du retard additionnel de la mise en œuvre de la modernisation de la gare de Lausanne, à horizon 2038 dans le meilleur des cas.

L'optimisation du projet de m2/m3 concerne évidemment les délais de construction, mais aussi les coûts, puisque le département avait d'ores et déjà identifié des surcoûts importants liés à un certain nombre de domaines dans le périmètre du dossier. Avant de venir présenter la dernière tranche de crédit pour la réalisation du m3, elle a souhaité faire une revue de projet, pour voir quelles optimisations du projet pouvaient être mises en œuvre. Dans le cadre de ces réflexions, trois volets ont été identifiés.

Un premier volet de la réflexion concerne la réorganisation de la gouvernance du projet. Sur le constat que ce projet est partenarial entre le canton, la ville et les tl, il nécessite des clarifications quant au rôle et compétence et responsabilité de chacune des entités parties au projet, en tenant compte des réalités.

Le deuxième volet concerne l'optimisation du projet en tant que tel, compte tenu de la question des retards de la gare de Lausanne.

Le troisième volet concerne l'optimisation des coûts. Il va s'agir de réviser et chercher des économies au projet pour que, au moment de demander la dernière tranche d'argent, on ait la certitude que toute économie possible au projet a été épuisée.

C'est en tout cas à ce stade la direction très claire qu'elle a donnée aux équipes. Des experts extérieurs au projet ont été nommés pour conduire ces examens et sont opérationnels. Ils vont l'accompagner et lui rapporter directement. Le délai pour terminer l'examen est fixé à janvier 2024.

Ont été mandatés :

- Olivier Français, ingénieur spécialiste des sols et des questions en lien avec les systèmes ferroviaires et des transports (m2), pour la partie systèmes de transports régionaux ;
- Philippe Gauderon, ancien chef de la division infrastructure des CFF, spécialistes des questions de gouvernance et d'organisation de projets, pour la partie réorganisation de la conduite opérationnelle et stratégique du projet des métros ;
- Serge Dal Busco, ancien Conseiller d'Etat genevois, comme deuxième expert en matière de génie civil, et également spécialiste des interactions entre institutions et organisations.

Ce trio d'expert pourra aussi être accompagné par d'autres personnes expertes au projet (métro parisien) dont un des thèmes essentiels concerne les automatismes. La gestion des métros est notamment pilotée par un système CBTC (communication based train control, ce qui signifie gestion des trains basée sur la communication). Le remplacement des automatismes du m2, stratégique, sera complexe, sur un système en exploitation, avec 25 millions de passagers par année. Savoir s'il devra être interopérable avec le m3 est aussi une question à résoudre, sous l'angle de la pertinence technique, mais aussi économique. La déconnexion du chantier du m3 avec celui de la gare CFF fait aussi partie des questions, car le nord de Lausanne nécessite une solution de desserte, qui ne peut pas attendre, avec des moyens performants. Déconnecter le m2 et le m3 avec un arrêt au Flon est une des variantes qui est examinée.

Par rapport à la proposition de la motionnaire, si elle devait être retenue, il sera nécessaire d'examiner comment la gare CFF actuelle sera reliée au Flon. Dans cette perspective, elle a déjà demandé à ses équipes d'examiner la solution d'une liaison piétonne. Ainsi, la demande de la motionnaire est déjà en train d'être étudiée par les experts et leurs équipes. Il s'agit de connaître les incidences, les avantages, les inconvénients, les difficultés techniques, ou encore les opportunités d'une liaison piétonne. Le problème principal n'est pas la longueur, mais la déclivité. Cette proposition fait partie des différentes variantes d'optimisation et fera partie de la pesée d'intérêts à réaliser ces prochains mois.

Il est en effet nécessaire de clarifier le rôle prépondérant de l'État dans la phase projet, puisqu'il en est le commanditaire, le porteur et le financeur. Et naturellement, il est difficile d'avoir autour de la table à égalité les personnes qui vont exploiter une structure, un système de transport à futur, et ceux qui le conçoivent et le financent. C'est la raison pour laquelle un Office des grands projets a été créé, avec M. Barbou à sa tête.

Les équipes de la DGMR travaillent d'arrache-pied. Et si une liaison piétonne de ce type devait se réaliser, plusieurs années seront nécessaires entre la décision et la réalisation du chantier.

4. DISCUSSION GENERALE

Un député dit qu'avec l'évolution, il accueille favorablement le fait que le canton ait pris l'avantage de la situation désastreuse pour en faire quelque chose de positif et réexaminer ses projets. Réaliser une telle galerie piétonne est un élément central. En effet, Lausanne est la seule ville d'importance en Suisse qui ne dispose pas d'un hub central, qui rassemble rail, CFF, tram, métro, vélo, etc., comme à Berne, Zurich, Lucerne, ou Bâle. A Lausanne, les trains arrivent à un endroit différent du lieu d'où partent tous les autres transports publics. Cela pose un problème, car pour favoriser l'utilisation des transports publics, il faut limiter les changements. Il invite à corriger cette lacune lausannoise.

La motionnaire remercie la Conseillère d'Etat et ses services pour leurs réponses qui la satisfont. Elle salue également la prolongation de la ligne 1 des tl jusqu'à l'Université, ce qui permet de décharger le métro. Concernant la liaison, elle ajoute son souhait de voir étudier la possibilité de l'emprunter avec des vélos, avec éventuellement une piste dédiée. Elle rappelle également que la ville a racheté le parking de Montbenon, et que ce parking pourrait être utilisé autrement, pour les personnes qui doivent se déplacer en voiture et accéder au Flon. Elle souligne la nécessité de mener les études, même si celles-ci devaient conclure au fait que ce n'est pas une bonne idée.

Le directeur stratégique du programme de développement des métros m2/m3 précise que la galerie piétonne est étudiée en variante, qui pourra être confirmée ou non. Dans cette variante, il y a plusieurs sous-variantes, dont une qui traite du gabarit incluant la circulation des vélos. Ainsi, cette question est en cours d'analyse. La ville de Lausanne avait également requestionné cette possibilité il y a 5 ans. Ces éléments sont intégrés afin de ne pas repartir de zéro. Le sous-sol a également évolué avec le m2/m3. L'évolution des coûts va également être évaluée ces prochains mois, car outre l'estimation des coûts, se posait la question à l'époque de qui allait financer.

La cheffe de département ajoute que le canton finance le m2 et le m3. Et dans ce projet, l'on a toujours considéré que si Lausanne voulait en plus faire à côté des solutions de métro, comme une passerelle piétonne, alors c'était évidemment une solution locale. Et les projets locaux sont financés par la ville. Aujourd'hui, si l'on part du principe que c'est en lieu et place d'une liaison m3 sous forme de métro entre le Flon et la gare CFF, alors cela rentrerait dans le projet cantonal. Et donc cela nécessite d'approfondir la question des coûts effectifs.

Le directeur général de la DGMR souligne qu'en matière de sous-sol, la situation est drastiquement différente qu'en 2007, avec une gare sous-terrainne en projet. Cette matière est intégrée dans les réflexions. Pour évaluer les coûts, il va falloir aller au bout de chaque variante. Si un tel tunnel existait aujourd'hui, il serait très utilisé par les canicules que nous connaissons. Et une liaison piétonnière qui serait opérationnelle au moment où le m2 devrait être arrêté pour travaux serait une solution idéale.

Un député évoque la question du maître d'ouvrage et des communes du PALM instigatrices du projet. Il peine à concevoir que le maître d'ouvrage d'une liaison piétonnière soit le canton, même si l'idée peut paraître bonne. Cela ne dessert que Lausanne. Il pourrait en revanche le concevoir pour un métro. Il n'est pas convaincu que tous les vaudois doivent financer ce type d'ouvrage. La ville de Lausanne devrait être porteur du projet, avec une éventuelle subvention cantonale.

La cheffe de département précise que le PALM est une émanation des communes, mais que les objets sont financés en fonction de leur qualité de desserte.

Le tram, par exemple, est financé par le Canton, même si ce sont les communes qui en sont à l'origine, parce que l'on part du principe que c'est une desserte régionale. Cette prise en charge est réalisée selon les règles ordinaires de la loi vaudoise sur la mobilité et les transports (LMTP).

Concernant la liaison piétonne, il va évidemment falloir se poser la question de sa fonctionnalité de desserte. De prime abord, elle ne va pas servir qu'à la population lausannoise. En effet, l'on a pu démontrer que le métro bénéficie très largement aux non lausannois. La revue de projet permettra aussi d'examiner la question de la gouvernance, du coût et de sa répartition si un tel projet devait voir le jour. Ces questions sont très présentes à son esprit, car ces calculs peuvent être complexes (amortissements, rénovation de conduites, etc.).

Le m2 a servi de base à la LMTP, qui permet de définir et de déterminer ce qui est local ou régional, et la clé de répartition entre la Confédération, le canton et les communes.

Un député s'est effectivement demandé pourquoi ne pas la remplacer par des escalateurs lorsque la Ficelle a été supprimée. Et pourquoi cette liaison irait qu'au Flon et pas à la Riponne, Chauderon ou Saint-François ? Concernant la motion, il semble que l'étude d'une liaison piétonne soit déjà en cours. Il demande quel est l'apport de cette motion.

La cheffe de département répond que ce n'est pas le rôle de l'Etat de financer des ouvrages entre Saint-François et le Flon. La question de la liaison piétonne se pose à cause du métro et de l'éventuelle déconnexion des lignes m2/m3. Concernant la motion, à ce stade, les équipes sont mandatées pour examiner cette question. Cette motion ne propose pas de modifier une loi. À son sens, un postulat serait plus approprié, avec un chapitre consacré à la réponse dans le dernier EMPD. Une telle motion peut avoir une incidence sur le financement, parce qu'évidemment si c'est sous forme de motion, c'est une demande impérative du Grand Conseil. La ville de Lausanne ne manquera pas de le faire remarquer.

Un député demande si ce projet pourrait faire l'objet d'un cofinancement de la Confédération dans le cadre du PALM.

La cheffe de département répond qu'il n'est pas possible de déconnecter cette réflexion d'un ensemble. Cela fait partie des éléments à examiner dans la recherche de financements. En effet, le projet qui a été validé par la Confédération est en train d'être modifié, car le m3 est cofinancé par la Confédération au titre de mesures du PALM. Des discussions vont devoir être menées, avec l'ARE et l'OFT, pour savoir s'il y a une réorientation, un maintien ou une modification de la subvention, voire une demande additionnelle dans le cadre de la 6^{ème} génération de projets d'agglomération.

Une députée salue l'idée et aussi le fait que la mobilité piétonne soit un mode de transport efficient lorsqu'il est bien pensé, au bon endroit. Elle rappelle également que la marche est une bonne chose en matière de promotion de la santé. Elle trouve intéressant d'intégrer cette réflexion au projet de métro, même si cela pose de nombreuses questions de cofinancement.

Un député intervient sur la question de l'acceptation ou non de la motion. Il estime qu'il y a un signal fort à donner. Il regretterait beaucoup que l'on n'entre pas en matière parce que la demande est déjà intégrée au projet. Cette motion apporte un soutien et une réponse à la démarche en cours au sein du DCIRH. Il encourage la commission à soutenir ce texte.

Une députée retient que la motion n'est pas un ordre pour la réalisation d'une liaison piétonne. Elle demande de réaliser une étude à ce sujet. La commission a également la possibilité de recommander la transformation en postulat.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération de la motion

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette motion par 7 voix pour, 1 contre et 5 abstentions, et de la renvoyer au Conseil d'Etat, conformément à la requête de son auteure.

Noville, le 30 octobre 2023.

Le rapporteur : (Signé) Pierre-Alain Favrod