

La gare de Lausanne transfigurée



Image de synthèse de la future façade sud de la gare. Les changements extérieurs en surface seront davantage visibles du côté du lac. CFF

> **Vaud** Les CFF et les autorités locales mettent à l'enquête publique la transformation du nœud ferroviaire

> Le projet s'élève à 1,2 milliard de francs

> Quais et flanc sud seront intégralement modifiés, mais aussi la place de la Gare

Nicolas Dufour

Même la vénérable toiture devra être déplacée. L'œuvre symbolique de la gare de Lausanne, inscrite au patrimoine comme élément flamboyant du début du XXe siècle, sera décalée de 70 cm, pour s'adapter aux nouveaux quais, et élevée de 2,3 mètres. Ce mouvement pour la marquise illustre l'ampleur des travaux qui

attendent la gare de Lausanne, et par conséquent ses usagers. Jeudi, les CFF, avec les magistrats du canton et de Lausanne, ont présenté le projet définitif de transformation de cette gare, et de sa place.

L'ensemble sera mis à l'enquête mi-avril, pour des travaux dévisés à 1,2 milliard de francs, qui dureront de 2017 à 2025. Après Zurich, Bâle et Genève, Lausanne va devenir «le plus grand chantier ferroviaire en milieu urbain de Suisse», proclame Philippe Gauderon, chef des infrastructures aux CFF.

■ Une place éventrée

L'élément le plus récent du vaste projet lausannois est le jumelage de l'aménagement de la gare avec la nouvelle étape dans le développement des métros. Par les millions fédéraux alléchés, Ville et canton, après avoir entretenu des relations houleuses – Olivier Français, municipal des Travaux, avoue une attitude «un peu cavalière» –, se sont entendus pour proposer une opération commune avec la gare CFF. Le M2 deviendra M3, une navette de la gare au Flon puis, par la suite, vers Chauderon et la Blécherette. Le M2, lui, aura un nouveau tube un peu à l'ouest, qui passera sous la gare et offrira la

double voie qui manque depuis le début. Le schéma est complexe, au point que les responsables eux-mêmes se sont trompés dans le prospectus qu'ils distribuent aux pendulaires. Les numéros des futurs métros y sont inversés.

Le but des Lausannois, lui, est simple: doubler la capacité du métro de la gare au Flon, le tronçon saturé. Au total, le M2 affiche 28 millions de courses par an.

Pour agrandir l'espace d'accueil et de transit, la place de la Gare sera excavée intégralement pour accueillir une nouvelle station qui permettra de lier, en sous-sol, les accès aux deux lignes de métro et aux voies CFF. Les piétons y entreront depuis Ruchonnet, le Petit-Chêne ou l'avenue de la Gare. Les stratèges promettent qu'ils discuteront avec les riverains de la place, car les nuisances vont être nombreuses...

■ La gare oscille vers le sud

Le principal objectif des travaux est l'allongement des quais, afin de pouvoir y faire passer des trains plus longs. C'est la «densification du réseau, essentielle à son bon fonctionnement dans le futur», plaide Tony Eder, sous-directeur de l'Office fédéral des transports. Les

quais dépasseront les 400 mètres. Pour y parvenir, les CFF vont détruire le parking du Simplon ainsi que trois bâtiments au sud, et construire une toute nouvelle façade. Condition nécessaire, assurent-ils, pour absorber des flux de voyageurs toujours plus nombreux. Pour le seul trajet Lausanne-Genève, ils s'attendent dans les années à venir à un doublement de la fréquentation, jusqu'à 100 000 personnes par jour.

La conseillère d'Etat Nuria Gorrite, elle, en fait une question de survie des régions vaudoises: «Pour éviter qu'elles ne se paupérisent, elles doivent être connectées aux centres urbains.» Grâce au RER vaudois, dont le trafic est passé de 8,9 millions de fidèles en 2007 à 15 millions l'année passée.

Sous les voies, l'actuel passage du côté ouest sera supprimé au profit d'un autre, plus à l'ouest, et un troisième sera construit au centre, conduisant à la sortie de la gare sur sa façade historique, laquelle reste inchangée. Le passage à l'est sera élargi.

En épaississant le volume de la gare au sud, les CFF ont une autre intention: maximiser l'espace pour les locations à des commerces. Il y en aura une soixantaine. Ceux-ci se

trouveront dans les passages et, justement, sur le flanc sud, qui aura un petit air de centre commercial. Le transporteur a fait ses calculs. Entre les pendulaires, les touristes et les riverains, le bassin de la gare draine environ 140 000 personnes par jour, et autant de porte-monnaie...

■ Logements et polémiques

L'unanimité affichée par les notables et les ingénieurs ne cache pas quelques polémiques. Longtemps responsable du projet aux CFF, Laurent Staffelbach juge que la situation est «détendue» à propos des logements qui seront détruits, plus de 80 au total. La moitié des locataires ont trouvé ailleurs. Par contre, le cas de la populaire Lausanne Guesthouse, au bout des voies en direction de Genève, n'est pas résolu.

L'association Collectif Gare, déjà furibonde contre le projet de pôle des musées qui prendra place à proximité, fulmine aussi contre la transformation du nœud ferroviaire. Entre autres critiques, elle met en doute la nécessité de quais si longs et de la démolition du parking, et conteste un développement de la gare qu'elle dépeint comme uniquement au service des

affaires. En vue de l'enquête publique, ses membres réservent toutefois leur décision quant à une éventuelle opposition. Au reste, CFF et responsables lausannois ont quelques divergences à propos des accès à la future station des métros.

Critiqués pour leur politique immobilière en matière de logements à loyers modérés (lire ci-contre), les CFF mettent en avant le fait qu'après les démolitions, ils construiront un édifice qui comprendra de tels habitats, vers les Epinettes.

Passé les étapes réglementaires, le défi consistera bien sûr à procéder à des travaux aussi colossaux sans arrêter le rythme des chemins de fer, et des bus pour la Ville. La gare voit passer 600 trains par jour. Pis, le Conseil d'Etat réclame une hausse de la cadence sur la ligne Cully-Cossonay pour l'année prochaine. Hormis de ponctuelles interruptions, Philippe Gauderon promet que les pendulaires ne seront pas lésés, et les habitants, peu dérangés. Les ingénieurs pensent même cacher la centrale à béton imposée pour un tel chantier dans un ancien bâtiment de La Poste adjacent. Détail de la considérable fresque que va devenir la gare de Lausanne, jusqu'à 2025.

PUBLICITÉ

BOTTEGA VENETA
EXPLORE BOTTEGAVENETA.COM

PORTE DOCUMENTS EN CERF
ZÜRICH GENEVE ST. MORITZ TEL. 043 344 86 36

Une gare et ses alentours en chambardement pendant huit ans



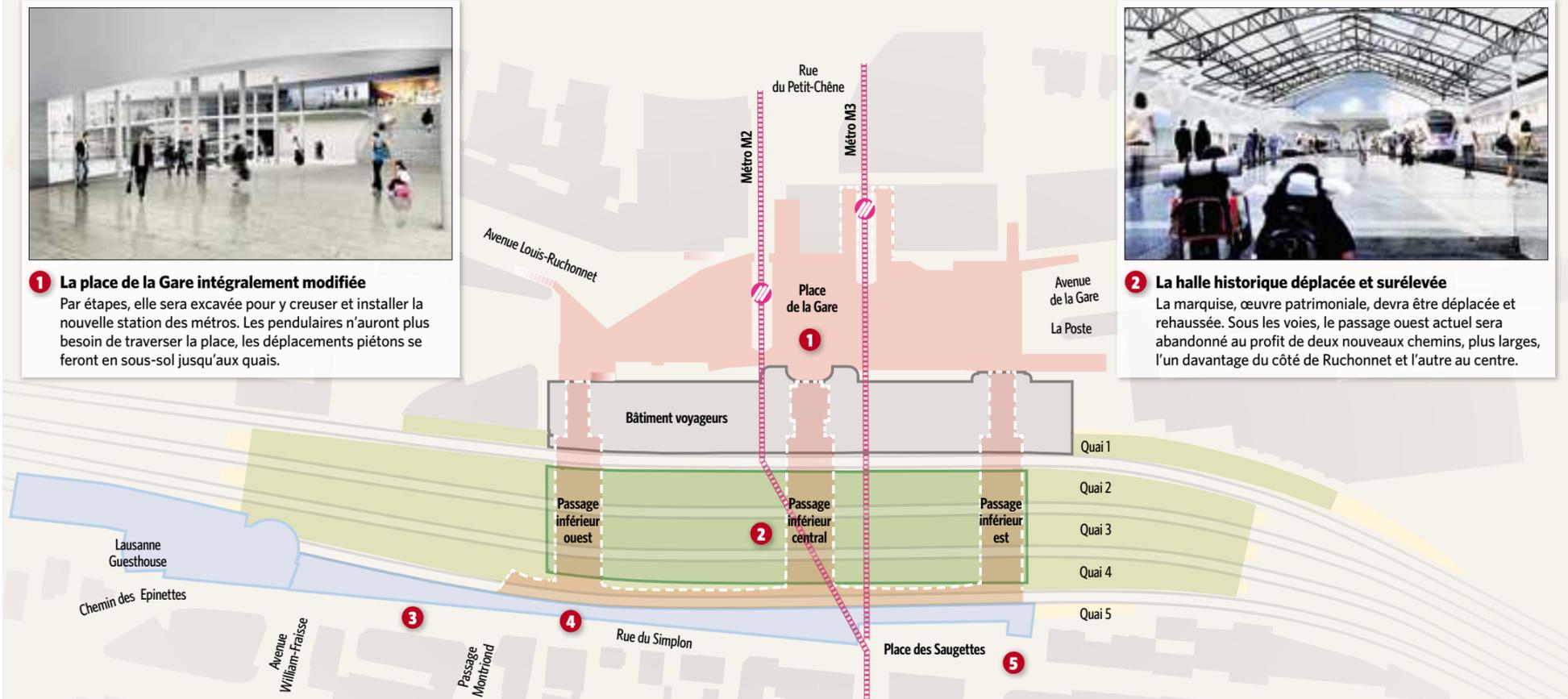
1 La place de la Gare intégralement modifiée

Par étapes, elle sera excavée pour y creuser et installer la nouvelle station des métros. Les pendulaires n'auront plus besoin de traverser la place, les déplacements piétons se feront en sous-sol jusqu'aux quais.



2 La halle historique déplacée et surélevée

La marquise, œuvre patrimoniale, devra être déplacée et rehaussée. Sous les voies, le passage ouest actuel sera abandonné au profit de deux nouveaux chemins, plus larges, l'un davantage du côté de Ruchonnet et l'autre au centre.



- Sous-sols
- Bâtiments existants
- Grande halle (marquise)
- Nouvelle couverture des quais
- Nouvelles constructions
- Quais
- Métros M2 et M3



3 Des démolitions sensibles

Le prolongement des voies entraînera la démolition de deux bâtiments de logements et celui de la Lausanne Guesthouse, ainsi que du parking du Simplon. La voie la plus au sud passera sous un nouveau édifice, direction Renens.



4 Le flanc sud aménagé en centre commercial

Le côté lac de l'édifice CFF sera entièrement remanié. Bon nombre des 60 commerces du nouveau complexe s'y trouveront, un peu en retrait des façades vitrées, selon une esthétique qui rappelle celle de la gare de Genève.



5 Une nouvelle place à naître côté lac

Vers les Saugettes, la large sortie de la gare de ce côté débouchera sur une place nouvelle. En sous-sol, les voies du M3 et du M2 s'y relieront, mettant fin au passage à une seule voie actuel.

TEXTES: N. DU. PHOTOS: DR. / SOURCE: CFF

Des chantiers par touches et par étapes, en commençant par le sud

Etant donné l'ampleur des travaux, les experts s'échinent depuis des mois à organiser les diverses phases. Car les **voies seront intégralement refaites**, durant des travaux de jour pour ne pas gêner les voisins, et avec l'impératif de conserver à tout moment le trafic actuel. Les premiers chantiers commen-

ceront au sud, avec les quais 5 - presque entièrement nouveau - puis 4. Dans la foulée, également au début des travaux, le parking du Simplon disparaîtra. Le bâtiment de la Lausanne Guesthouse, ainsi que la petite villa à côté devraient être abattus fin 2017, soit aussi dans les premiers temps.

Ensuite, dans l'ordre, les ouvriers s'affaireront sur les **quais 1 à 3**. Les aménagements doivent être progressifs pour maintenir la grande halle, avant son déplacement, nécessaire afin qu'elle soit ajustée aux nouveaux quais. Pour ne pas paralyser la circulation, le **creusement de la place de la gare** se fera aussi progressive-

ment, en cinq étapes. La future interface métros-CFF proposera aussi des commerces, une station de vélos, des consignes pour bagages et des automates pour les billets. Autant d'aménagements à peaufiner avant de refermer les lieux en surface. Alors, la Ville devra encore intégralement redessiner la place... **N. Du.**

Les CFF priés d'offrir des logements à bas loyer

> La stratégie immobilière est l'objet d'intenses discussions

Jusqu'à quel point les CFF doivent-ils proposer des logements à loyer modéré sur les immenses surfaces dont ils sont propriétaires? Cette question fait débat à Berne. A plusieurs reprises, des élus ont interpellé le Conseil fédéral à ce sujet. Le dernier en date a été le conseiller aux Etats Didier Berberat (PS/NE) lundi soir.

Le portefeuille immobilier des CFF représente une surface commercialisable de près de 450 000 mètres carrés, dont seuls 8% sont destinés au logement. Or, selon les objectifs stratégiques fixés par le Conseil fédéral pour la période 2011-2014, la gestion de ce patrimoine vise en premier lieu un objectif de rentabilité. Le parc immobilier doit dégager un «bénéfice conforme à l'usage de la branche». Ce bénéfice, qui a atteint 211 millions en 2013, finance l'infrastructure à hauteur de 150 millions de francs par an. Il contribue aussi à sécuriser la caisse de pension.

Mais plusieurs voix, au PS, chez les Verts et au PDC, s'élèvent pour demander que la part réservée au logement, notamment à un prix

abordable, soit plus importante. «Il est tout à fait normal que les CFF mettent en valeur les milliers d'hectares qu'ils possèdent pour apporter une contribution financière bienvenue à l'entreprise. Mais ils peuvent faire un effort pour mettre des terrains à disposition en droit de superficie pour promouvoir des logements à loyer modéré», explique Didier Berberat.

En janvier, l'Association suisse des locataires (Asloca) a remis à la Chancellerie fédérale une pétition signée par 4000 personnes demandant des «loyers modérés sur les aires appartenant aux CFF». «Nous avons eu des entretiens avec la division Immobilier pour cerner les potentiels. Nous estimons que l'aspect social devrait faire partie de sa stratégie, notamment dans les centres urbains, qui connaissent la plus forte croissance démographique et où il y a pénurie de logements», argumente son vice-président, Carlo Sommaruga (PS/GE).

Pas de carcan trop strict

Lundi, la conseillère fédérale Doris Leuthard a expliqué que le gouvernement s'en préoccupait lui aussi. Dans les objectifs stratégiques 2015-2018, que le Conseil fédéral devrait publier d'ici au mois d'avril, il abordera cette question, promet-

elle. Le Département des transports et celui des finances ont été mandatés pour discuter avec les CFF des possibilités de consacrer davantage de terrains à la construction de logements d'utilité publique ou à loyer modéré.

Les nouveaux objectifs devraient confirmer l'affectation de 150 millions par an au financement de l'infrastructure. Dans ce cadre, la stratégie immobilière sera redéfinie. «Je m'en réjouis. La politique immobilière des CFF ne doit pas viser exclusivement des objectifs de rentabilité», commente Carlo Sommaruga.

Doris Leuthard n'a toutefois pas l'intention d'imposer aux CFF un carcan trop strict. «Il serait archaïque de leur imposer des quotas ou des pourcentages de logements d'utilité publique ou à loyer modéré. Ce serait une atteinte à leur liberté entrepreneuriale», a-t-elle averti lorsqu'elle a répondu à Didier Berberat. Elle rappelle que l'utilisation des bénéfices de la division immobilière pour le financement du réseau ferroviaire évite un report sur le prix des billets.

Didier Berberat ne demande d'ailleurs aucun quota. «Ce qui est important, c'est d'avoir une bonne répartition entre les immeubles de haut standing et les appartements à loyer modéré», souligne-t-il.

Le consensus genevois

> L'agrandissement de la gare de Cornavin devrait débuter en 2020. Seule inconnue: son prix et qui pour le payer

Le fait est assez rare à Genève pour être relevé: l'extension souterraine de la gare de Cornavin bénéficiera de l'appui de toutes les forces politiques du canton. En atteste le vote de son parlement jeudi dernier, qui a décidé de soutenir à la quasi-majorité l'initiative du Collectif 500 «Pour une extension souterraine de la gare». Lancée au printemps 2013, notamment par des habitants du quartier des Grottes menacé de destruction par le projet d'agrandissement en surface des CFF, l'initiative a récolté bien plus de soutiens que nécessaire, soit 16 000 paraphe pour 10 000 signatures requises.

Approuvé par les députés, le texte évite ainsi un passage devant le peuple et inscrit dans la loi le principe de la construction de deux voies supplémentaires sous la gare centrale. L'étape est certes politiquement symbolique - celle d'un canton derrière un seul projet - mais pas cruciale puisque la variante souterraine a déjà obtenu les faveurs du Conseil d'Etat, de la Ville de Genève, de l'Office fédéral des transports et des CFF.

L'unanimité fédérale et cantonale qui règne autour de ce projet s'explique en partie par le sauvetage de quelque 380 logements situés au nord de l'édifice, que le projet original des Chemins de fer fédéraux aurait condamnés par une extension en «plein air». Mais c'est surtout l'indépendance des réseaux régionaux, nationaux et internationaux - qui permettront des extensions nécessaires d'ici à 2050 - qui a assuré le succès de cette variante. Une solution qui demeure la plus performante en termes de «fonctionnali-

tés», affirment les ingénieurs. Un exemple? La séparation des lignes permettra d'améliorer la cadence du futur RER franco-genevois reliant la gare de Cornavin à Annemasse (CEVA), soit un train toutes les quinze minutes.

Pour faire face à un doublement du trafic des voyageurs d'ici à 2030, soit 100 000 personnes par jour, le début des travaux est planifié pour 2020 pour se clore six ans plus tard, soit 2025. L'agrandissement de ce nœud ferroviaire s'inscrit dans un projet plus vaste, celui de l'amélioration du réseau suisse, sur l'axe est-ouest entre Genève et Saint-Gall, rappelait Toni Eder, sous-directeur de l'Office fédéral de transports, lors de l'annonce de l'abandon d'une extension en surface en juillet 2013.

Des travaux à 1,2 milliard

Une dernière question n'a toujours pas été tranchée: celle du coût des travaux. Les premières et dernières estimations disponibles chiffraient l'extension souterraine à 1,24 milliard de francs, cette variante coûtant 400 millions supplémentaires par rapport à un agrandissement en surface. A terme, les dépenses entre les deux versions auraient été semblables, semblent croire les porteurs du projet, notamment imputables au coût élevé de la construction de deux sauts-de-mouton - des voies passant l'une sous l'autre - à Châtelaine et Sécheron pour quelque 500 millions.

Si la Confédération est prête à soutenir le projet à hauteur de 800 millions de francs, reste au canton à trouver les 400 millions manquants. Le Conseil d'Etat genevois mise sur un préfinancement de Berne, dans le cadre du deuxième paquet du financement des infrastructures ferroviaires, prévu pour 2018. De nouveaux devis du projet sont annoncés «pour la fin du printemps». **Olivier Francey**