

Gare de Lausanne, un «hub» à la zurichoise

TRANSPORTS Les CFF et les autorités lémaniques ont présenté vendredi le complexe réaménagement de la plus importante gare romande. En raison de recours, les travaux ne commenceront pas avant fin 2020

FLORIAN FISCHBACHER

@f_fischbacher

Des trains de 400 mètres de long en 2025, un bâtiment entièrement repensé au sud et sous terre, connectée avec les lignes de métro M2 et M3 à l'horizon 2030: les CFF ont présenté vendredi les détails du chantier de l'aménagement de la gare de Lausanne. Ce futur «hub de mobilité», nécessaire à une région «en pleine croissance», sera en mesure d'accueillir 200 000 utilisateurs par jour à terme, contre 120 000 aujourd'hui, a rappelé Jacques Boschung, responsable des infrastructures au sein de la direction des CFF. Sur la ligne Lausanne-Genève, un «goulet d'étranglement» emprunté par 60 000 passagers chaque jour, l'objectif est ainsi de doubler le nombre de places assises, avec des convois plus longs et une cadence accrue.

Expansion souterraine

Les autorités vaudoises, genevoises et lausannoises ont tenu à afficher un front uni pour présenter le projet, devisé à 1,28 milliard de francs (915 millions pour la Confédération, 260 pour les CFF, 90 pour le canton de Vaud et 15 pour la ville de Lausanne). Oublié l'échec de la troisième voie entre Vaud et Genève, à trois mois du lancement du Léman Express, le RER franco-suisse. La conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite, en charge des Infrastructures, a salué «une belle victoire pour les deux cantons». Cette collaboration «fantastique» dans le cadre du programme Léman 2030 reflète une «volonté farouche d'entrer enfin dans une ère ferroviaire, équivalente à celle que connaît la Suisse alémanique», a renchéri son homologue genevois, Serge Dal Busco. Encore faudra-t-il que se concrétise la gare souterraine de Cornavin, dont l'achèvement est pour l'heure prévu en 2031.

A Lausanne, c'est aussi sous la terre que la transformation la plus



Une image de synthèse présentant la gare de Lausanne après les travaux: une façade vitrée au sud, de larges escaliers, des allées abritant commerces, zones de repos et services. (DR)

spectaculaire va avoir lieu. Les deux passages sous voie existants seront remplacés par trois allées deux à trois fois plus larges, abritant commerces, zones de repos et services, dont une pharmacie et un cabinet médical. L'ouverture des deux premiers souterrains coïncidera avec la mise en service d'une nouvelle station et d'un tronçon élargi du métro M2.

Le sous-sol de la place de la Gare sera également presque entièrement excavé et permettra à terme de relier le futur métro M3, au départ de l'actuelle halte du M2. Son inauguration, qui aura lieu en même temps que celle du dernier passage, à l'est, marquera la fin d'un chantier long de plus de neuf ans.

«Cette collaboration fantastique reflète une «volonté farouche d'entrer enfin dans une ère ferroviaire, équivalente à celle que connaît la Suisse alémanique»

SERGE DAL BUSCO, CONSEILLER D'ÉTAT GENEVOIS

La mue la plus visible de l'extérieur aura lieu au sud de l'édifice historique: le parking rosâtre qui longe la rue du Simplon sera détruit – un autre étant construit un peu plus loin – et fera place à une façade claire et vitrée, devancée par de larges escaliers. Quant aux quais, ils seront élargis et

allongés pour atteindre 420 mètres de long, et dotés de treize accès, contre cinq actuellement. La marquise qui surplombe les voies depuis la construction de la gare au début du XXe siècle sera déplacée et surélevée, puis complétée par d'autres structures.

Pour le moment, le chantier est

suspendu à une décision de justice, 3 des 88 recourants contre le permis de construire délivré en juin par l'Office fédéral des transports n'ayant pu être convaincus de retirer leur opposition. Le Tribunal administratif fédéral tranchera. «Selon notre expérience, ce genre de procédure prend environ dix-huit mois, ce qui implique un début des travaux en novembre 2020», espère Peter Jedelhauser, directeur du projet Léman 2030 aux CFF.

A partir de cette date, le calendrier est relativement précis: la nouvelle gare devrait être achevée aux alentours de 2030 dans le meilleur des cas.

Bien sûr, «il n'y a pas de travaux sans impact pour les riverains»,

admet Jacques Boschung, et certains bâtiments seront détruits. Mais ville et canton assurent être attentifs à ce que les 30 000 personnes touchées soient prises en compte. Un groupe de travail a été créé à cette fin.

La place de la Gare sera d'ailleurs réaménagée en faveur de la mobilité douce, rendue aux trois quarts piétonnière et végétalisée, selon la municipale lausannoise Natacha Litzistorf. Vendredi matin, l'esplanade était occupée par les quelque 350 manifestants pour le climat, qui espèrent, tout comme Nuria Gorrite, le retour des express européens et des trains de nuit dans la capitale vaudoise. ■

AGENDA

2021: Démolition de bâtiments riverains à l'ouest et au sud de la gare.

2022: Cadence au quart d'heure entre Cully et Cossonay.

2026: Nouveau quai 2. Circulation possible de convois de 400 mètres de long.

2027: Nouveau quai 3. Nouveaux passages sous-voie au centre et à l'ouest. Nouvelle station du M2.

2029: Ouverture du sous-sol de la gare.

2030: Nouveau passage sous-voie à l'est. Inauguration du métro M3.