

La refonte de la gare de Lausanne a pris plusieurs années de retard

La fin des travaux était prévue pour 2025. En raison des procédures judiciaires, l'objectif est repoussé à l'horizon 2030

Renaud Bournoud

Les usagers ne pourront pas profiter pleinement du «hub de la mobilité du XXI^e siècle» avant le fin de la décennie prochaine. Les CFF, accompagnés des autorités vaudoises, genevoises et lausannoises, ont fait le point sur l'avancement du plus gros projet ferroviaire de Suisse romande: la refonte de la gare de Lausanne. Un chantier doté d'un budget de plus de 1,2 milliard de francs.

À l'été 2018, les CFF assuraient encore que «grâce à l'optimisation des phasages du chantier, la mise en service des principales fonctionnalités de la future gare de Lausanne est toujours prévue pour l'horizon 2025, avec un objectif de début des travaux en 2019.» Mais vendredi, il a bien fallu admettre que ce délai ne serait pas tenu. Les procédures en cours ne permettent pas d'espérer les premiers coups de pioche avant «novembre 2020», selon «l'hypothèse» des CFF. L'Office fédéral des transports a délivré l'autorisation de construire en juin dernier. Mais il reste encore trois recours sur les 88 oppositions déposées au Tribunal administratif fédéral. Ils émanent de propriétaires immobiliers avec lesquels un accord n'a pas pu être trouvé sur les compensations financières. La justice devra donc trancher.

Dix ans de travaux

Peter Jedelhauser, directeur du programme Léman 2030, a présenté le nouveau calendrier du chantier en indiquant que «les travaux se termineront environ dix ans après que l'autorisation de construire sera entrée en force». Une fois que les procédures judiciaires seront closes, il faudra compter quatre ans avant que les premiers trains de 400 mètres de long puissent circuler en gare de Lausanne. Suivront les deux passages inférieurs côté ouest. Enfin,



Une image de synthèse de la gare de Lausanne telle qu'elle devrait se présenter en 2030, après une décennie de travaux. CFF

le métro M3 et le nouveau passage inférieur à l'est. Ce qui nous amène à 2030. Si tout se passe comme prévu.

«C'est une présentation que nous attendions tous avec beaucoup d'impatience», a commencé Nuria Gorrite. Pour la présidente du Conseil d'État, le développement du rail est une réponse aux jeunes qui manifestent dans la rue pour le climat. «Les attentes autour de cette gare sont très élevées, nous devons développer le nœud ferroviaire de Lausanne,

qui est sur le trajet le plus court entre Paris et Milan», a-t-elle rappelé en plaidant pour le retour des grands express européens. Mais la cheffe du Département des infrastructures a bien conscience que le chantier s'annonce particulièrement complexe, et «le Canton n'a pas facilité la tâche aux CFF en couplant ces travaux avec la mise en service du M3».

Chantiers et usagers

La gare doit rester opérationnelle durant toute la durée des chan-

tières. Ce qui représente la principale difficulté. «Il faut trouver des bonnes solutions pour un horaire robuste et une circulation ponctuelle des 670 à 800 trains par jour à Lausanne», note Peter Jedelhauser. La gare a «un emplacement osé», en plein cœur de la ville, comme le dit Nuria Gorrite. Son accès n'est pas aisé et les riverains sont proches. Ils subiront les nuisances des travaux. Il faudra jouer de la tractopelle avec délicatesse.

Et puis il y a les 120 000 usagers quotidiens de la gare qui de-

ront être guidés entre les palissades de chantier durant une bonne décennie. «Nous allons informer les clients, mais aussi les riverains, très régulièrement, c'est très important», souligne le directeur du programme Léman 2030.

Dans cette optique, le public est invité à visiter une exposition sur le projet qui se tient dans le hall de la gare jusqu'au 2 octobre.

Informations:
www.leman2030.ch

Les principales évolutions

La nouvelle gare de Lausanne est une des pièces maîtresses du programme Léman 2030. Ce programme prévoit le doublement des places assises entre Lausanne et Genève. Plus généralement, il doit mettre fin au goulet d'étranglement ferroviaire qu'est l'arc lémanique. Quatrième voie entre Renens et Lausanne, saut-de-mouton à Malley, voies de dépassement à Mies et à Chambésy et gare souterraine à Genève Cornavin sont également au programme. À l'horizon 2030, quelque 200 000

usagers sont attendus quotidiennement en gare de Lausanne. Les principales évolutions qui la concernent sont les suivantes.

Quais Ils doivent être élargis et rallongés jusqu'à 420 mètres pour pouvoir accueillir des convois de 400 mètres. Ces trains sont nécessaires pour doubler la capacité des places assises entre Lausanne et Genève. La modification des quais entraînera le déplacement de quelques mètres de la marquise en métal et en verre datant du début du XX^e siècle.

Métros et gare souterraine Dans un avenir plus ou moins proche, le M2 comptera un petit frère, le M3. Les deux métros seront directement reliés à la gare, avec la construction d'une nouvelle station souterraine. L'augmentation des voyageurs nécessite aussi des passages sous-voies plus nombreux et plus larges. Ils seront au nombre de trois, contre deux actuellement. Ils seront également deux fois plus larges. Cette gare souterraine qui s'étendra sous la place doit accueillir de nombreux commerces.

La place de la Gare Son réaménagement devrait intervenir vers la fin de la refonte de la gare. Le projet prévoit de concentrer le trafic sur sa partie nord afin de doter la gare d'un vaste parvis. Selon les calculs de la municipale lausannoise Natacha Litzistorf, 75% de la place seront ainsi restitués aux piétons, contre 35% actuellement. Pour l'instant, la gare est borgne sur son front sud, avec le parking. Celui-ci sera détruit et une nouvelle place, appelée Saugettes, sera réalisée.

R.B.