

Infrastructures

«Toute la gare de Lausanne va être ripée vers le sud»

Le «premier coup de pioche» du chantier de la gare a été donné. C'est parti pour plus de dix ans de travaux avec la cheffe des opérations.

Renaud Bournaud Texte
Vanessa Cardoso Photos



Après des années de procédures qui ont mis à mal les calendriers annoncés, la gare de Lausanne entame sa transformation. Là, on entre dans le dur. Après la papeterie des procédures administratives, place au béton. Mardi matin, un aéroport d'officiels a donné le coup d'envoi d'un chantier qui va durer une bonne décennie dans le cœur de ville.

«Mes équipes doivent aller tous les jours sur le terrain. Nous ne pouvons pas rester cachés derrière nos plans.»

Astrid Dinger, cheffe des projets du nœud de Lausanne

raines avec une halte pour le nouveau tracé du métro M2, de refaire entièrement les passages sous-voies existants et de percer un troisième passage inférieur au niveau de l'entrée du site de Plateforme 10. Le centre de gravité de la gare va alors se déplacer vers l'ouest. Il y aura donc un double mouvement, avec le glissement de l'infrastructure ferroviaire vers le sud et son développement à l'ouest.

Un chantier «en tranches de gâteau» Un projet pareil ne peut que se faire par étapes. Pour pouvoir intervenir dans le «cœur de la gare» tout en assurant le passage des trains, il a d'abord fallu réaliser plusieurs ouvrages, comme le nouvel enclenchement de Lausanne, le saut-de-mouton à Mal-

ley ou la quatrième voie entre Lausanne et Renens. Le chantier de la gare se fera lui aussi par étapes. «En tranches de gâteau», comme le dit Astrid Dinger. La capacité de la gare ne va pas doubler du jour au lendemain, en 2030. L'amélioration de l'offre se fera au fur et à mesure des travaux.

Ses équipes planchent sur le «phasage des travaux» depuis des années. «C'est très précis», indique la cheffe. Elle note, au passage, qu'il est plus facile d'aborder un planning rigoureux pour couler du béton que de composer avec les procédures administratives et judiciaires. Celles-ci sont désormais derrière. «Ce premier coup de pioche marque un moment assez incroyable dans ce projet, se réjouit Astrid Dinger. C'est le véritable coup d'envoi de dix ans de chantier. Avec mes équipes, nous al-

lons sabler le champagne.» Une fois que les officiels auront plié leur estrade, les pelleteuses pourront faire leur entrée. Cet été, la première phase consiste à démolir des bâtiments aux Épinettes et à la rue du Simplon, ainsi que les parties sud de la gare, pour faire de la place à la nouvelle infrastructure. Les travaux «monteront en puissance sur différents sites» à la fin de l'année.

Les riverains Près de 30'000 riverains sont concernés par ce chantier qui doit remodeler une partie de la ville. Astrid Dinger en a bien conscience: «Mes équipes doivent aller tous les jours sur le terrain, elles doivent pouvoir se faire appaquer par les riverains. Nous devons être capables d'expliquer ce que nous faisons. Nous ne pouvons pas rester cachés derrière nos plans.»



Officiels La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, la conseillère d'Etat Nuria Gorrite et le patron des CFF Vincent Ducrot.



Sur les quais ce mardi, tous les échelons des autorités politiques étaient représentés, de la Ville au Conseil fédéral en passant par les Cantons de Vaud et de Genève.



Un moment historique pour la région et qui vaut bien un selfie pour les municipales de Lausanne et de Renens, Natacha Litzistorf et Tinetta Maystre.

«Avec cette rénovation tant attendue, le nœud ferroviaire de Lausanne va retrouver sa place centrale»

Une cérémonie officielle a été organisée mardi dans un coin du quai 9 pour marquer le coup d'envoi du chantier de la gare de Lausanne. Car, comme le dit le CEO des CFF, Vincent Ducrot: «Vu la durée de ce chantier, ce seront d'autres personnes que nous qui fêteront l'inauguration de la nouvelle gare.»

Tous les échelons de la politique, du Conseil fédéral à la Commune de Lausanne, étaient blottis sous une tente. Celle-ci s'est révélée bien utile, vu les trombes d'eau qui se sont abattues durant les discours. Le conseiller d'Etat genevois Serge Dal Busco avait même fait le déplacement, ce qui a permis

de ressortir le logo de la Métropole lémanique. La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a reconnu que «la Suisse alémanique a un train d'avance en matière ferroviaire, mais maintenant, le développement en Suisse romande est lancé». Pour la cheffe du Département fédéral des

transports, le réaménagement de cette gare «est un moment clé pour la mobilité durable». Le retard de la Suisse romande et de Lausanne a également été souligné par la présidente du Conseil d'Etat vaudois, Nuria Gorrite: «Avec cette rénovation, tant retardée et tant attendue, le nœud ferroviaire de Lau-

sanne va retrouver sa place centrale dans le système ferroviaire suisse.» La Vaudoise a rappelé les heures glorieuses de Lausanne, lorsque la ville était sur la carte ferroviaire mondiale comme étape du Simplon-Orient-Express, qui reliait Paris à Constantinople. «Le rail était

hier le sommet de la modernité, et par une heureuse ruse de l'histoire, le rail redevient aujourd'hui le futur que nous souhaitons», s'est réjouie la conseillère d'Etat. Néanmoins, la refonte «tant attendue» du nœud ferroviaire lausannois ne sera pas une promenade de santé, a prévenu

Vincent Ducrot: «Nous allons transformer la gare pour qu'elle devienne plus accueillante. Mais cela ne se fera pas sans mal. Nous demandons de la patience aux riverains et aux usagers. Faire une omelette sans casser des œufs est très compliqué.» RBO

Un gros défi pour les commerçants du Simplon

Les passages se font rares à la rue du Simplon, fermée à la circulation depuis le début du mois. Pour Phuong et Don Nguyen-Lâm, traiteurs aux Délices d'Orient et «les plus anciens commerçants de la rue», c'est du déjà-vu. Le couple vietnamien se souvient du projet «Rail 2000», entamé en 1987: «Il y a 34 ans, ils construisaient le parking. Aujourd'hui, ils le démolissent», constatent-ils, souriants malgré leurs craintes: «Notre clientèle décline déjà, mais le risque sur le long terme est qu'elle change d'habitudes.» Ce déclin se répand: de 40% environ chez Nemrut Snack, qui sert pizzas et kebabs. Les ouvriers pèseront-ils dans la balance? «C'est toute la question, répond le gérant Dogan Kutlu, pour l'instant le doute plane.» Démographiquement aussi, l'interdiction des voitures a fait du tri. Au magasin CBD Kingz, Novelty Narbel



Laurent Degardin, patron du Café de l'Europe. V. CARDOSO

constate: «Nous avons 80% de visites en moins pour les personnes âgées et à mobilité réduite. Environ la moitié de notre clientèle appartient à cette catégorie.» Au

bout de la rue, une vitrine fait grise mine. On y lit «Fin de bail». «Je ne peux pas me permettre de payer le loyer sans passants», regrette Severino Peca d'Aubaine Antiqui-

tés, qui déménage son annexe. Si les dix prochaines années s'annoncent compliquées, les commerçants s'accordent sur la nécessité du chantier pour désengorger la mobilité. «Il était temps que les travaux commencent! Ça fait cinq ans qu'on attend», lance Laurent Degardin, entre deux services au Café de l'Europe. Le bistrot pliera sa terrasse à la fin de l'été. Pas de quoi affaiblir l'optimisme du gérant: «C'est sûr qu'on va perdre du chiffre, mais le Covid était une leçon d'adaptation.» Une adaptation que le couple de traiteurs espère réciproque: «Ce projet est d'intérêt public, mais davantage de considération pour les commerçants mettrait un peu de baume sur nos inquiétudes.» Novelty Narbel suggère: «Avec des signalisations, les CFF pourraient nous assurer un minimum de visibilité.» Rachel Barbara Häubi

Expositions

35 mètres d'informations sur la métamorphose de la gare

Le quai 5 de la gare de Lausanne a déjà perdu sa voie 9. Les rails sont loin. Ce qui sera détruit pour être entièrement reconstruit. En attendant, il accueille une exposition temporaire jusqu'au 26 septembre. Quelque 35 mètres de panneaux d'affichage ont été installés le long du quai. Ils détaillent le projet de transformation de la gare et ses principales étapes. Les riverains, ainsi que les usagers, peuvent venir s'informer. L'accès est libre. Parallèlement, l'exposition «Sur les sentiers de la gare», qui se tient autour de la gare depuis le mois de juin, permet à la population de «se familiariser» avec les projets du futur Pôle gare. RBO



Les panneaux d'explications ont été montés sur le quai 5, en passe d'être détruit. V. CARDOSO



Le futur front sud de la gare, à l'ouest de l'avenue William-Fraisse. CFF

Les principales étapes



2015 Mise à l'enquête publique du projet d'agrandissement de la gare de Lausanne. Les CFF espéraient alors pouvoir commencer les travaux en 2017. PHOTOS: CFF



2020 Mise en service de la gare modernisée de Renens: 700 trains circulent entre Lausanne et Renens chaque jour.



2021 L'autorisation de construire est délivrée. Les travaux peuvent commencer. A l'est de la gare, le nouvel enclenchement de Lausanne est mis en service.



2022 Mise en service de la 4e voie entre Lausanne et Renens, ainsi que du saut-de-mouton le long de la plaine de Malley. Introduction de la cadence au quart d'heure entre Cully et Cossonay.



2025 Mise en service du quai 1 de la gare de Lausanne. Un quai rehaussé sur toute sa longueur et modernisé. Mise en service du nouveau parking au sud de la gare.



2026 Mise en service du nouveau quai 5, long de 420 mètres. Ce quai, entièrement reconstruit, sera posé sur le bâtiment du front sud.



2027 Après le quai 5, c'est au tour du quai 4 d'être mis en service une fois reconstruit. Il sera plus long et plus large que l'actuel.



2028 Nouveau quai 2. À la fin des travaux de la gare de Lausanne, toutes les voies seront renommées, et une voie 2 verra le jour.



2029 La mise en service du quai 3 permet aux trains de 400 mètres de circuler dans toute la gare de Lausanne.



2030 La mise en service des nouveaux passages inférieurs, larges de 21 mètres, devrait permettre de fluidifier le flux des usagers dans la gare.



2031 Mise en service du métro M3 qui reliera la gare à la Blécherette. Le M2 et le M3, en parallèle, pourront transporter deux fois plus de passagers qu'aujourd'hui entre la gare et le Flon.



2032 Normalement, le clap de fin. Mise en service du troisième passage inférieur à l'est, ainsi que tout le sous-sol, sous la place de la Gare.