



Sur le quai central de Lausanne-Chauderon, de nouveaux escaliers et un ascenseur supplémentaire faciliteront les flux des usagers. MAG_2/Architram

Désuète et un peu glauque, la gare de Chauderon va muer

Mobilité Le chemin de fer Lausanne-Échallens-Bercher met à l’enquête un projet de modernisation de la gare lausannoise qui la connectera à trois autres transports publics.

Sylvain Muller

La gare souterraine du Lausanne-Échallens-Bercher (LEB) à Lausanne-Chauderon s’apprête à vivre une transformation radicale. La compagnie ferroviaire met en effet à l’enquête jusqu’au 16 décembre prochain un projet devisé à quelque 37 millions de francs. Il permettra de rendre la gare plus attractive, de la mettre en conformité par rapport aux normes actuelles, mais aussi, quand ces autres projets seront réalisés, de la connecter au futur tramway et au métro M3. Deux ans et demi de chantier, de mi 2027 à fin 2029, seront nécessaires pour ce projet-là.

«Le point de départ était la nécessité de mettre à jour les systèmes de sécurité de cette gare inaugurée en 1995 (*ndlr: système d’évacuation des fumées, sorties de secours, etc.*) et de l’adapter à l’augmentation du nombre de voyageurs, explique Elisabeth Canomeras, responsable des infrastructures de la compagnie au sein des Transports publics lausannois (TL). Mais de nombreux autres éléments sont venus se greffer là-dessus par la suite, pour aboutir au projet à l’enquête actuellement.»

Compatibilité

Le défi pour la compagnie a été de concevoir un projet pouvant répondre aux exigences et fonctionner de manière indépendante, tout en étant compatible avec d’autres projets beaucoup moins aboutis et, de surcroît, ne dépendant pas de la compagnie. «Il y a donc eu un très important travail de coordination avec les autres partenaires que sont les TL, la Ville de Lausanne et le Canton», souligne Federico Gobbi, l’ingénieur civil chef de projet.

Concrètement, le volume au-dessus de la gare va se transformer au fur et à mesure de l’avance des différents projets partenaires en un véritable mille-feuille: trois niveaux intermédiaires vont être élargis et dé-

«La gare de Chauderon offrira, via le M3, une deuxième possibilité de se rendre à la gare CFF et il me semble que ce sera la plus évidente.»

Elisabeth Canomeras
Responsable des infrastructures LEB

Le projet de liaison Chauderon – Flon ouest

Le futur «hub» de Chauderon permettra des connexions avec le M3, le LEB, le BHNS, les bus et le nouveau tramway.

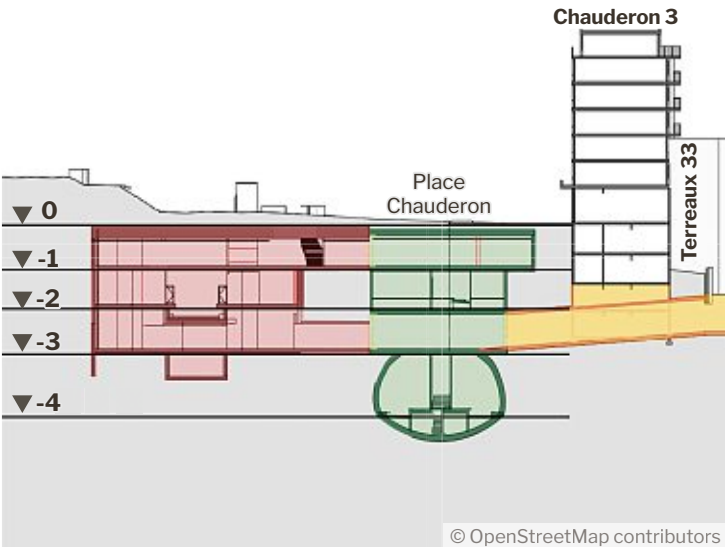
- Métro M3

■ LEB
- Liaison M3 – LEB – Flon ouest

▼ Niveau 0 Rue
- ▼ Niveau -1 Mezzanine

▼ Niveau -2 Quais M3
- ▼ Niveau -3 Liaison Flon

▼ Niveau -4 Quais LEB



Carte: I. Caudullo;Source: Ville de Lausanne

veloppés. Si on considère que les voies du train se trouvent au niveau -4 et qu’on remonte vers la surface, la compagnie va d’abord élargir l’espace existant au niveau -3 en vue de la future connexion avec le métro M3. De ce niveau partira également une sortie piétonne pour rejoindre la vallée du Flon, où devrait circuler dès l’an prochain le nouveau tramway reliant Lausanne à Renens.

Le niveau -2 accueillera une future gare du M3, juste sous un nouveau passage inférieur à construire au niveau -1. Ce der-

nier devrait offrir un espace de distribution convivial. Enfin, comme l’a évoqué la municipale Florence Germond lors de la récente conférence de presse sur la modernisation du M2, la Ville de Lausanne réaménagera l’entier de la surface de la place Chauderon à la fin des travaux.

Deux nouveaux puits d’accès

Pour en revenir plus spécifiquement au projet du LEB, il s’agira pour la compagnie de creuser deux nouveaux puits d’accès à sa gare située à 20 mètres de profondeur. Outre les connexions avec les autres lignes de transports publics évoquées ci-dessus, ces puits permettront l’installation d’un second ascenseur (une sécurité d’accès pour les personnes à mobilité réduite si l’unique ascenseur actuel tombe en panne) et trois rampes d’escaliers, dont une entre les escalators, qui resteront en place.

En raison de différentes contraintes, les déblais excavés ne pourront être évacués que par la surface. La compagnie compte maintenir la circulation des trains jusqu’au terminus du Flon pendant les deux ans et demi de chantier (à l’exception d’une interruption complète d’une durée de sept semaines à l’été 2028). La gare de Chauderon ne pourra toutefois plus être desservie durant les travaux. «L’importante offre de transports publics en surface devrait apporter des solutions de remplacement aux voyageurs impactés, précise Elisabeth Canomeras. Nous sommes toutefois en train d’étudier s’il faudra mettre en place des solutions complémentaires temporaires.»

Au final, la gare de Chauderon, rendue plus attractive, devrait devenir une nouvelle véritable plateforme d’échange entre transports publics. «Elle offrira notamment, via le M3, une deuxième possibilité pour les passagers de se rendre à la gare CFF et il me semble que ce sera la plus évidente», fait remarquer Elisabeth Canomeras.