

Lausanne

La nouvelle gare s'enlise dans les procédures

Les CFF assurent que la future gare sera réalisée d'ici à 2025. Pourtant, les travaux auraient dû commencer en 2017. Inventaire des points de friction et nouveautés

Renaud Bournoud
Cindy Mendicino

Les journaux parlent rarement des trains qui arrivent à l'heure. Cela tombe bien, le développement de la gare de Lausanne a pris du retard sur le planning annoncé. Les huit années de chantiers prévues pour la refonte complète de l'infrastructure devaient débuter en 2017 pour se terminer en 2025. Si des

travaux préparatoires ont déjà pu avoir lieu, le gros de l'ouvrage n'a pas de feu vert. Il est espéré au mieux en 2019. Un rapport de l'Office fédéral des transports (OFT) publié en avril 2018 le dit: pour ce projet comme pour celui de la 4e voie entre Lausanne et Renens, «la pression des délais est très élevée». Il dit aussi que des risques de retard existent et que la situation fait «l'objet d'un suivi attentif».

Dans cette mutation, l'opération principale reste l'allonge-

ment des quais pour pouvoir accueillir des trains de 400 mètres de long. Sans de tels convois, il ne sera pas possible de doubler le nombre de places assises entre Lausanne et Genève. Ce qui est l'objectif du programme Léman 2030. Le projet pour la gare de Lausanne est devisé à 1,25 milliard. Avec un écart envisagé de 20%. En lançant un coup d'œil au calendrier présenté depuis des années, on s'aperçoit que la métamorphose de la gare doit com-

mencer par la destruction du parking du Simplon, situé sur la façade sud. Pour l'instant, les 400 places de parc sont encore occupées par des voitures et non des trax. Les CFF ont déposé leur dossier auprès de l'OFT, au printemps 2015. «L'OFT devrait rendre sa décision sur la procédure d'approbation des plans (PAP) de la gare d'ici à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine», indique la porte-parole de l'office. Avec ce scénario idéal, les travaux

pourront alors débuter. Mais il faut encore prendre en compte une modification du projet qui sera à l'enquête à la fin août et des recours possibles au Tribunal administratif fédéral, puis au Tribunal fédéral.

Un minimum de trois ans et demi de procédures qui s'explique par l'importance et la complexité du projet, selon ses promoteurs. Même s'ils ne l'avaient pas anticipé. «Nous pourrions communiquer un planning précis

uniquement après la réception de l'autorisation de construire», notent les CFF. Mais à croire ces derniers, le retard pris pourrait être rattrapé. «Grâce à des optimisations dans le phasage 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», assure la porte-parole des CFF. Les pendulaires jugeront sur pièce en 2025.

L'ouest

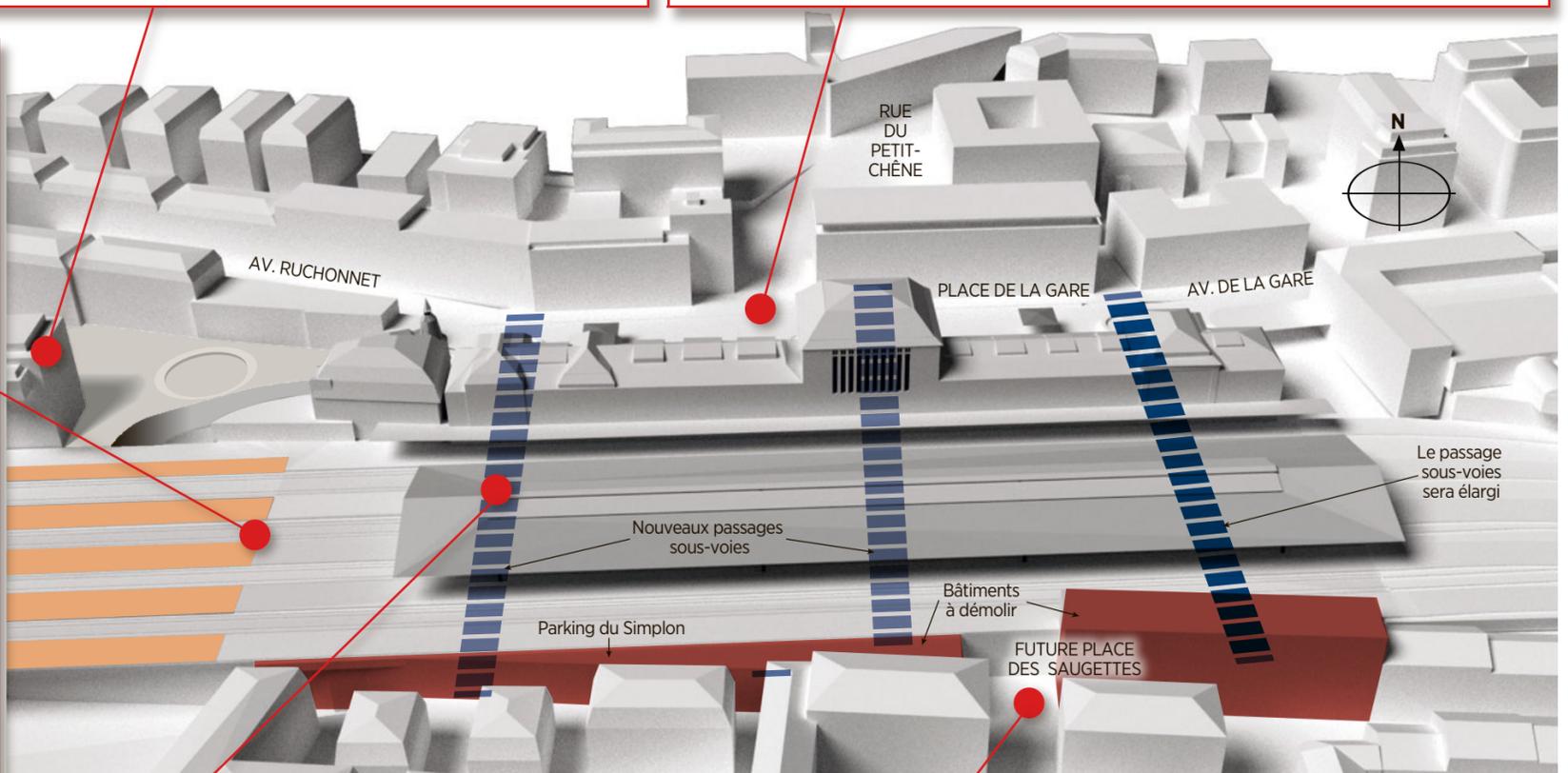
Un accord de principe vient d'être passé entre les CFF et le Canton au sujet du poste directeur de la gare. La tour de contrôle, à l'ouest du quai 1, sera «mise à disposition» de l'État de Vaud. À terme, elle sera remplacée par le nouveau poste d'enclenchement qui est en construction à l'autre bout de la gare. «Une convention est en cours de finalisation pour mettre en œuvre cet accord de principe», précisent les CFF. La signature devrait intervenir d'ici à la fin de l'année. Cette transaction vient rappeler que les futurs travaux de la gare devront composer avec la construction du Musée cantonal des beaux-arts et plus généralement de Plateforme 10. La coordination entre les deux chantiers participe à la complexité de la refonte de la gare. «Aucune décision n'est prise à ce jour du côté de l'État de Vaud quant à l'avenir de la zone qui englobe le poste directeur CFF», assure-t-on au Canton. Mais le projet de créer un espace pour la Fondation pour la culture du Bâti est dans les tiroirs de l'État. Par sa position stratégique, cette parcelle pourrait également permettre l'accès au MCBA le temps des travaux sur la place de la Gare.

Place nord

En avril 2016, la Ville de Lausanne révélait de quoi serait faite la place de la Gare. Une grande esplanade et la concentration du trafic sur sa partie nord étaient les marqueurs forts. Depuis, le projet a été longuement «affiné», explique la municipale Natacha Litzistorf, des spécialistes ayant été mandatés pour repenser le «schéma de circulation» sur et autour de la place. Dans les versions les plus récentes et définitives, les vélos sont de nouveau sur la route, dans des pistes dédiées, et non plus sur l'esplanade pour piétons. La boucle de rebroussement des bus TL a disparu: les lignes 3 et 21 devront faire un autre itinéraire. Les négociations sont qualifiées de «dures» pour le moment. Une logique de fond porte les affinements en cours: la place est pensée au centre de quatre pôles (nord, sud, est, ouest) et une évaluation des besoins de chaque type de mobilité est menée pour chacun. Une façon d'éviter «l'encombrement et le passage forcé sur la place», résume Natacha Litzistorf. La place nord sera l'un des derniers chantiers de la gare. Sa mise à l'enquête est prévue pour mi-2019.

Quais et voies

À l'origine, il y a la nécessité de rendre les quais plus larges et plus longs. Cela afin d'accueillir des trains qui contiendront le double de passagers qu'actuellement. C'est là tout le sens de l'agrandissement de la gare de Lausanne. De ce côté-ci du chantier, les plans n'ont pas bougé. Mais ils attendent, comme le reste de ce grand puzzle, leur autorisation. Il est donc toujours prévu de voir passer les quais de 7 mètres à 10,5 mètres de large. Alors qu'ils s'étireront sur 420 mètres. La marquise, coiffe métallique d'une partie des quais, restera plantée à la gare de Lausanne, mais sera légèrement déplacée. C'est vers l'ouest que la gare s'agrandira principalement, le virage à l'est rendant une prolongation plus compliquée.



Sous-sol/M3

Sur les plans, les sous-sols de la gare et de la place ont des allures de dédale. Sous les voies, il ne restera que le passage est, et encore: il sera élargi. Le passage central sera supprimé et remplacé par un nouveau tube, lui aussi plus large. Enfin, tout à l'ouest, un nouveau lieu de transit souterrain connecté aux quais sera aménagé. Les trois passages permettront non seulement d'aller prendre son train mais aussi de rejoindre les métros. L'actuel M2 sera doublé avec le futur M3, dont la mise à l'enquête et la réalisation auront lieu en bout de chantier. Depuis la surface, l'entrée dans ce dédale se fera de tous les côtés. L'une d'elles, par le bâtiment sis au numéro 1 de l'avenue Ruchonnet, vient de se greffer au projet. L'ensemble a fait l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire en février dernier. Neuf opposants empêchent encore la validation de ces modifications. À noter que dans cette grande interface souterraine, il ne sera pas seulement question de transports, mais aussi de commerces. Lausanne admet s'être battue pour que les lieux ne deviennent pas un supermarché géant aux horaires extralarges, façon gare. Et pour l'heure, la Ville semble avoir remporté la partie. Sous leur bâtiment, les CFF seront maîtres en leur royaume. Mais dépassés ces limites, Lausanne reprendra ses droits et appliquera ses limitations en matière d'horaires.

Place sud

Le public découvrira le 29 août ce qu'il adviendra du sud de la gare. Et il est certain que ce côté-là du secteur sera transfiguré. La municipale Natacha Litzistorf dit du projet choisi pour aménager la future place des Saugettes qu'il est «audacieux». Elle ajoute qu'il respecte les «échappées visuelles nord-sud», chères aux habitants. On devrait aussi y voir davantage de végétalisation et des espaces de rencontre mieux conçus, ajoute l'élue. Mais avant de voir une nouvelle place sortir de terre, le gros du chantier de la gare devrait commencer au sud, avec la destruction de l'actuel Parking du Simplon. Remplacé par un front bâti, il devait être à l'origine très... monolithique. Autorités publiques et CFF se sont accordés pour que l'ex-régie fédérale revoie sa copie. Pour une meilleure «insertion urbaine et une meilleure protection contre le bruit», dit la conseillère d'État Nuria Gorrite. Cette modification, tout comme le concours d'aménagement présenté à la fin de ce mois par Lausanne, engendre une nouvelle mise à l'enquête partielle du projet de gare. Probablement cet automne.

Les vélos rois

Si l'accès à la gare pour tous les modes de transport n'est pas remis en question, le stationnement, lui, va être grandement limité pour la voiture et augmenté pour les vélos. Au sud de la gare, les 400 places du Simplon passeront à 210 du côté Épinettes, dans le parking encore à construire. Sur la voirie, il est prévu de passer de 256 à 130 places. Au nord, les espaces sur la voie publique seront réduits de 144 à 85 places. La Rasude permettra de stationner 120 véhicules, alors qu'il n'y a, pour l'heure, pas de parking de ce côté-là. Les cyclistes, eux, verront leurs espaces décupler. Les 98 places d'aujourd'hui sur la voirie passeront à 400, alors que les CFF projettent aussi un parking à vélos de 500 places. Au nord de voies, 526 places s'ajouteront aux 20 actuelles sur la voirie. La Ville de Lausanne prévoit de son côté une vélo station de 800 places, alors qu'elle en offre pour l'heure 98.