

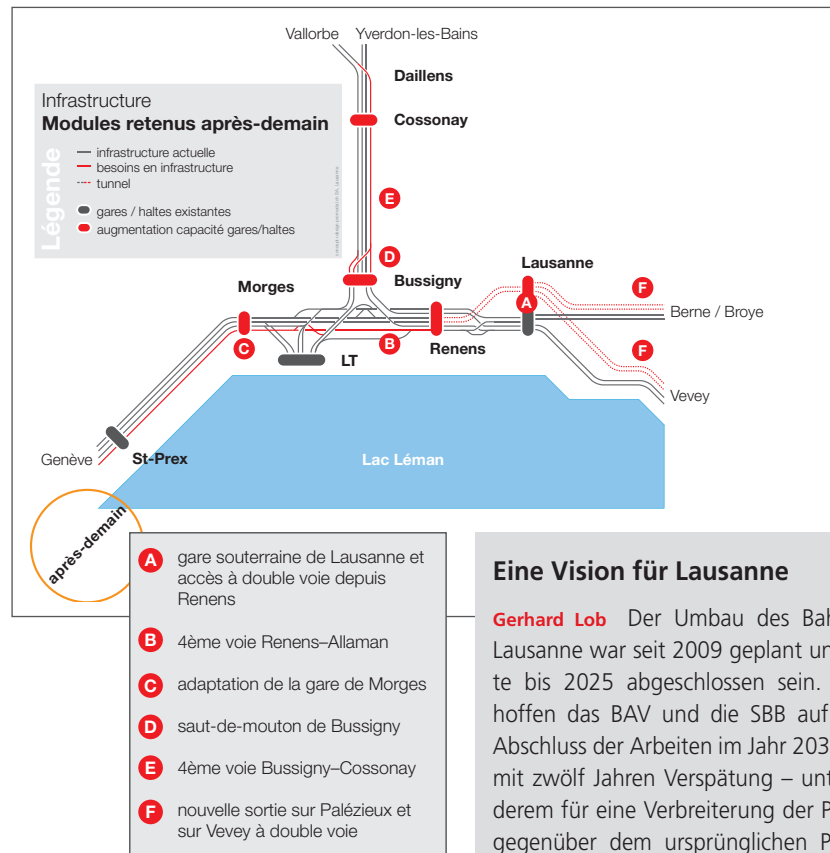
Gare de Lausanne: la Confédération s'embourbe

De 2025 à 2037: 12 ans de travaux pour élargir les quais de 30 centimètres.

Tobias Imobersteg et Daniel Mange* Le projet Rail 2000, avec son horaire cadencé et ses gains de temps, a été une véritable réussite. Mais deux décennies de politique ferroviaire sans ambition expliquent l'embourbement du chantier de la gare de Lausanne. La transformation de celle-ci est planifiée depuis 2009 et devait être achevée en 2025. Aujourd'hui, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF espèrent la fin des travaux pour 2037, avec douze ans de retard. Concrètement, il faut rétrécir l'entrevoie et élargir les quais: c'est une remise à zéro des plans initiaux. Alors que l'OFT concède enfin au Canton un premier tronçon de ligne nouvelle entre Morges et Perroy en direction de Genève, le Canton de Vaud et la ville de Lausanne exigent le lancement immédiat des études pour une gare souterraine. Le Comité de la citrap-vaud soutient cette exigence. En même temps, il s'inquiète du chaos de la planification fédérale, l'OFT semblant incapable d'imaginer un réseau national intégré au niveau européen, obligeant les cantons à naviguer à vue et à gaspiller leurs ressources.

Pour attirer les voyageurs au rail, il faut aménager des lignes nouvelles sur les longues distances, tels que les deux axes majeurs Genève – St-Gall et Bâle – Chiasso, et les prolonger jusque dans les grands centres européens; les temps de trajet seront plus courts et ces lignes délesteront le réseau historique, déchargeant ce dernier des chantiers qui empoisonnent la vie des pendulaires. Ce concept de la «Croix fédérale de la mobilité» vient d'ailleurs d'être approuvé par le Parlement; il est le cadre dans lequel devrait s'inscrire une gare souterraine à Lausanne et une ligne nouvelle pour Genève.

Les CFF ont inauguré en 2010 une stratégie de développement nommée «Plan cadre Lausanne 2010» (voir figure). Cette stratégie révèle de réelles ambitions: un nouveau tronçon à double voie qui, depuis Renens, débouche sur une nouvelle gare souterraine à Lausanne située dans la colline de Montbenon, suivie d'une ligne nouvelle à double voie en direction de Fribourg et Berne, et d'une autre en direction de Vevey. Ces dispositions sont donc tout à fait



Eine Vision für Lausanne

Gerhard Lob Der Umbau des Bahnhofs Lausanne war seit 2009 geplant und sollte bis 2025 abgeschlossen sein. Heute hoffen das BAV und die SBB auf einen Abschluss der Arbeiten im Jahr 2037, also mit zwölf Jahren Verspätung – unter anderem für eine Verbreiterung der Perrons gegenüber dem ursprünglichen Projekt. Citrap Vaud, die Interessensvertretung für den öffentlichen Verkehr im Waadtland, ist empört über diese Entwicklungen. Der Vorstand von Citrap Vaud unterstützt die Forderungen des Kantons Waadt und der Stadt Lausanne für eine sofortige Aufnahme von Studien für einen unterirdischen Bahnhof. Die SBB eröffneten 2010 eine Entwicklungsstrategie mit dem Namen «Rahmenplan Lausanne 2010» (siehe Grafik). Diese Strategie offenbarte echte Ambitionen: Eine neue Doppelspurstrecke, die von Renens zu einem neuen unterirdischen Bahnhof in Lausanne führt. Jetzt ist der entscheidende Moment gekommen, um sich zu fragen: Sollte man das Projekt zur Umgestaltung des historischen Bahnhofs nicht einfrieren (Zeithorizont 2037), es in seiner jetzigen Form realisieren (Zeithorizont 2025) und sofort mit dem Projekt des neuen unterirdischen Bahnhofs beginnen, der mit dem Verkehrskreuz Schweiz vereinbar ist?

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

cohérentes avec le projet de la Croix fédérale de la mobilité. En 2017, les CFF concrétisent ce projet en réservant un corridor souterrain de la gare de Prilly-Malley jusqu'à Lausanne.

C'est aujourd'hui le moment crucial pour s'interroger: ne faut-il pas geler le nouveau projet de transformation de la gare historique (horizon 2037), le réaliser sous sa forme actuelle (horizon 2025), et démarrer de suite le projet de la nouvelle gare souterraine, compatible avec la Croix fédérale de la mobilité?

Par un hasard du calendrier, le conseiller national Olivier Feller a déposé le 1 mars 2023 au Conseil national sa motion intitulée «Créer des filiales de l'OFT afin d'assurer une collaboration plus efficace avec les acteurs locaux». Nul doute qu'en cas d'aboutissement de cette motion, la première de ces filiales prendra place dans la gare de Lausanne, au centre d'un chantier monumental et névralgique du réseau ferroviaire suisse.

*pour le Comité Citrap-Vaud