

Genève et Lausanne se rapprochent

par Grégoire Praz



Lausanne. Image de synthèse de la future gare CFF.

« Le plus grand chantier ferroviaire en milieu urbain de Suisse. »

En savoir plus

Le programme Léman 2030 comprend trois projets distincts dans le nœud de Lausanne:

1. Le renouvellement de l'enclenchement de Lausanne, qui dotera le nœud ferroviaire d'installations techniques modernes et informatisées, préalable technique indispensable aux autres projets lausannois...
2. L'élargissement et le prolongement des quais de la gare de Lausanne, qui permettra d'accueillir des trains plus longs (400 mètres) et d'améliorer les accès aux voyageurs ainsi que les interfaces avec les autres transports publics...
3. L'extension des voies de garage des Paleyres, qui permettra de garer des trains plus longs à l'est de la gare...

Relier les lignes *En 2030, le nombre de voyageurs ferroviaires devrait doubler entre Lausanne et Genève, selon les estimations des CFF. Dans ce contexte de mobilité accrue, des projets d'envergure sont prévus pour les gares de Lausanne et de Genève. Point de la situation.*

Entre 2000 et 2010, le trafic sur l'axe Lausanne-Genève a été multiplié par deux. Il est passé de 25 000 à 50 000 voyageurs par jour. Selon les prévisions des CFF, il doublera à nouveau entre 2010 et 2030, passant de 50 000 à 100 000 voyageurs. Pour être durable, la réponse ferroviaire aux besoins de mobilité de la population exigeait un projet d'envergure. Dans ce contexte, les cantons de Vaud et de Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF ont un objectif commun: doubler la capacité en places assises entre Lausanne et Genève et permettre la cadence au quart d'heure sur le RER Vaud et le Léman Express, d'ici à 2030. Les gares de Lausanne, de Renens et de Genève, actuellement saturées aux heures de pointe, seront considérablement transformées avec de nouvelles structures d'accès, de transit et d'offres commerciales.

Les travaux, qui devraient débuter en 2017, se dérouleront par tranches successives. Chacune comprenant un quai, les deux voies qui l'entourent, et les aménagements en sous-sol. Ils se dérouleront du sud au nord de la gare. Pendant toutes les étapes du chantier, la circulation des trains sera maintenue et il n'y aura pas de réduction du nombre de trains. Le montant des travaux, qui seront achevés en 2025, s'élève à 1,2 milliard de francs au total.

Ces transformations, qui s'étendent sur et sous le domaine public communal, agiront comme un véritable détonateur du développement urbain. Pour accompagner ce changement, la Ville a organisé des mandats d'étude parallèles (MEP) portant sur l'aménagement de la place de la Gare et un concept directeur des espaces publics du Pôle Gare. Le but des Lausannois est également de doubler la capacité du métro de la gare au Flon, le tronçon saturé. Au total, le M2 affiche 28 millions de courses par an. Pour agrandir l'espace d'accueil et de transit, la place de la Gare sera excavée intégralement pour accueillir une nouvelle station qui permettra de lier, en sous-sol, les accès aux deux lignes de métro et aux voies CFF. Les piétons y entreront depuis Ruchonnet, le Petit-Chêne ou l'avenue de la Gare.

De nouvelles interfaces avec le métro

La modernisation de la gare de Lausanne sera réalisée de façon à permettre la construction d'un nouveau tracé du métro M2, dont les travaux de génie civil de la section sous la gare de Lausanne font partie de la mise à l'enquête. Le projet de la gare de Lausanne permet en particulier de garantir la réalisation d'une vaste station, plus proche des quais ferroviaires. Cette nouvelle halte, totalement intégrée à la partie souterraine de la gare, permettra ainsi aux voyageurs de passer rapidement et confortablement des trains aux métros. La gare de Lausanne est, en effet, un maillon essentiel de la chaîne des transports publics suisses et vaudois.

Ce développement au cœur du réseau ferroviaire romand nécessite la démolition de certains immeubles au sud de la gare: le bâtiment du Lausanne Guesthouse, une villa familiale et les immeubles locatifs de la rue du Simplon 22, 24 et 26. Cela représente 54 logements au total. Les CFF, la Ville de Lausanne et les riverains, constitués en association ont signé une convention à l'été 2012 prévoyant des mesures de soutien au relogement des locataires concernés. Grâce à l'implication de la Ville de Lausanne et en collaboration avec des propriétaires privés, des solutions effectives de relogement dans le quartier sous-gare seront aussi mises à disposition. A ce jour, environ la moitié des habitants ont pu être relogés.

«A Lausanne, les CFF, avec la Ville et le Canton sont en contact avec les riverains et les associations, pour les informer au fur et à mesure de l'évolution du projet.», précise Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF.

Après Zurich, Bâle et Genève, Lausanne va devenir «le plus grand chantier ferroviaire en milieu urbain de Suisse», précise Philippe Gauderon, chef des infrastructures aux CFF.

Genève: une gare bientôt au maximum de ses capacités

A Genève, la gare Cornavin accueille aujourd'hui 500 trains par jour. Avec la mise en service du RER franco-valdo-genevois, après l'achèvement des travaux du CEVA, la gare

atteindra le maximum de ses capacités. Tout développement ultérieur de l'offre ferroviaire nécessitera deux voies supplémentaires en gare, permettant de fournir 40% de trains en plus: la capacité passera à 28 trains par heure, contre 20 aujourd'hui. En recourant à des trains plus longs (400 mètres) et à deux étages, les CFF arriveront ainsi à absorber le doublement prévu de la clientèle.

Après les oppositions du Collectif 500, l'extension de la gare de Cornavin pourrait se faire en sous-sol. Une expertise indépendante recommande cette solution qui permet d'éviter la destruction d'une partie du quartier des Grottes. Elle coûterait néanmoins 400 millions de francs de plus qu'un agrandissement en surface.

Ce projet pourrait être réalisé d'ici à 2025 et entrerait donc dans le financement fédéral FAIF (Financement et Aménagement de l'Infrastructure Ferroviaire). Dans ce cadre, 790 millions de francs sont réservés pour l'agrandissement de la gare de Cornavin. Or, une extension souterraine est estimée à 1,2 milliard de francs, selon l'expertise commandée par le canton et la Ville de Genève, l'Office fédéral des transports et les CFF. Les autorités genevoises doivent encore trouver les 400 millions manquants dans les deux ans à venir. ■