

Léman 2030

# La nouvelle gare de Lausanne entre en phase de réalisation

La mise à l'enquête du chantier de 1 milliard est imminente. Les premiers coups de pioche sont attendus dans deux ans. Ce projet gigantesque pour la région devient réalité



De g. à dr.: Olivier Français (municipal en charge des Travaux), Toni Eder (Office fédéral des transports), Nuria Gorrite (conseillère d'Etat en charge des Infrastructures) et Philippe Gauderon (CFF). JEAN-BERNARD SIEBER

L'essentiel

- **Réseau** L'agrandissement de la gare est une nécessité non seulement régionale, mais aussi nationale.
- **Mise à l'enquête** La procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT débute ce printemps et durera deux ans.
- **Départ** L'actuel chef du projet Léman 2030 cède sa place, dans un contexte complexe.

Cindy Mendicino

Ce n'est pas un luxe, mais une mise à niveau. L'agrandissement de la gare de Lausanne la place «enfin au rang des régions qui comptent dans le pays», selon la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Et s'inscrit dans l'amélioration du trafic entre Saint-Gall et Genève. L'agrandissement dépasse donc largement Lausanne et ses environs.

Le chantier titanesque en question, de 1,2 milliard de francs, permettra de doubler le nombre de places assises et de voyageurs, mais ne commencera réellement que dans deux ans. Une étape-clé aura lieu dès le 14 avril, avec le début de la procédure d'approbation des plans. La PAP, pour les initiés, représente le passage du projet des CFF, maître d'ouvrage, vers l'Office fédéral des transports (OFT), garant des règlements.

Ce dernier épluchera les 2,7 m<sup>2</sup> de papier que représente le dossier: les questions foncières, d'urbanisme, d'environnement, de circulation, par exemple, y figurent. Tout doit être questionné, vérifié, puis validé.

En jeu: une mutation profonde de ce nœud ferroviaire. Trois passages sous voies larges et lumineux seront créés, des galeries marchandes souterraines aménagées. Avec un accès direct au M2 et au futur M3. En surface, les quais seront prolongés pour permettre l'arrivée de trains de 400 mètres de long. En descendant quotidiennement une centaine de milliers de personnes. Des voyageurs qu'il s'agira d'aiguiller sur le reste du réseau. Avec le RER qui sera passé en 2020 à la cadence au quart d'heure. Et avec les Transports lausannois. Les lieux deviendront une vraie interface de transports publics, repoussant la voiture à leurs abords et non plus en leur centre.

**Rue du Simplon méconnaissable** C'est aussi la mutation d'un quartier. Sous-Gare, la rue du Simplon sera transférée. La place des Saugettes sera construite à l'est et réservée aux piétons. A

l'ouest, le parking sera démolit. «Au fond, ce que nous allons réaliser n'est pas très compliqué en soi, explique Eric Pointet, chef de projet aux CFF. Ce qui est complexe, c'est de coordonner la multitude de chantiers autour et dans la gare.» Le tout sans que l'offre ne diminue. «L'horaire sera modifié à la fin de l'année pour permettre ce maintien», détaille Philippe Gauderon, chef de l'infrastructure aux CFF. Il sera en vigueur jusqu'à la fin des travaux.»

«Cet agrandissement place la ville et le canton au rang des régions qui comptent dans ce pays»

**Nuria Gorrite** Conseillère d'Etat vaudoise en charge des Infrastructures

«L'horaire sera modifié fin 2015 pour permettre le maintien de l'offre de trains jusqu'à la fin du chantier»

**Philippe Gauderon** Chef de l'infrastructure aux CFF

«Ce que nous allons réaliser n'est pas compliqué en soi. C'est la multitude de chantiers qui est complexe»

**Eric Pointet** Chef de projet aux CFF

Le phasage du chantier est un vrai casse-tête. Où donner le premier coup de pioche? Où poser les premières palissades qui baliseront les déplacements des usagers?

C'est au sud que se concentreront les premiers travaux. La démolition de la guesthouse des Epinettes (lire ci-contre) sera parmi les premières, avec celle du parking du Simplon et le démontage du quai 5. Voilà pour la première étape. Chaque quai en chantier le sera avec les voies qui l'entourent et les souterrains qui lui correspondent. Idem pour le quai 4. Le



**Piétons** La place des Saugettes donnera un nouveau visage au sud de la gare. CFF



**Marquise** Le fameux couvert sera déplacé de 70 cm. Et complété par des éléments plus neutres. CFF



**Montriond** Tout à l'ouest de la gare, un passage sous voies remplacera l'existant. CFF



**Métro** La place nord sera aussien sous-sol avec un accès au M3. CFF

chantier basculera ensuite vers le nord, sur les quais 1, puis 2.

Les CFF se lanceront en 2017 dans un ouvrage qui les occupera huit ans durant. Ils savent - tout comme les autorités locales - qu'il faudra de la patience et de la diplomatie. Pour les usagers aussi bien que pour les riverains. Les CFF annoncent donc l'arrivée d'un médiateur, à la disposition du public. La suite d'un travail entamé il y a plusieurs années avec la population touchée par le chantier. «Nous espérons avoir l'adhésion des gens, malgré les inconvénients évidents que va susciter cet agrandissement», lâche Philippe Gauderon.

**Notre dossier consacré au nœud ferroviaire lausannois** gare.24heures.ch



## Opposants entre compromis, résignation et gestion des nuisances

Que reste-t-il des oppositions qui existaient au moment de lancer le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne? Symbole des changements que le quartier Sous-Gare subira, la guesthouse des Epinettes a rapidement suscité l'attention. Elle sera détruite, cela ne fait aucun doute. Ce qui a changé, ce sont les relations entre le fondateur de l'établissement, Christian Elmiger, et les CFF. «Nous avons finalement de bonnes relations, après des périodes houleuses», se réjouit l'hôtelier. Un accord financier et temporel qualifié de «correct» a été signé le 17 janvier dernier. La somme, non divulguée, sera entièrement dédiée à un autre projet hôtelier. «Les CFF ont

fini par comprendre que nous avions tout mis dans notre guesthouse. Lorsqu'on ouvre un hôtel, c'est pour durer. Et on nous l'a ôté.» Christian Elmiger devra quitter les lieux en septembre 2017. Il cherche activement un nouveau lieu, au centre-ville. «C'est extrêmement difficile. Grégoire Junod, municipal du Logement, a désormais empoigné le dossier et nous aide beaucoup. Nous sommes actuellement en tractations avec un propriétaire foncier. Nous serons bientôt fixés.»

Quid des autres riverains? Représentés par l'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL), ils ne connaîtront pas tout le même sort. Il y a

d'abord ceux dont le logement sera détruit. Aux numéros 22, 24 et 26 de la rue du Simplon. Une convention signée en 2012 règle leurs conditions d'aide au logement. Touchés fortement mais pas délogés, les habitants des Epinettes 20, 22 et 24 sont au même régime. Et l'ARGL veille. «Environ 50% des habitants concernés sont déjà partis, relève le président, Adrien Birbaumer. Parmi ceux qui sont encore là, certains se disent à juste titre qu'ils ont encore le temps, puisque l'échéance est à fin 2017. Il y a aussi des propositions faites par la Ville, qui concernent des immeubles en construction.» L'association concentre aussi ses efforts sur la gestion

des nuisances que provoquera le chantier. «Avoir des informations et nous assurer que le maximum est fait», résume Adrien Birbaumer. Présent depuis les débuts dans le débat, le Collectif Gare est aujourd'hui plus en retrait. Occupé par le Pôle muséal, mais aussi déçu de ne pas avoir été davantage écouté au moment de la conception du projet, le Collectif Gare a quitté les discussions menées depuis un an dans la Maison de quartier. «Nous ne sommes pas pour ce fait accompli», résume Barbara Fournier, membre. Avant d'ajouter que la mise à l'enquête sera consultée. «Il n'est pas dit que nous ne nous opposions pas!» **CL.M.**

## L'architecte lausannois du projet Léman 2030 s'efface

«La négociation, la conception, la planification: telles sont les grandes forces de Laurent Staffelbach. Il aura accompli un travail remarquable.» Chef de l'infrastructure aux CFF, Philippe Gauderon réitère en aparté l'hommage appuyé qu'il a prononcé en conférence de presse («Merci du fond du cœur, je t'applaudis!») à l'homme-clé du projet, qui doit pourtant s'effacer.

L'architecte lausannois d'origine biennoise, 60 ans, aura incarné, d'abord comme responsable du portefeuille immobilier des CFF, puis comme chef du projet Léman 2030, la vaste mise à niveau de l'infrastructure ferroviaire lémanique, qui comprend le mégachantier de la gare de Lausanne. Son rôle s'étend à un projet voisin, intimement lié: la création du Pôle muséal, rendue possible grâce à un échange de terrain avec les CFF. Personnalité énergique, intelligence rapide, maniant autant le sens de la diplomatie qu'une détermination parfois exigeante, Laurent Staffelbach fait-il les frais d'inimitiés dues à la complexité des dossiers qu'il a menés?

Pas le moins du monde, assure Philippe Gauderon. «Nous passons désormais à une autre phase du projet, sa réalisation. L'appel d'offres aux entreprises, la conduite des travaux, la présence sur le terrain, casque sur la tête... cette tâche nécessite un profil différent.» Raison pour laquelle René Leutwyler, ingénieur cantonal à l'Etat de Genève, reprend les rênes du projet Léman 2030 au 1er juin prochain.

Le rôle futur de Laurent Staffelbach reste flou. «C'est à M. Leutwyler de former son équipe et de voir si un défi peut être offert à Laurent Staffelbach, ce que je souhaite», dit encore Philippe Gauderon.

De son côté, Laurent Staffelbach se laisse le temps de la réflexion. Il estime avoir accompli la mission qui lui était assignée. «La partie vaudoise du projet est extrêmement saine, le processus robuste», avance-t-il sobrement.

### «Plusieurs opérations à cœur ouvert en même temps»

Tous les partenaires des CFF tiennent le même discours. «Le dossier a été conduit dans un esprit d'anticipation et de partenariat, souligne Nuria Gorrite, conseillère d'Etat. La recherche de solutions avec les riverains a fait l'objet d'un dialogue soutenu, durant lequel la Ville de Lausanne a joué un rôle déterminant.» Le municipal lausannois Olivier Français évoque une «autocritique positive permanente» pour expliquer la dynamique de travail des partenaires. «Pour les CFF, ce projet touche l'ensemble de leurs compétences: le droit foncier, l'immobilier, les infrastructures et l'exploitation, c'est un sacré défi», ajoute le libéral-radical.

Philippe Gauderon renchérit: «Mon souci majeur sera d'assurer un service impeccable à la clientèle, et un horaire qui se tienne, sur l'ensemble du réseau. Ce qui nous attend correspond à plusieurs opérations à cœur ouvert en même temps. En 2020, nous pourrions avoir les gares de Berne, de Fribourg, de Lausanne, de Renens et de Genève en travaux simultanément, en plus d'améliorations nécessaires des voies...»

L'extension de la gare de Genève, voilà pourtant le gros caillou dans la chaussure des CFF. Philippe Gauderon explique: «Le projet initial partait sur une extension de la gare en surface. Mais il empiétait sur le quartier des

Grottes, qui revêt une importance symbolique à Genève. Les autorités politiques ont opté pour une gare en sous-sol. Les études réalisées en ce sens nous montrent que nous faisons face à un différentiel important entre les coûts de ce nouveau projet et de celui financé par l'arrêté fédéral. Les résultats des études complémentaires devraient être connus dans le courant de l'été.» Vendredi dernier, un nouvel élément est venu compliquer la donne: le Grand Conseil genevois a adopté à une écrasante majorité un texte qui entérine le principe d'une gare souterraine, avec force de loi, sans nécessité de le soumettre au peuple.



«La partie vaudoise du projet est extrêmement saine, le processus est robuste»

**Laurent Staffelbach** Responsable du projet Léman 2030 pour les CFF

Spécialiste des transports, le conseiller national Roger Nordmann (VD/PS) est cinglant: «C'est une nouvelle Genferet! Le plan genevois fait doubler les coûts, et Genève risque de perdre le crédit fédéral de 790 millions (ndlr: inscrit dans le paquet voté par le peuple le 9 février 2014) car beaucoup d'autres projets attendent un financement. Ce serait dommageable pour la Métropole lémanique.»

Contraint de placer les politiciens genevois devant la réalité des chiffres, Laurent Staffelbach s'est-il fait des ennemis? Son nouveau défi pourrait-il être, malgré tout, de retravailler une solution viable pour la gare de Genève? Les semaines qui viennent seront certainement cruciales pour l'avancement de la partie genevoise de Léman 2030, dont le développement a au moins trois ans de retard sur les chantiers vaudois.

Ceux-ci, à Lausanne, sont d'autant plus complexes qu'ils doivent intégrer le démarrage attendu de la construction du Musée cantonal des beaux-arts (MCBA). Un joli casse-tête en deux parties: la question des accès au futur Pôle muséal depuis les futurs passages souterrains de la gare n'est pas encore réglée, elle dépend notamment d'une négociation avec le propriétaire d'un immeuble de l'avenue Ruchonnet.

Le deuxième point délicat, c'est la localisation des installations de chantier durant toute la durée de la transformation de la gare. Elles devraient occuper une parcelle proche de l'entrée du futur MCBA. Et ce jusqu'en 2025, soit sept ans après l'ouverture escomptée du musée. Un défi de plus dans ce projet hors normes. **Thierry Meyer**

