

# 24 heures

Supplément  
gare de Lausanne  
Semaine 39  
N°225

# Gare à vous!

Information sur le projet de transformation de votre gare de Lausanne



La future entrée sud  
de la gare de Lausanne.  
DR

Supplément réalisé en collaboration avec les CFF

# La gare de Lausanne va devenir un vrai lieu de vie

L'agrandissement des quais va de pair avec la création d'une place vivante et d'une interface souterraine qui alliera services et mobilité

La gare de Lausanne est à la veille d'entamer sa grande mue pour entrer dans le format de Léman 2030, plus grand programme ferroviaire de Suisse des dix prochaines années dont le but est de pouvoir accueillir chaque jour 100 000 voyageurs entre Lausanne et Genève, soit le double d'aujourd'hui. Sans oublier le trafic des marchandises, qui a besoin lui aussi de meilleures conditions. Les infrastructures doivent donc impérativement être adaptées pour ne pas être sous-dimensionnées.

Les travaux à la gare de Lausanne n'ont pas encore commencé. Mais trois projets, préalables indispensables au bon déroulement du futur chantier, sont en cours: le nouvel enclenchement va permettre de gérer le trafic. «Le bâtiment existe déjà et est en cours d'équipement, indique Astrid Dinger, cheffe des projets du nœud ferroviaire de Lausanne. Le deuxième chantier en cours est le faisceau de Paleyres, qui prolonge deux voies de garage et en construit une nouvelle. Nous devons les redimensionner à la longueur des nouvelles rames. Le troisième chantier concerne le pont de Jurigoz. Nous devons supprimer des piliers et surélever le pont pour faire passer les trains à deux étages. Ce travail se fait en partenariat avec la Ville de Lausanne et les TL.»

**Doublement des places assises**  
Le but des travaux à la gare est multiple. Les trains qui desserviront la ligne lémanique seront plus hauts et plus longs. Avec une capacité de 1500 places, les rames offriront deux fois plus



Les futurs quais de la gare de Lausanne seront élargis et rallongés à 420 m pour s'adapter à la longueur des nouvelles rames. PHOTOS DR

## Des métros pour faire avancer tout le canton

● Pour accompagner la transformation de la gare de Lausanne, le Canton de Vaud va réaliser l'un des projets d'infrastructure majeurs de la prochaine décennie. Le développement du m2 et la construction du métro m3 placeront l'agglomération lausannoise à la pointe de la mobilité urbaine et durable. Garantissant le bon fonctionnement de la gare, les deux métros permettront aux voyageurs de poursuivre leur itinéraire de manière fluide, rapide et efficace. Ensemble, ils offriront une liaison quasi permanente entre la gare CFF

et le Flon. Sur ce tronçon, le m2 disposera d'infrastructures lui permettant de circuler toutes les 1'50": un tracé à double voie sous la gare, une nouvelle station intégrée à cette dernière et un nouveau tunnel, à l'est de l'actuel, jusqu'au Flon. Le m3, qui empruntera le tracé actuel du m2, offrira la capacité de transport supplémentaire nécessaire pour répondre à la forte demande sur ce tronçon. Puis, du Flon jusqu'à la Blécherette, il desservira des quartiers en plein développement. Maillons forts de la chaîne de transport, les métros m2 et m3 connecteront les voyageurs à

l'agglomération et au reste du canton, grâce à leurs connexions au m1, au tram, au LEB, aux bus à haut niveau de service et, bien sûr, aux trains, au cœur des interfaces multimodales de la gare, du Flon et de Chauderon. Le Canton de Vaud conduit cet ambitieux projet avec ses partenaires que sont la Ville de Lausanne et les TL, et en coordination avec les CFF en raison de son lien étroit avec la modernisation de la gare CFF.

Plus d'informations sur:  
[www.vd.ch/metros](http://www.vd.ch/metros) et  
[www.axes-forts.ch](http://www.axes-forts.ch)

**15** La cadence du RER Vaud et du Léman Express sera d'un quart d'heure pour les usagers vaudois et genevois, avec deux fois plus de places assises.

**100 000** Soit le nombre de personnes qui voyageront chaque jour sur la ligne Lausanne-Genève en 2030.

**4** Soit, en milliards de francs, le total des investissements pour réaliser les travaux de Léman 2030 entre Lausanne et Genève afin de rendre les déplacements sur l'arc lémanique plus efficaces et confortables.

**30 000** Soit le nombre de personnes qui habitent aux abords de la gare de Lausanne.

**200 000** Le nombre d'utilisateurs de la gare qui sont attendus à la fin des travaux.

### Quais élargis et rallongés

Le réaménagement du sous-sol de la place de la gare est aussi au programme des CFF. La nouvelle place souterraine doit servir d'interface multimodale pour devenir un lieu de destination autant pour les usagers que pour les curieux (*lire la relance ci-contre*). L'accessibilité de la gare doit aussi être améliorée pour répondre aux besoins des utilisateurs. Les deux passages souterrains actuels, d'une largeur comprise entre 7 et 9 m, seront insuffisants pour assurer le transit des voyageurs. Ils seront élargis à 18-21 m. «Un troisième passage souterrain, de largeur comparable, sera creusé à l'ouest, poursuit Astrid Dinger. En comptant les escaliers, les ascenseurs et les rampes, il y aura 13 accès par quai, ce qui devrait éviter les goulets d'étranglement, même en cas de forte affluence, tout en assurant l'accès aux personnes à mobilité réduite, avec valises ou poussettes. Nous visons le

cheminement en trois minutes d'un voyageur pressé qui entre en gare de Lausanne jusqu'au quai ou, en sens inverse, du train jusqu'à la sortie de la gare.»

### Une gare vivante aussi en sous-sol

La gare de Lausanne doit aussi devenir un hub de mobilité grâce aux services et aux commerces qu'on y trouvera. Les usagers, pressés ou cherchant à y flâner, cohabiteront sans se gêner.

La place de la Gare va changer d'allure. Elle fera la part belle aux piétons. Elle pourra accueillir des marchés et des expositions. On y trouvera des restaurants, des terrasses. Le Buffet de la Gare, dans l'aile ouest, restera ouvert.

Mais le changement se fera aussi en sous-sol. Une zone mixte sera creusée sous la place. Cette interface multimodale, tout comme la place, doit faciliter le cheminement des piétons vers leur destination.

Dans la zone mixte, il y aura non seulement des commerces et des services, mais aussi des espaces confortables où l'on pourra attendre son train et au besoin recharger son téléphone portable. «Les passages souterrains vont devenir de véritables avenues larges d'une vingtaine de mètres, se réjouit Gérald Mabboux, de la division Immobilier des CFF. Ces passages seront vivants et ouverts aux usagers comme au public.» Le lieu abritera tous les services inhérents au fonctionnement des CFF: billetterie, sanitaires, bagages. «Ces services seront

déménagés par étapes durant le chantier, explique Gérald Mabboux. On y trouvera aussi des commerces en tout genre, des restaurants, des snacks, des services.»

Qu'advient-il des partenaires commerciaux actuels? «Nous maintenons les commerces en place le plus longtemps possible en fonction de l'avancée des travaux, assure Gérald Mabboux. Notre but est d'offrir en permanence les services attendus par nos usagers dans le périmètre global de la gare. Les commerçants actuellement présents sont enthousiastes, malgré les travaux à venir. La plupart se sont portés candidats pour les nouveaux emplacements. Mais nos partenaires dans la nouvelle gare ne sont pas encore connus. Nous cherchons à créer un ensemble cohérent et convivial, en privilégiant la qualité, avec des enseignes au concept affirmé et un équilibre intégrant des enseignes locales.»

À tout moment les services des CFF seront disponibles pour les usagers (guichets, toilettes, bagages). La gare ne sera donc pas en travaux partout. «Il y aura des phasages, souligne Gérald Mabboux. Et notre but est d'être le plus transparent possible sur l'évolution du chantier.» **L.B.**

alors que la seconde souhaite développer la place de la Gare, au cœur de l'agglomération. «La mutation de la gare agit comme véritable moteur du développement urbain et donne à la Ville de Lausanne des opportunités importantes de refonte d'espaces publics, relève Natacha Litzistorf, municipale lausannoise de l'Urbanisme. Cœur de vie convivial et accueillant, la future place de la Gare sera emblématique d'un lieu majoritairement consacré à la mobilité douce et aux transports publics, aménagée pour les besoins de toutes et tous, en vertu de l'accessibilité universelle.» Sans oublier la présence du pôle muséal à l'ouest du site, ni d'autres partenaires comme les taxis, les stations de location de vélos, etc. «Les CFF travaillent en partenariat avec tous ces acteurs pour que le quartier fonctionne et soit attrayant», souligne Astrid Dinger.

### Façade sud créée

Le projet prévoit aussi la requalification de la façade sud de la gare. Un nouveau parking y sera intégré, plus à l'ouest que l'actuel, qui sera détruit. «Le front sud doit être entièrement créé pour donner enfin une façade à cette partie de la gare, relève Astrid Dinger. Il doit donner l'image d'une gare intégrée dans le paysage urbain. Nous allons faire tous ces travaux en effectuant le minimum de démolitions.»

Les CFF ne peuvent pas envisager le développement de la gare de Lausanne sans prendre en compte les besoins d'autres acteurs comme les TL et la Ville de Lausanne (*lire ci-contre*). Les premiers réfléchissent à l'amélioration des transports urbains

# Votre nouvelle gare au cœur de la ville

**Hub de mobilité: connexion avec métros, bus, mobilité douce facilitée.**

**Des quais prolongés et élargis** dotés chacun de 13 points d'accès pour vous permettre de circuler de façon fluide.

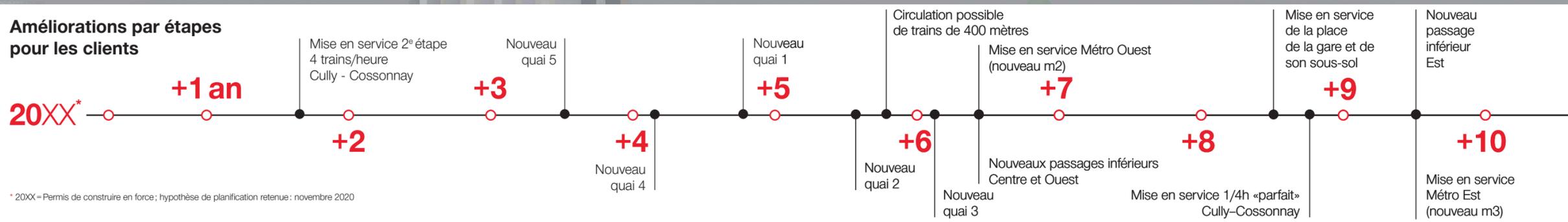
**Une offre ferroviaire améliorée**  
Des trains plus longs qui vous offriront deux fois plus de places assises.

**Plus de services, de commerces et de confort.**

**Accueillante lumineuse et accessible.**

**3 grandes rues passantes sous les voies** pour garantir un accès rapide aux transports publics ou à votre vélo.

## Améliorations par étapes pour les clients



\* 20XX = Permis de construire en force; hypothèse de planification retenue: novembre 2020

# Accepter les travaux malgré les nuisances

Les CFF font tout leur possible pour préserver la qualité de vie des riverains et le milieu naturel

être très innovants pour trouver des solutions moins impactantes pour les riverains tout en respectant leur cahier des charges. Tous sont sensibilisés aux nuisances et la plupart intègrent spontanément les solutions pour éviter au maximum les impacts.»

## Vision globale

Les responsables des relations avec les riverains doivent aussi penser aux clients de l'entreprise ferroviaire. «Par exemple, il était prévu que la ligne entre Coppet et Founex soit parfois coupée la nuit en raison des travaux, explique Joël Born. Cela aurait eu des répercussions importantes sur certains de nos clients. Si CFF Cargo ne peut plus faire passer son fret, la chaîne logistique est interrompue. Nous avons trouvé une solution de remplacement pour faire passer les trains malgré le chantier.» La signalé-



La proximité des bâtiments et de la gare de Lausanne. DR

**D**es travaux d'importance qui ne vont toutefois pas sans contraintes pour les riverains. Les CFF ont mis sur pied une équipe dont la tâche est d'expliquer l'ensemble des projets au public et d'échanger avec les riverains. «Nous faisons cela car, en ce qui concerne le ferroviaire, aucun projet n'est aussi important en Suisse en ce moment, expliquent Cédric Locatelli et Joël Born, responsables des relations avec les riverains. Pour le percement du tunnel du Gothard, il y avait peu de riverains alors qu'il y en a à 30 000 à Lausanne!» Leur travail: créer des relations avec le public et entretenir le dialogue. Plusieurs missions essentielles reposent sur leurs épaules. En premier lieu l'acceptation des travaux.

«Nous devons limiter les nuisances pour les riverains, rappelle Cédric Locatelli. Nous les rencontrons régulièrement pour expliquer à quoi servent les chantiers et pourquoi nous devons effectuer des travaux de nuit.» Le duo a une autre tâche primordiale: minimiser les nuisances sur les chantiers. «Nous devons être les premiers convaincus des décisions que l'on nous explique, relève Cédric Locatelli. Si nous ne comprenons pas nous-mêmes le bien-fondé des travaux, nous ne pourrions pas convaincre les gens. Nous demandons donc des explications aux chefs du chantier. Si nécessaire, nous devons rechercher ensemble d'autres solutions. Les chefs de projet peuvent

«Nous recevons trois quarts de demandes positives, telles que visites ou informations. Un quart sont des plaintes et réclamations»

**Cédric Locatelli**, responsable des relations avec les riverains

tique est aussi un point essentiel pour les usagers. «Nous devons réfléchir à la manière de communiquer les informations sur place, souligne Joël Born. Prenez la gare de Rolle, actuellement en travaux de réfection. Nous devons penser aux panneaux nécessaires pour que nos usagers sachent où se diriger lorsqu'ils veulent prendre un train. Nous avons une adresse mail et un téléphone pour répondre à

leurs questions et à leurs suggestions.»

Les deux responsables admettent être davantage sollicités en été pour répondre aux demandes du public. «Nous en avons plus à la belle saison car il y a plus de travaux, note Cédric Locatelli. Nous recevons trois quarts de demandes positives, telles que visites ou informations. Un quart sont des plaintes et réclamations. Nous recevons aussi des messages de remerciements lorsque les personnes comprennent notre démarche, ont reçu une réponse appropriée et estiment avoir été considérées. Les gens sont souvent très surpris qu'on les appelle après qu'ils ont laissé un message de réclamation sur notre répondeur.» Quelles sont les principales demandes? «Les gens veulent connaître la date du début et de la fin des travaux qui vont les impacter, énumère Joël Born. Ils veulent savoir s'ils pourront toujours circuler sur tel tronçon. Ils s'interrogent sur le bruit des chantiers à proximité de leur domicile. Ils téléphonent parfois pour se plaindre qu'un véhicule de chantier est mal parké. En général, le ton n'est pas du tout agressif. Les gens ont plutôt tendance à s'excuser de nous déranger pour soulever un problème ou une question.»

## Trouver des solutions

Le but est aussi de proposer des solutions pour faire moins de bruit sur le

chantier. «Nous essayons le plus souvent possible de donner satisfaction aux riverains en prenant des mesures, en ajustant une lumière dérangeante, etc., relève Cédric Locatelli. Nous devons être transparents avec les riverains, leur expliquer qu'il y aura des périodes pénibles. Quand on explique la situation, on trouve souvent des solutions. La plupart de nos interlocuteurs sont compréhensifs.» Les CFF travaillent avec les autorités locales pour savoir si la Commune a des besoins particuliers durant la période des travaux. «C'est peut-être l'occasion de trouver des synergies avec des travaux à effectuer à proximité de notre chantier», souligne Cédric Locatelli. Les associations de quartier sont aussi des partenaires avec lesquels les CFF entretiennent le dialogue. Pour chaque zone de travaux, l'ex-régie fédérale propose aux riverains et à la population des séances d'information publiques pour expliquer le but des chantiers. «Nous avons aujourd'hui un pavillon (sous-gare) qui sera déplacé, en raison des travaux, à côté du pôle muséal pour expliquer la situation. Nous devons tenir nos promesses: faire des chantiers pour améliorer notre offre avec des prestations et des services supplémentaires. Nous intégrons au maximum les recommandations des usagers pour faciliter leur quotidien.» **L.B.**

# Protéger l'environnement aussi durant les chantiers

Réduction du bruit, protection des eaux et gestion des matériaux font partie des priorités durant les travaux

**L**e train est le moyen de transport le plus écologique. Il est 27 fois moins polluant que la voiture en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et encore 13 fois moins polluant qu'une voiture électrique. Cette performance s'explique: en Suisse, 90% du courant électrique utilisé par les CFF provient d'énergies renouvelables, essentiellement des barrages hydroélectriques. L'ex-régie ambitionne même de couvrir la totalité de ses besoins en courant vert d'ici à 2025. Un programme qui a permis à l'entreprise de réduire de 44% ses émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 1990. Et la tendance à la baisse devrait se poursuivre ces prochaines années. Ces efforts de protection de l'environnement ne s'appliquent pas qu'au trafic ferroviaire, mais sont aussi pris en compte lors de travaux.

Lorsqu'un chantier comme celui de la gare de Lausanne est projeté, des études approfondies sont nécessaires pour déterminer les impacts sur l'environnement. Chacun des 16 domaines de l'environnement considérés (p.ex. le bruit, la pollution de l'air, des sols, les vibrations, etc.) possède une législation contraignante, tant durant la phase de travaux que durant celle d'exploitation. «Si nous ne pouvons pas respecter les normes en vigueur, nous devons trouver des mesures supplémentaires pour y arriver», assure Florence Escalera, cheffe de projet environnement.

Le bruit est le thème central pour les riverains. Son acceptation varie d'une personne à l'autre. Comment y remédier le plus possible? Les chantiers sont soumis à la directive sur le bruit des chantiers édictée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Cette dernière ne fixe pas de valeurs limites à respecter mais liste les mesures possibles à mettre en place pour atténuer les impacts.



La diminution du bruit à la source est primordiale pour l'acceptation du chantier. DR

«Les mesures les plus efficaces sont celles qui diminuent le bruit à la source, indique Florence Escalera. Pour cela nous avons en premier lieu révisé notre planning afin de diminuer le nombre de nuits de travaux très bruyants en les regroupant. Nous privilégions également l'emploi de machines plus silencieuses et le respect des horaires fixés par la Directive sur le bruit des chantiers.»

Une autre façon de limiter les nuisances sonores est d'interrompre le chemin de propagation du son. Ainsi, nous allons poser de nombreuses parois antibruit provisoires pendant les travaux et une paroi définitive prendra place au quartier des Epinettes. La troisième manière

urbain dense. Nous protégeons les lieux à utilisation sensible: chambres à coucher, salon, cuisine habitable. Si on réduit les nuisances par des mesures efficaces, l'acceptation du chantier par les riverains est meilleure, même si le bruit sur un tel chantier est inévitable.»

## Diminuer les vibrations

Durant l'exploitation, des solutions sont aussi trouvées pour diminuer notamment les vibrations. «Nous installons des «tapis» sous le ballast pour prévenir les vibrations qui pourraient gêner les riverains, les clients ou fissurer les bâtiments», indique la cheffe de projet environnement.

«Avant le début des travaux, 1000 fenêtres à double vitrage auront été mises en place. C'est une première en Suisse car le chantier dure plusieurs années et se situe dans un milieu urbain dense»

**Florence Escalera**, cheffe de projet environnement

de diminuer les nuisances est d'améliorer l'isolation sonore des bâtiments proches du chantier. «Avant le début des travaux, 1000 fenêtres à double vitrage auront été mises en place. C'est une première en Suisse car le chantier dure plusieurs années et se situe dans un milieu

Et la protection des eaux? Les eaux du chantier seront récoltées et traitées dans des installations provisoires. «Pour l'exploitation, les eaux seront évacuées par les canalisations de la ville. Nous installons des bassins de rétention le long de nos infrastructures, rappelle

Florence Escalera, cela permet de respecter un débit maximal afin de ne pas saturer le réseau. La nouvelle gare en comportera six.»

La gestion des déchets en phase chantier fait aussi partie du cahier des charges du projet. «La gestion des matériaux est un grand enjeu pour ce chantier car nous devons évacuer quelque 300 000 m<sup>3</sup> de matériaux. Les matériaux seront analysés, triés, nettoyés et valorisés lorsque possible, sinon ils seront acheminés dans les décharges adéquates. Pour l'évacuation des matériaux, nous privilégions le transport par rail au transport routier. Mais ce n'est pas toujours possible du fait du trafic ferroviaire voyageurs et marchandises régulier qui doit être assuré en permanence pendant les travaux.»

Un contrôle de l'application des mesures environnementales lors des travaux sera également mené. Ainsi, le chantier de la transformation de la gare de Lausanne fera l'objet d'un suivi environnemental de réalisation par un bureau indépendant pendant toute sa durée. Ce bureau veillera au bon respect de la réglementation environnementale pour l'ensemble des domaines: de la limitation des nuisances telles que le bruit ou les poussières, en passant par la gestion des eaux, des sols, de la qualité de l'air ou encore la gestion des déchets. C'est un élément clé pour le bon déroulement du chantier. **L.B.**

# GARE À VOUS\*

27 sept. - 2 oct. 2019

\* Exposition sur le projet de transformation de votre gare.

Vue sud de votre future gare



graphisme : trivium.ch

## Rendez-vous avec votre future gare de Lausanne.\*

\* Venez découvrir les améliorations à venir en gare de Lausanne, lors de l'exposition publique qui se tiendra dans le hall principal de la gare de Lausanne.

Vous verrez où seront situés les 3 nouveaux passages sous-voies, quelles modifications seront apportées aux quais et aux marquises et comment ces travaux permettront de doubler la capacité sur la ligne Lausanne-Genève notamment.

Outre les défis liés à ces travaux, vous aurez la possibilité de visualiser à quoi ressemblera votre hub de mobilité de demain, de découvrir les synergies entre les différents projets qui permettront la création d'une chaîne de transport facilitée pour les usagers.

Cette exposition aura pour objectif de répondre à vos questions, vous expliquer à quoi serviront ces travaux, quelles seront les améliorations à venir et quelles seront les étapes de chantier de ce projet phare de Léman 2030 et son impact au niveau régional et national.

### Exposition publique du 27 septembre au 2 octobre 2019

L'exposition sera ouverte en **semaine** : 9h-19h  
et le **week-end** : 9h-17h

Des rendez-vous avec les spécialistes de votre future gare sont prévus aux horaires suivants :

**Samedi 28 et dimanche 29 septembre** : 10h-12h | 15h-17h  
**Lundi 30 septembre au mercredi 02 octobre** : 10h-12h | 17h-19h

En savoir plus : [www.leman2030.ch](http://www.leman2030.ch)



Vidéo Léman 2030 :