Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2012)

Heft: 4

Artikel: Conduire un projet d'infrastructures en milieu dense : la gare de Lausanne

Autor: Matthey, Laurent / Zuppinger, Urs

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957872

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

THEMA

Conduire un projet d'infrastructures en milieu dense – La gare de Lausanne

LAURENT MATTHEY
Géographe, directeur scientifique de la Fondation Braillard Architectes (Genève), Comité romand.

URS ZUPPINGER
Urbaniste, Comité romand.

Les gares ont été un des lieux qui ont permis au «récit d'urbanisme», au sens d'une épopée progressiste et émancipatrice, de se développer. Elles ont été un des sites d'émergence d'une rhétorique de la modernité qui a stimulé une transformation profonde des territoires. Alors que deux gares majeures de l'arc lémanique (Genève et Lausanne) sont appelées à connaître des mutations importantes, ce sont les figures contemporaines du récit d'urbanisme que cible cet article. S'élaborant autour des discours de différents acteurs (CFF, Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, associations des quartiers riverains) sur les transformations prévisibles de la gare de Lausanne et de ses abords, cet article expose les enjeux du projet (en l'état des connaissances au moment de sa rédaction en juin 2012). Il s'intéresse singulièrement au système d'acteurs qui se met en place autour de sa réalisation et discute le visage de la ville qui s'y dessine.

Du projet d'infrastructure au projet urbain?

La forte croissance, économique et démographique, de l'arc lémanique induit une pression importante tant sur le marché du logement que sur les équipements collectifs ou les infrastructures de transports. Dans le même temps, l'intégration fonctionnelle des cantons de Genève et Vaud se traduit par une multiplication des flux pendulaires entre Lausanne et Genève. A quoi s'ajoute l'augmentation constante de la mobilité en général et de l'attractivité des CFF en particulier. Ces trois éléments concourent à ce qu'il apparaît de plus en plus nécessaire de moderniser le système de transport de manière à garantir une offre quantitativement et qualitativement satisfaisante.

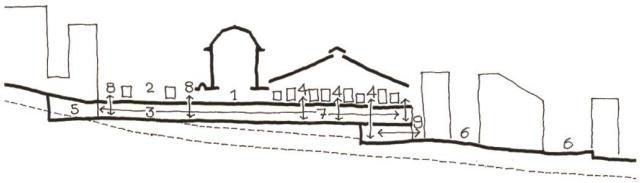
Le projet Léman 2030, élaboré par les CFF, vise ainsi à multiplier par deux le nombre de places assises dans les trains reliant Lausanne et Genève. Différents moyens complémentaires sont investigués. Le renouvellement du matériel roulant, l'optimisation de la capacité des infrastructures, la meilleure distribution des passagers sur l'ensemble de la journée doivent en effet permettre de réaliser cet objectif.

Dans ce contexte général, la gare de Lausanne est appelée à connaître divers aménagements, notamment une transformation de l'ensemble des cinq quais, qui doivent être allongés (d'environ 70 mètres–200 mètres pour le quai 5) et élargis pour accueillir les nouvelles rames de 400 mètres ainsi que les voyageurs supplémentaires qui en découlent. Le fonctionnement optimal du dispositif postule en outre qu'un troisième passage inférieur soit aménagé, de manière à capter et distribuer les flux de voyageurs de façon plus uniforme le long des nouveaux quais.

A ces fondamentaux, qui relèvent de l'ingénierie (celle d'une bonne gestion des circulations; celle de la bonne définition de la géométrie des rails), s'ajoutent des caractéristiques qui participent, pour leur part, de la composition historique et urbaine du lieu de l'intervention.

... des Ankommens und Abreisens .../ *... d'arrivée et de départ, ...* (Lausanne)

Les aménagements doivent ainsi tenir compte du caractère patrimonial du site (le bâtiment voyageur au nord des voies et la halle de couverture des quais sont inscrits à l'inventaire du patrimoine). Ils doivent également prendre en considération son inscription dans un tissu urbain dense (l'élargissement notable des quais nécessitera que des immeubles soient détruits au sud des voies), exigeant par ailleurs un rééquilibrage entre façades sud et nord de la gare (la première est en effet moins urbaine et insuffisamment exploitée – notamment en matière de gestion des flux piétons – alors que la seconde, ouvrant sur la place de la Gare, pose des problèmes de surexploitation – voir croquis ci-dessous). Enfin, ces aménagements doivent s'articuler à un système de transports urbain et régional. On comprendra donc que le projet des CFF soit tout aussitôt porté à la dimension du projet urbain.



EFFET DE PENTE

La topographie lausannoise participe des solutions plus que des contraintes dans le réaménagement de la gare CFF. La façade nord de la gare est en effet à une altitude supérieure à celle de la façade sud. Cet effet de pente permettrait de concevoir la place de la Gare au nord du bâtiment des voyageurs (1) à deux niveaux. Le niveau supérieur (2), à l'air libre, serait notamment réservé au trafic automobile de la petite ceinture et aux arrêts de bus. Le niveau inférieur (3), souterrain, permettrait aux piétons de se déplacer horizontalement entre les rampes d'accès aux quais des trains (4) et les arrêts gare du M2 existant et du M3 (5) prévu au nord ou le quartier Sous-Gare (6) au sud; et verticalement entre le niveau des passages sous-voies (7) et les arrêts de bus (8). Dans cette configuration, le niveau supérieur de la place de la gare (2) pourrait accueillir un maximum d'arrêts de bus tout en retrouvant le caractère de place publique qu'il n'a plus actuellement. Le niveau inférieur, souterrain (3) pourrait accueillir bien évidemment aussi quelques surfaces commerciales. Au sud des voies, une deuxième interface pourrait être créée, sous la forme d'un nouveau front de gare (9). Celui-ci pourrait s'étendre sur au moins deux niveaux sous le niveau des quais, accueillir des équipements nouveaux ou déplacés du nord au sud des rails et bénéficier, consécutivement aux démolitions prévues, d'un espace public élargi par rapport à la situation existante.

Elargir le périmètre d'influence, construire une gouvernance de projet?

Les interventions prévues ouvrent ainsi des opportunités pour la requalification d'un périmètre plus large, qui dépasse la stricte compétence des Chemins de fer fédéraux. La Ville de Lausanne voit par exemple dans ce projet une manière de «reconstruire la ville» le long du chemin de fer pour augmenter la «qualité urbaine» des espaces considérés, que ce soit du point de vue du traitement des espaces publics ou de la distribution des activités. La façade sud de la gare devrait ainsi être significativement remodelée, de manière notamment à donner une certaine centralité au quartier dit Sous-Gare et d'accroître la part des piétons qui accède à la gare depuis le sud – qui ne représente que 20% à l'heure actuelle – par rapport à celle qui y accède depuis le nord.

De fait, les enjeux sont importants. Outre la volonté de profiter des opportunités ouvertes par le projet «Quais 420 m» des CFF pour «faire de l'urbanisme», les transformations de la gare doivent s'articuler à une modification importante du système des transports urbains (réalisation d'une troisième ligne de métro; réalisation d'une ligne de tram en site propre; fermeture du centre-ville de Lausanne au trafic privé motorisé entre les places de Chauderon et Saint-François de manière notamment à libérer la chaussée aux nouveaux bus de haut niveau de service) qui auront une incidence certaine sur les charges de trafic TI et TP du réseau routier de la Ville en général – et des abords de la gare en particulier.

La complexité des enjeux explique qu'une forme de gouvernance multi-agents se soit progressivement mise en place qui réunit, dans un groupe d'accompagnement, des représentants de l'Office fédéral des transports, du Canton de Vaud, des CFF et de la Ville de Lausanne et des Transports Publics lausannois. Tandis qu'un comité plus serré (CFF et municipalité lausannoise) pilote un groupe de travail qui réfléchit à la bonne intégration des fonctionnalités ferroviaires aux modifications prévues ou envisagées du système de transports urbains lausannois ainsi qu'à la requalification des périmètres de la gare.

Cette gouvernance multi-agents doit par ailleurs composer avec l'existence d'un autre discours, celui des habitants du périmètre concerné.

Une rhétorique haussmannienne pour une correction technique?

Projet d'infrastructure et projet urbain, l'opération «Quais 420 m» aura une incidence directe sur les habitants du périmètre: 100 logements sont menacés de disparition. Il n'est donc guère étonnant que des associations et des collectifs cherchent à influencer le développement d'un projet que ses porteurs ne cessent de dire en cours d'étude, en phase d'avant-projet.

Un autre jeu d'acteurs se met ici en place. L'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL) est créée, qui souhaite se positionner d'abord sur des questions liées aux incidences en termes de logements de l'extension des quais. L'accent est d'abord mis sur la sauvegarde des immeubles menacés, puis la nécessité de reloger les personnes qui perdront leur domicile et se retrouveront par là-même précarisées («éviter le plus possible de destructions et/ou de délogements»). Ainsi, l'ARGL se profile explicitement non pas comme une force d'opposition, mais comme un partenaire légitime du projet urbain, une force de proposition qui a comme objectifs la réduction du nombre de logements voués à la démolition et l'optimisation des conditions de relogement pour celles et ceux qui seront contraints de quitter les lieux.

Le Collectif Gare pour sa part se revendique comme groupe aux contours plus diffus (il s'agit d'un collectif et non pas d'une association au sens de l'article 60 du Code civil suisse). Plus qu'une défense des intérêts des habitants, les membres du Collectif Gare souhaitent inciter les décideurs à une réflexion sur la façon de faire la ville dans le périmètre d'intervention élargi qui comprend, outre les projets de transport cités, le projet de créer un pôle muséal au nord-ouest de la gare. Les membres du collectif estiment notamment que les projets en cours (gare, transports publics urbain, futurs musées) sont pensés de manière dissociée, dans une stratégie qui, principalement politique, vise à faire avancer les dossiers par «petits bouts», sous forme de «pièces détachées».

... des Zeittotschlagens, ... /
... *d'attente*. ...(Lausanne)

Le discours de ces habitants tend ainsi à ramener la rhétorique haussmannienne des porteurs du projet (moderniser la ville) à une simple correction technique qui nécessitera, tout aussitôt, de nouveaux aménagements. Le collectif s'inquiète par exemple de l'obsolescence programmée de la solution proposée. Il insiste sur la nécessité de penser à long terme, ce qui lui semble le propre de l'aménagement du territoire. Une réflexion qui porte son horizon au-delà des politiques conjoncturelles et du rythme d'octroi des subsides et crédits.

Conduire une opération complexe en partageant l'information?

La confrontation des récits d'urbanisme qui se déploient autour du réaménagement de la gare de Lausanne laisse apparaître – au-delà de la question de l'efficience de solutions techniques et de celle de la qualité du projet urbain, dont on ne sait pour l'heure pas grand-chose – une tache aveugle de la conduite de projet, qui n'est pas celle de la participation ou de l'écoute de la parole habitante, mais bien celle du partage de l'information (que partager? quand le partager? avec qui le partager?). Le projet procède en effet par intégration successive d'acteurs légitimes. A mesure que le périmètre impacté s'élargit, que les fondamentaux de l'action sont stabilisés. Les acteurs de la société civile disposés à «jouer le jeu» peuvent même espérer faire valoir certaines de leurs solutions (réduire le nombre de logements à démolir et améliorer les conditions de relogement). L'intéressant, néanmoins, est qu'un malentendu semble persister, dont le plus manifeste est sans doute celui de la définition de l'horizon des porteurs du projet. Ceux-ci inscrivent très explicitement leur action dans le long terme. La Municipalité explique ainsi que le «traitement du nœud» doit porter une solution pour les 15 ans à venir, si bien qu'il s'agit d'une «mutation intermédiaire» qui pense déjà à sa suite. Ces malentendus relèvent pour l'essentiel d'un accès difficile, sinon impossible, à une information susceptible d'être débattue, alors que l'élaboration de chacun des projets est en cours.

ZUSAMMENFASSUNG *Infrastrukturprojekte im dichten Siedlungsraum – Der Bahnhof Lausanne*

Das anhaltende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum des Kantons Waadt und die zunehmende funktionelle Integration der Kantone Waadt und Genf bewirken eine massive Zunahme der Zugbenutzer. Die Lösung der SBB besteht in der Einführung von Zügen mit doppelter Sitzkapazität, denen der Bahnhof von Lausanne kurzfristig angepasst werden muss. Dabei müssen insbesondere zwei Rahmenbedingungen berücksichtigt werden: Das Bahnhofgebäude und die Geleisehalle stehen unter Denkmalschutz und das umliegende Stadtgebiet ist dicht überbaut.

Aus der unterschiedlichen Art und Weise, wie die Handlungsträger, die für diesen Artikel interviewt worden sind, ihr Verständnis der Fragestellungen vorgetragen haben, ergibt sich eine Art blinder Punkt des Projektmanagements. Dieser betrifft nicht die Frage der Mitbestimmung oder Anhörung der Anwohner, sondern diejenige des Informationsaustauschs unter betroffenen Handlungsträgern, deren Kreis nicht vorgegeben ist und sich erst mit zunehmender Konsolidierung der Projektierungen klärt und erweitert.