



GARES CFF AU BORD DE

L'ASPHYXIE

GRANDS PROJETS

Le défi est titanesque. Les CFF doivent ces prochaines années agrandir les gares de Genève et Lausanne, à la limite de la rupture. Des chantiers qui vont changer le visage de la Suisse romande.

PHOTOS DARRIN VANSELOW
TEXTE YAN PAUCHARD

LAUSANNE SATURÉE

Avec 85 000 passagers par jour, le troisième nœud ferroviaire suisse après Zurich et Berne est actuellement à la limite de la rupture aux heures de pointe. Des travaux sont indispensables pour adapter la gare vaudoise qui devra faire face à un doublement du nombre d'usagers d'ici à 2030. Devisés à 1,3 milliard de francs, ils promettent d'être titanesques.

Une panne paralysant Lausanne un vendredi soir, une locomotive dans la Venoge, une collision de trains en gare de Genève-Aéroport... Depuis le début de l'année, les CFF ont connu une véritable série noire. Ils s'en sont excusés. Un mea culpa qui n'a pas fait

taire les critiques et les prises de position de politiciens de tous poils. Cette agitation masque cependant le vrai enjeu de ces prochaines années en Suisse romande. L'ex-régie fédérale est en effet à la veille d'un chantier titanesque, celui du redimensionnement de ses grandes gares, Genève et Lausanne, complètement saturées aux heures de pointe. Un programme, baptisé Léman 2030, capital, qui doit permettre d'absorber l'explosion du nombre de passagers dans la région.

La cause de cette hausse réside en l'incroyable essor démographique et économique de l'Arc lémanique qui a gagné, entre 2000 et 2008,

120 000 habitants et 52 000 places de travail. Mais peut-être

pas seulement. «Il s'est aussi produit un phénomène que les CFF n'avaient pas prévu, constate Vincent Kaufmann, professeur en sociologie urbaine et analyse de la mobilité à l'EPFL. En améliorant leur offre, ils ont incité les gens à vivre toujours plus loin de leur lieu d'activité professionnelle, accroissant ainsi le besoin en déplacement. En 2010, 9% des Suisses effectuaient le matin plus de 50 kilomètres pour aller travailler et ces longs trajets se font essentiellement en train.»

Une tendance qui va se renforcer. Aujourd'hui, on compte 85 000 passagers par jour à Lausanne, 62 000 à Genève. «Ces chiffres vont doubler d'ici à une vingtaine d'années», annonce Laurent Staffelbach, patron du programme Léman 2030 aux CFF, coordinateur de l'activité d'une soixantaine de personnes. Leur mission: adapter les infrastructures pour supporter ce doublement du nombre d'usagers. En 2030, pas moins de douze trains relieront chaque heure les deux chefs-lieux lémaniques. Plus de rames avec davantage de capacité, car la ligne Genève-Lausanne-Berne-Saint-Gall

verra dès fin 2015 la mise en service de trains à deux étages de 400 mètres de long, qui permettront de transporter 40% de

clients de plus que les actuels, soit 1200 personnes par convoi.

«ON CASSE TOUT»

Dans plusieurs gares, les quais seront rallongés et élargis. Celle de Renens, la troisième romande avec ses 30 000 passagers quotidiens, va être partiellement refaite: quais, toi-

ture, passage sous-voies... Mais c'est à Lausanne, l'un des trois principaux nœuds ferroviaires suisses avec Zurich et Berne, que des travaux herculéens attendent les ingénieurs. «Nous gardons le bâtiment. Le reste, on casse tout et on recommence», sourit Laurent Staffelbach. De nouveaux quais, plus larges, plus longs, seront créés. De deux passages sous-voies de 7 et 10 mètres de large, on passera à trois passages de 17 mètres de large chacun, qui seront creusés plus profond. «Avec la mise en service de ces nouveaux trains à 1200 passagers, on pourrait potentiellement se retrouver avec plus de 2000 personnes en un même temps sur un quai. Il faut pou-

voir les évacuer», relève l'ancien conseiller aux États socialiste vaudois et ex-cheminot Michel Béguelin. Devisé à 1,3 milliard de francs, le chantier débutera en 2017 et durera entre sept et huit ans. Un véritable casse-

«L'offre romande a entre 20 et 30 ans de retard sur la Suisse alémanique»

Laurent Staffelbach, patron de Léman 2030 aux CFF

il faudra assurer l'horaire et le passage des trains. Et il y a encore des questions techniques en suspens, notamment sur les moyens engagés pour déplacer l'imposante marquise en charpente d'acier riveté qui coiffe les quais depuis 1913, son maintien étant indiscutable

A Genève, la problématique est tout autre. Elle est politique. L'élargissement de la gare de Cornavin de 28 mètres, nécessaire à la construction de deux voies supplémentaires, engendrerait la destruction de plusieurs bâtiments du quartier des Grottes. Une perspective qui provoque une levée de boucliers dans ce quartier historique de la gauche alternative, dont l'identité s'est justement forgée dans les années 70 en opposition à des projets de promotion immobilière. «Dans ce dossier, nous travaillons toujours à une solution», reconnaît Laurent Staffelbach. D'après les CFF, une variante de gare souterraine doublerait la facture de départ estimée à 830 millions. Question gros sous, à Berne, le «crédit ferroviaire du siècle» de 6,4 milliards qui doit notamment permettre d'assurer le budget de Léman 2030, accepté en décembre 2012 au Conseil des États, doit encore être soumis au National en juin prochain.

Malgré ces incertitudes, la prévision de ces travaux ravit Michel Béguelin, grand défenseur du rail: «On va changer de dimension. La Romandie va rattraper son retard sur la Suisse alémanique, notamment sur Zurich, où les investissements ont été gigantesques.» Avec ses 360 000 passagers quotidiens et ses 26 voies sur 4 niveaux, la Hauptbahnhof se classe première gare terminus d'Europe au nombre de trains par jour.

«Aux heures de pointe, la gare souterraine de la Museumstrasse n'a plus rien à envier à celle de Châtelet-Les Halles, à Paris», lance le socialiste. Aujourd'hui, 56% de la population zurichoise détient un abonnement CFF

(contre 28% à Genève) et une famille sur deux ne possède plus de voiture. «L'offre romande a aujourd'hui entre vingt et trente ans de retard sur la Suisse alémanique», reconnaît Laurent Staffelbach.

PAQUEBOTS URBAINS

A l'EPFL, Vincent Kaufmann s'interroge néanmoins sur la pertinence de cette évolution. «Nous vivons une fuite en avant. Nous répondons à une demande de déplacement par une offre qui va susciter une nouvelle demande. Nous détruisons des bouts de ville pour bâtir des paquebots urbains que sont devenues les gares, transformant la Suisse en un pays de pendulaires de longue distance.» Pour le professeur, la construction de ces nouvelles infrastructures devrait s'inscrire dans une vision qualitative de mobilité à long terme. «Nous sommes à un basculement. Le télétravail se développe, de plus en plus de personnes travaillent un ou deux jours par semaine à la maison. Est-il opportun d'investir si massivement? Ne devrions-nous pas nous montrer plus imaginatifs?» Laurent Staffelbach ne nie pas l'énorme impact qu'auront les travaux: «En juin 2012, nous avons inauguré la gare de Malley, sortie de terre au cœur d'une zone artisanale et industrielle. On sent se développer les projets de logements et de bureaux.» L'architecte de formation le confirme: les effets de Léman 2030 se répercuteront sur toute la Suisse

occidentale. Sans compter que les CFF viennent, en ce mois de mars, de mettre à l'enquête la construction d'un nouveau pont ferroviaire métallique pour enjambrer le Rhône en amont de Massongex, en Valais. Toute une série de travaux d'envergure sont encore prévus pour faire rouler les trains à deux étages sur l'ensemble de la ligne du Simplon en 2020. La métropole romande est désormais sur

«Nous devenons un pays de pendulaires de longue distance»

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'EPFL



L'enquête



**BERNE
TROP PETITE**

De grands travaux sont également prévus en Suisse alémanique. Une gare souterraine avec quatre voies sera ainsi construite d'ici à 2025 dans la capitale fédérale, qui passera de 250 000 passagers quotidiens à 500 000 en 2030.