



© CFF

édito Lausanne, une gare essentielle.

Située sur un nœud ferroviaire, Lausanne est une gare essentielle au réseau des chemins de fer suisses. Elle voit converger les lignes du Simplon, de Berne, de Neuchâtel et de Genève. Dans les années à venir, sur le seul tronçon Lausanne – Genève, le nombre quotidien de passagers va doubler, passant de 50'000 à 100'000. Afin de répondre à cette nouvelle donne et d'offrir aux usagers des conditions de confort et de sécurité optimales, la gare de Lausanne doit subir une transformation de grande envergure qui débutera en 2017.

Contrairement à Genève, où la densité du trafic ferroviaire implique la construction de deux nouvelles voies, la gare de la capitale vaudoise doit avant tout agrandir ses quais. Ceux-ci ne peuvent accueillir les rames à deux étages de 400 mètres

de long, prévues pour absorber le trafic des voyageurs. Ils doivent être prolongés et élargis. Ces travaux impliquent une totale redéfinition de la surface et du sous-sol du périmètre de la gare.

Suite page 2



© Raphaël Ullmann

VOTATION FÉDÉRALE FAIF 2

Le 9 février 2014, rendez-vous aux urnes.



© iStock

CROISÉE DES CHEMINS 5

La place de la Gare de Lausanne en mutation.



© CFF

GENÈVE FUTURE GARE 8-10

Les avantages de la gare souterraine.



© CFF

Spécial
Lausanne
3-7

Le projet



Les partenaires



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports OFT



SBB CFF FFS

Le dossier de l'avant-projet a été déposé au Service de la mobilité du canton de Vaud, le 13 septembre 2013, et à la Ville de Lausanne le 8 octobre dernier.

A Genève, autre point fort de Léman 2030, les résultats d'une expertise sur la faisabilité d'une gare souterraine font de cette variante la meilleure option au développement de voies supplémentaires. Les partenaires du programme soutiennent ce choix, mais la réalisation de ce projet dépend du financement fédéral (FAIF) soumis le

« MAINTENIR
L'OFFRE QUI
VOUS TIENT À
CŒUR. »

9 février 2014 à la volonté populaire. En outre jusqu'à la décision des autorités genevoises sur le complément de financement, il est nécessaire de poursuivre la planification des deux variantes souterraine et en surface de sorte que le délai de réalisation (2025) puisse être respecté. Malgré ces chantiers colossaux qui s'annoncent, les CFF mettront tout en œuvre pour maintenir l'offre qui vous tient à cœur.

Philippe Gauderon,
chef CFF Infrastructure et membre de la
Direction du Groupe



Philippe Gauderon

AGENDA

INAUGURATION

23.11.2013 dès 10h00

**Pavillon d'information
Lausanne | Simplon 34**



SCRUTIN

09.02.2014

**FAIF
Votation fédérale**



AVEC FAIF, PLUS DE PLACE, PLUS DE TRAINS ET PLUS DE QUALITÉ. POUR TOUS.

L'avenir du rail est entre les mains des citoyens suisses. Ils auront le dernier mot le 9 février 2014 sur le concept de la Confédération pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Davantage de place, trains plus nombreux, fiabilité accrue: tels sont les objectifs des 12 milliards de francs d'investissements prévus par la Confédération d'ici 2025 aux quatre coins du pays. Près de 2 milliards sont destinés aux gares de Lausanne et Genève.

Pour répondre à la hausse de la demande et améliorer l'offre aux voyageurs, il faut d'abord développer, adapter ou moderniser l'infrastructure ferroviaire. Les mesures financées par la Confédération permettront de résorber à l'horizon 2025 les engorgements les plus urgents. Il ne s'agit pas de construire de nouvelles lignes, mais d'optimiser des sections de lignes existantes et l'accès de plusieurs nœuds ferroviaires.

Les améliorations profiteront à tous. Le réseau ferroviaire suisse, très dense et interconnecté avec les autres modes de transports publics, est semblable à un jeu de domino. Les effets d'une amélioration réalisée en un endroit se répercutent positivement au-delà. Il en va ainsi des quais en gare de Lau-

sanne: on doit les prolonger pour faire circuler des trains de 400 m de long de Genève à St-Gall et de Genève à Brigue. L'offre ferroviaire régionale des grandes agglomérations et des centres secondaires sera étoffée. Les régions touristiques seront encore plus proches (Valais, Grisons, Tessin).

FAIF est une étape essentielle pour Léman 2030

Les améliorations bénéficieront tant au trafic grandes lignes qu'au trafic régional et au transport de marchandises. On en a un bon exemple avec le projet de voie de dépassement près de Founex, nécessaire à la fois pour augmenter le nombre de liaisons voyageurs entre Genève et Lausanne et pour que le fret dispose de suffisamment de capacité aux meilleures heures sur ce tronçon. De plus, les investissements de la Confédération concernent les CFF et d'autres chemins de fer, à l'instar de la ligne Blonay-Vevey. Enfin et surtout, FAIF garantit également le financement à long terme de l'entretien et de l'exploitation du réseau ferré.

Le sujet est complexe, les enjeux nombreux, et les besoins et souhaits



Toni Eder

bien davantage. Mais une chose est sûre: FAIF est une première étape pour pouvoir améliorer l'offre ces prochaines années et décennies en Suisse, dans l'Arc lémanique en particulier. C'est une étape essentielle pour Léman 2030.

Toni Eder,
sous-directeur de l'Office fédéral des
transports (OFT)
www.bav.admin.ch/faif
www.cff.ch/faif

RAIL LINE



2014 - 2018

Lausanne - Renens: 4^e voie et saut-de-mouton

LAUSANNE, UN ÉLÉMENT ESSENTIEL À LA CHAÎNE DE LA MOBILITÉ.



Nuria Gorrite

La gare de Lausanne va subir d'importantes transformations dans le cadre de Léman 2030. Outre les CFF, ce programme réunit les cantons de Vaud et de Genève et l'Office fédéral des transports. Rencontre avec **Nuria Gorrite**, conseillère d'État vaudoise en charge du département des infrastructures et des ressources humaines.

Quelle est l'implication du canton de Vaud dans le programme Léman 2030 et dans la transformation de la gare de Lausanne ?

Léman 2030 est un projet majeur pour le canton, mais également pour

l'ensemble du réseau de transport. Dans le dispositif de mobilité générale, il vient compléter un puzzle

« IL FAUT UNE RÉPONSE ADAPTÉE À LA SATURATION DES GRANDS AXES. »

auquel il manque des pièces. La gare de Lausanne est essentielle pour relier tout le canton à ce nœud. C'est une interface de transports connectée aux grandes lignes, au réseau RER, au métro et aux bus.

Et sur le plan financier ?

Ce projet est né de la volonté des cantons de Vaud et de Genève. En voyant le développement de la métropole lémanique, ils ont pris leur destin en main sans attendre les décisions de Berne. En 2009, ils se sont unis et ont plaidé leur cause de manière intelligente, en mettant à disposition un préfinancement de 300 millions de francs qui a lancé le programme Léman 2030.

La transformation de la gare de Lausanne est essentielle au déve-

loppement des grandes lignes. Quelle est le positionnement du canton face à cet enjeu national ?

Cela entre clairement dans notre stratégie de mobilité globale. Certains axes sont saturés, y compris les axes routiers. Il faut donc une réponse adaptée. Nous savons également que l'offre permet d'orienter la demande. Dès lors que le canton et les communes ont su offrir une alternative à la voiture, la part des transports publics est passée de 14% en 2000 à près de 30% en 2011 pour les déplacements pendulaires. La stratégie est donc payante.

Le réseau régional RER va-t-il aussi profiter de ces grands travaux ?

Oui, et on s'en réjouit ! En 2018, avec une cadence au quart d'heure au cœur de l'agglomération, le RER sortira gagnant de l'opération. Une telle fréquence signifie beaucoup plus

de capacité, et surtout beaucoup moins d'attente. Rater le train devient un événement presque insignifiant si le suivant arrive dans 15 minutes !

Un autre élément de mobilité en gestation est le métro m3 entre la Blécherette et Ouchy ?

Le m3 est un projet de l'agglomération porté par le canton. Et nous espérons le voir cofinancé par la Confédération. Pour nous, il est très important. Le m2 a joué un rôle fondamental dans le développement des transports publics. Nous voulons coupler l'intervention sur la gare avec l'adaptation de l'espace métro et réaliser le m3 dans le secteur surchargé entre la gare et le Flon.

Léman 2030 intègre un grand nombre de partenaires. Est-ce une configuration habituelle ?

C'est une configuration nouvelle pour nous, mais qui ne restera pas une exception ! La mise en commun des ressources et des intelligences pour réaliser la coordination entre urbanisation, modes de transports fédéraux, régionaux et locaux, et tout cela bien connecté avec les cantons voisins, est vraiment un exemple d'avenir.

DES TRANSFORMATIONS INDISPENSABLES POUR ABSORBER L'AUGMENTATION DU TRAFIC VOYAGEURS.

Le réaménagement de la gare de Lausanne est rendu nécessaire par l'allongement des quais. Ceux-ci sont aujourd'hui trop courts pour accueillir des rames de 400 mètres de long. Entretien avec **Charles-André Philipona**, chef du département des projets d'infrastructure de Léman 2030.

Selon les prévisions, le trafic des voyageurs va doubler ces quinze

prochaines années à Lausanne. Les CFF devront donc augmenter la capacité des trains et accueillir de nouvelles rames à deux étages, longues de 400 mètres. Or actuellement, la majorité des quais ne peuvent accueillir de tels trains.

La transformation de la gare de Lausanne vise à améliorer le confort et la sécurité des voyageurs et à remettre les installations aux stan-

dards actuels. « Mais elle provoquera des effets en cascade », explique Charles-André Philipona. « Comme il y aura plus de voyageurs, nous devons aussi leur permettre de se déplacer facilement et de rejoindre les autres moyens de transport que sont le métro, le bus, la voiture, le vélo. »

Ainsi, tout le sous-sol de la place de la gare va être modifié pour offrir

une connexion directe au métro et trois passages inférieurs faciliteront les accès aux quais. « Dès la mise en service, trois axes relieront la place de la Gare à la rue du Simplon. Il s'agira de rues couvertes lumineuses, confortables et conviviales. Lausanne deviendra une grande gare moderne aux multiples fonctionnalités. »

2014 - 2019
Renens: transformation de la gare

2017 - 2025
Lausanne: transformation de la gare

DES LIEUX DE PASSAGES CONVIVIAUX QUI AMÉLIORERONT LA QUALITÉ DE VIE DES USAGERS.



Ambiance du front sud (état octobre 2013)

La transformation de la gare de Lausanne donne à CFF Immobilier l'opportunité de réaménager l'ensemble des sous-sols. Différentes zones de commerces et de services permettront ainsi aux voyageurs et aux habitants du quartier de trouver des points de vente adaptés à leurs attentes. Le point avec Yves Perriraz, responsable du développement immobilier pour la région Ouest aux CFF.

La transformation de la gare de Lausanne va entraîner la réalisation de nouveaux espaces souterrains dans le but d'améliorer l'accès aux quais et le transit entre le sud et le nord de la gare. Ces nouveaux espaces en sous-sol seront autant d'occasions, pour CFF Immobilier, de redéfinir l'offre commerciale. Les surfaces dévolues aux magasins et aux services vont en effet passer de 2500 m² actuellement à quelque 10 000 m². « Nous voulons améliorer la qualité de vie de nos clients et de faire en sorte qu'ils trouvent à la gare une réponse à leurs attentes. Un renforcement de l'accessibilité permettra également d'améliorer nos services aux voyageurs et de faciliter les déplacements en gare. Enfin, nous souhaitons apporter une réponse aux besoins des habitants du quartier qui transitent par la gare », explique Yves Perriraz, responsable du développement immobilier pour la région Ouest.

Des offres organisées selon les espaces et leurs fonctions

Concrètement, les nouvelles activités seront organisées selon différents axes. Pour les voyageurs, il s'agira avant tout d'offrir une simplicité d'accès aux quais et aux services de type billetterie avec des balisages

clairs, ainsi qu'une offre commerciale rapide et fonctionnelle. « Dans les passages inférieurs, qui constitueront la véritable colonne vertébrale de la gare, les commerces seront plutôt dédiés aux achats spontanés afin de permettre aux passagers de trouver rapidement ce dont ils ont besoin pour leur voyage : un encas, une boisson, de la lecture. L'un des défis sera d'éviter que ces commerces perturbent le flux des voyageurs. Il est ainsi prévu des espaces de rencontre plus calme. »

Dans le nouveau bâtiment du Simplon, l'idée est d'implanter des commerces en lien avec la vie du quartier Sous-Gare. Chaussures, textiles, magasin de thé et café devraient y avoir pignon sur rue. « Nous allons également conserver, à l'étage supé-

rieur, un commerce alimentaire », explique Yves Perriraz. Quant au troisième axe, le sous-sol de la place de la gare, il devrait offrir un type intermédiaire de commerces, utiles à la fois aux voyageurs et aux gens du quartier : une pharmacie, un coiffeur, un magasin de fleurs font partie des hypothèses actuelles.

« NOUS SOUHAITONS AUSSI APPORTER UNE RÉPONSE AUX HABITANTS DU QUARTIER. »

« Tout cela devra se faire dans l'optique de développer des lieux de passages animés et lumineux, afin de créer une ambiance détendue et conviviale ». A côté du choix des commerces et de leur aménagement, un soin particulier sera donc porté aux matériaux et aux éclairages des nouvelles surfaces.

Les services aux voyageurs seront remis aux goûts du jour

En surface, le bâtiment de la gare va lui aussi vivre quelques transformations. « Le Buffet de la gare sera rénové, tout en préservant son aspect actuel à l'intérieur comme à l'extérieur », relève Yves Perriraz. En effet, la modernisation touchera essentiellement les installations techniques et la cuisine. « Nous allons aussi améliorer les services

en gare, comme la vente de billets, la bagagerie, les consignes, les toilettes ; l'ensemble sera remis au goût du jour. Enfin, nous souhaitons valoriser les étages supérieurs du bâtiment. Ils pourraient, par exemple, accueillir des cabinets médicaux mais cela doit encore être étudié. Tout dépendra de la demande des clients et des acteurs économiques. »

Si les grandes lignes de développement sont déjà connues, il est encore difficile de dire quels commerces exactement se trouveront dans la gare réaménagée. « Nous allons procéder à des consultations de manière ouverte et favoriser les acteurs locaux. Parallèlement, nous solliciterons également les partenaires habituels avec lesquels nous collaborons déjà en Suisse. »

Après ce vaste chantier, la gare de Lausanne présentera donc les mêmes commodités que les gares de Berne, Zurich ou Bâle, avec une offre commerciale étudiée de manière à répondre aux attentes des riverains comme des pendulaires ou des voyageurs occasionnels.

LA PLACE DE LA GARE DEVIENDRA UNE INTERFACE OÙ LA MOBILITÉ DOUCE SERA PRIORITAIRE.

Le réaménagement de la gare de Lausanne va totalement modifier la partie nord, aussi bien en sous-sol qu'en surface. Tout sera fait pour optimiser les transports publics et réduire le trafic de transit, promet le Municipal lausannois des travaux, Olivier Français.

Dans le cadre de la transformation de la gare de Lausanne, les CFF ne se contenteront pas d'élargir et d'allonger les quais. Comme le nombre de voyageurs va doubler, il sera également important de réaménager les accès aux quais afin de faciliter et de fluidifier le transit piétonnier. Il faut aussi améliorer la connexion avec les transports publics urbains, notamment en développant une véritable interface entre la gare, la place de la Gare, les arrêts de bus et les stations de métro. L'ensemble de ces aménagements va donc totalement modifier

transport d'agglomération n'a pas encore été soumise aux Chambres fédérales. «Mais nous avons bon espoir. Et nous avons déjà l'accord préalable de l'Office fédéral des transports d'intégrer certains aménagements en vue d'une future station de m3 sous la place de la Gare, vers le bas de la rue du Petit-Chêne, dans le dossier de transformation de la gare qui sera mis à l'enquête», explique Olivier Français. Ces demandes d'autorisation de construire seront en principe déposées avant le vote sur le financement du m3.

Optimiste, le Municipal lausannois pense que le tronçon du nouveau m3 entre la gare et le Flon a de bonnes chances de se réaliser en parallèle aux travaux qui toucheront la gare. Cela permettra de désengorger le métro m2, à saturation aux heures de pointe. «C'est un

«ascenseurs urbains» permettront de décharger le réseau des bus, en surface, et d'améliorer ainsi les transports publics en direction de l'est et de l'ouest de la ville. Enfin, la place pourra être rendue aux piétons, du moins en partie.

Un autre enjeu de taille: réduire le trafic de transit

Cette refonte totale, qui s'élabore en partenariat avec les CFF, les Transports publics de la région lausannoise et le canton de Vaud, présentera un autre enjeu: réduire le trafic de transit sur la place de la Gare. «L'idée principale est d'utiliser les nœuds de trafic qui sont à l'est et à l'ouest de la gare, soit l'avenue d'Ouchy et les avenues de la Harpe et William-Fraisse. Mais il ne faut pas oublier que certains voyageurs ont des valises, des enfants et des poussettes, et qu'il se trouve aussi parmi eux des personnes à mobilité réduite.» Autant de passagers pour lesquels il est indispensable de préserver des accès à la gare, sans oublier les zones de dépose, elles aussi essentielles.

Une des solutions déjà officialisée par les différents partenaires de ce grand remaniement est la construction d'un nouveau parking aux Epinettes, sur la propriété des CFF. Il sera facilement accessible pour les automobilistes arrivant de l'ouest et sera directe-



Olivier Français

ment relié à la gare et aux quais par une passerelle piétonnière qui longera le pont surplombant l'avenue William-Fraisse. A l'est, une solution est à l'étude mais reste encore à concrétiser: l'idée est de développer un partenariat avec les propriétaires de l'ancien bâtiment de la Poste, en haut de l'avenue d'Ouchy, afin d'offrir aux automobilistes arrivant de l'est une zone de parage et de dépose. «On y trouve déjà un parking relativement conséquent», rappelle Olivier Français. En soulignant: «Nous avons la volonté d'aller de l'avant et de trouver des solutions!»

« C'EST LA PREMIÈRE FOIS, EN UN SIÈCLE, QUE VA SE RÉALISER UNE TELLE TRANSFORMATION STRUCTURELLE DE LA GARE. »

la structure et le visage de la place de la Gare, en sous-sol, comme en surface. Pour la Ville de Lausanne, directement impliquée dans ce vaste chantier puisqu'il se trouve pour l'essentiel sur le domaine public, ces travaux constituent «une belle opportunité mais aussi un gros défi», souligne Olivier Français, directeur des travaux. «C'est la première fois, en un siècle, que va se réaliser une telle transformation structurelle de la gare. On construit une nouvelle gare pour les décennies à venir!»

Le métro m3 se présente comme un complément indispensable

L'objectif principal de la Ville sera de profiter de ce réaménagement pour développer, autant que possible, une mobilité douce qui privilégie les piétons et les transports publics. L'une des colonnes vertébrales de ce projet sera le métro m3. Il devrait relier, à terme, Ouchy et la Blécherette. L'enveloppe budgétaire pour ce nouveau

complément indispensable pour harmoniser les déplacements verticaux dans Lausanne», rappelle-t-il. Ces



Projection d'une station de m3

« UNE DENTELLE D'ACIER QUI VEUT CONTINUER À VIVRE. »



© CFF

La grande halle vue de l'ouest.

Construite en 1912, la grande halle qui couvre les quais de la gare de Lausanne n'est pas près de céder sa place. Dans le cadre des travaux de transformation, elle sera légèrement déplacée et rehaussée. Les explications des architectes **Jean-Lou Rivier et Luca Merlini**, mandatés à l'étude du réaménagement de la gare de Lausanne.

La grande halle abrite les voyageurs depuis un siècle et continuera à le faire pendant des décennies. Pas seulement parce qu'elle est inscrite à l'inventaire des Monuments historiques comme élément d'intérêt régional. « La grande halle s'impose surtout parce que le bâtiment est

choisi de conserver cet élément du patrimoine qu'est la grande halle. Car l'édifice, érigé en 1912, possède les qualités propres à son époque : à la fois « pragmatique et d'une extraordinaire légèreté », il constitue une véritable « dentelle d'acier riveté ». « C'est une technique de construction que nous ne possédons plus », précise Luca Merlini.

Le rehaussement ménagera « un espace majestueux »

Conserver la halle et rebâtir la nouvelle gare tout autour présente tout de même quelques défis. Car l'élargissement des quais va mettre ses piliers de soutien sur le passage des

tueux », se réjouit Jean-Lou Rivier. « Cela donnera aussi un point de vue plus ouvert sur le bâtiment de la gare. On le verra mieux et il sera ainsi revalorisé », ajoute Luca Merlini. Au sud, à l'est et à l'ouest, les extensions des quais seront aussi abritées par de nouvelles structures. Elles devront s'insérer dans l'environnement bâti et seront plus basses que la grande halle, qui restera ainsi « l'élément principal de la composition ».

Outre la préservation d'un élément symbolique du patrimoine, la conservation de la grande halle a différents mérites. Sur le plan financier, elle constitue une solution à moindre frais. D'un point de vue technique, elle présente peu de difficultés et s'insère parfaitement dans le calendrier des travaux.

UNE DÉMARCHE EXEMPLAIRE

Transformer une gare comme Lausanne, qui se compose de divers éléments classés à l'inventaire des Monuments et Sites, ne se fait pas sans un minimum de précautions. Dès les premières études, les CFF ont invité l'Office fédéral de la culture et les services cantonal et communal des Monuments et Sites à déléguer chacun un représentant dans le groupe d'accompagnement monuments et sites (GAMS) qu'ils ont mis sur pied. « Cela a été une démarche exemplaire, intelligente et sensible », observe **Laurent Chenu**, conservateur cantonal vaudois des Monuments et Sites, qui a coordonné le groupe. « La grande halle est inventoriée comme bâtiment d'intérêt régional. Cela signifie qu'elle ne peut pas être démolie, sauf s'il y a un intérêt prépondérant - c'est le cas, par exemple, du bâtiment des locomotives qui va céder la place au futur Musée cantonal des Beaux-Arts. »

Pour le GAMS, la nécessité de préserver cette ancienne couverture s'est rapidement imposée. « C'est un exemple remarquable de construction métallique du début du XX^e siècle. Et unique en Suisse romande. » « Mais une conservation n'a d'intérêt que si elle s'intègre dans la dynamique d'un projet », poursuit Laurent Chenu.

La modification nécessaire de la géométrie des voies a donc très vite montré que la structure verticale de la grande halle – ses piliers – ne pourrait pas être maintenue. « En revanche, il était possible de conserver la structure horizontale, soit la toiture et la charpente. Et cela a été notre exigence. Nous sommes ainsi arrivés à une solution satisfaisante tant du point de vue du patrimoine, que du point de vue des CFF. » Cette collaboration se poursuit avec le bâtiment de la gare également cher au cœur des Lausannois.

« LA GRANDE HALLE S'IMPOSE SURTOUT PARCE QUE LE BÂTIMENT EST BEAU. »

beau et nous donne envie de le conserver. Et parce qu'il a envie de continuer à vivre ! » explique Jean-Lou Rivier.

« Avec l'élargissement des voies et l'allongement des quais, nous aurions pu proposer une nouvelle couverture », enchaîne Luca Merlini. L'hypothèse a d'ailleurs été étudiée, mais les CFF ont très vite

trains ! Et un simple déplacement ne résoudrait pas ce problème. Il a donc été décidé de déplacer la halle d'environ 70 centimètres et de la faire reposer, au sud, sur une nouvelle rangée de piliers en porte-à-faux. Cette modification imposera également de rehausser cet élément d'environ 1,50 mètre. « Le volume ainsi développé sous la halle rendra cet espace beaucoup plus majes-



© Merlini Rivier, architectes

Jean-Lou Rivier et Luca Merlini

LA GARE AURA UN VRAI PIGNON SUR RUE AU SIMPLON.

Au sud, le réaménagement de la gare va amener une nouvelle dynamique dans le quartier Sous-Gare et les Saugettes devraient acquérir une belle place dans le quartier.

L'allongement et l'élargissement des quais pour accueillir des rames de 400 mètres de long et un nombre de voyageurs deux fois plus important qu'aujourd'hui vont générer de nouveaux aménagements au sud de la gare de Lausanne. Tout d'abord, le bâtiment du Simplon sera démoli car il n'est pas assez solide pour accueillir la voie 9 et le quai adjacent, qui seront déplacés plus au sud. A sa place, une nouvelle construction qui traversera tout le sous-sol sera réalisée. Elle accueillera deux nouveaux passages inférieurs ouest et le nouveau souterrain central qui partira du hall du bâtiment de la gare. «Avec la galerie est, ces trois accès larges et spacieux constitueront de véritables rues couvertes et piétonnes qui relieront la rue du Simplon à la place de

la Gare», explique **Charles-André Philipona**, chef du département des projets d'infrastructure Léman 2030. Ces nouvelles artères se situeront un peu plus bas que les actuelles, ce qui facilitera l'accès à la rue du Simplon et à celle des Saugettes, à l'est. Aux Saugettes, la démolition de l'immeuble abritant les numéros 22, 24 et 26 permettra l'aménagement d'une véritable place. La réorganisation de cet espace va encore faire

été passé avec la Ville et les CFF afin de faciliter leur relogement.

Une entrée sud aussi bien marquée qu'au nord

L'objectif est de transformer le front sud de la gare en une véritable entrée, accueillante, conviviale et généreuse. «Nous allons ouvrir l'espace, le rendre plus lumineux, plus confortable, plus convivial», souligne

Car derrière cette façade se trouvera également une allée longitudinale qui reliera les trois passages inférieurs. Une autre artère piétonne et couverte dans laquelle la lumière naturelle sera la bienvenue. Pour réaliser ces grandes transformations, les CFF ont choisi de communiquer avec les habitants et les propriétaires du quartier Sous-Gare. «Depuis deux ans, nous les informons du développement du programme au moyen de rencontres ponctuelles en fonction de l'avancement du projet. Nous échangeons avec eux sur les meilleures solutions qui les concernent. Et nous allons continuer à le faire dans toutes les phases du projet afin que la population lausannoise s'approprie sa gare. Car nous voulons concevoir une installation qui soit aussi à l'écoute des Lausannois», souligne Charles-André Philipona.

« NOUS ALLONS OUVRIR L'ESPACE, LE RENDRE PLUS LUMINEUX, PLUS CONFORTABLE, PLUS CONVIVIAL. »

l'objet d'une étude de la ville de Lausanne. Enfin, CFF Immobilier étudie la possibilité de revaloriser les arcades situées sous les voies de chemin de fer. Quant aux locataires délogés par ces modifications, un accord a

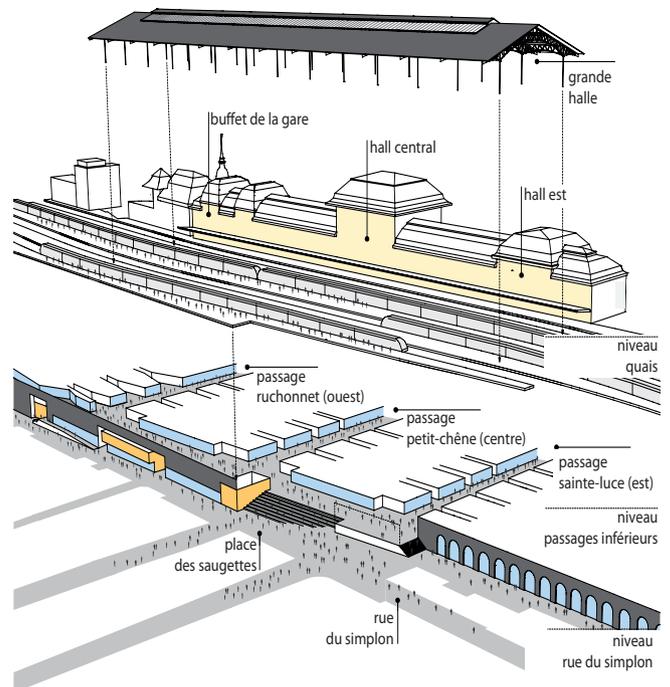
Charles-André Philipona. Cette ouverture se jouera notamment sur la nouvelle façade longeant le Simplon. Bien qu'elle soit encore à l'étude, l'option de la bâtir ouverte plutôt que fermée est aujourd'hui privilégiée.

UN PROJET QUI RÉUNIT PLUSIEURS PARTENAIRES.

Réaliser un chantier de transformations aussi vaste et complexe que le réaménagement de la gare de Lausanne n'est pas une mince affaire. «C'est le chantier du siècle pour la région lausannoise!» lance Dung Thai, chef de projet gare de Lausanne aux CFF. «La gare se situe en plein cœur de la ville et toutes les grandes lignes de Suisse romande passent par Lausanne. Nous n'avons pas connu de tels travaux au siècle passé.» En comptant les différents aménagements qui seront réalisés dans le rayon d'un kilomètre autour du bâtiment de la gare, le projet coûtera plus d'un milliard de francs. Et il fait intervenir un grand nombre de partenaires aussi bien ins-

titutionnels que privés. «Cela fait trois ans que nous planchons dessus.»

Ville, Canton et Confédération sont partenaires de ces transformations. Les riverains, les Transports publics de la région lausannoise, les propriétaires ou encore les défenseurs des personnes à mobilité réduite sont intégrés au processus d'élaboration. «Nous les avons associés dès le départ et continuerons à le faire car le succès d'un tel projet dépend avant tout du soutien de l'ensemble des parties. À partir d'un projet lié à un besoin de mobilité, nous développons un projet urbain. A Lausanne, la ville s'invite en gare.»



En rouge, les quais prolongés à 420 mètres.

Sur trois niveaux, la rue du Simplon et les sous-sols de la gare, les quais et la grande halle (état octobre 2013).

© André Locher et Merlin Rivier, architectes

© Merlin Rivier, architectes

A GENÈVE, LA GARE SOUTERRAINE PERMETTRA D'AMÉLIORER L'OFFRE RÉGIONALE ET NATIONALE.

Le 5 juillet 2013, l'Etat et la Ville de Genève, les CFF et l'Office fédéral des transports choisissent ensemble de privilégier une extension souterraine de la gare principale de Genève, Cornavin. Le point sur cet important projet pour le développement du rail lémanique avec la conseillère d'Etat en charge de la mobilité genevoise, **Michèle Künzler**.

Avec le programme Léman 2030, la modernisation du réseau ferroviaire suisse se concentre sur l'ouest du pays et le bassin lémanique. Est-ce une bonne nouvelle pour Genève ?

Plus qu'une bonne nouvelle, la modernisation et l'augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire à l'ouest servent une logique nationale. En effet, c'est



Michèle Künzler

clair. Par ailleurs, il apparaît normal qu'après avoir beaucoup investi dans l'est du pays, notamment dans le développement ferroviaire de l'agglomération zurichoise, la Confédération rattrape le retard pris dans l'ouest

leurs investi massivement dans les infrastructures de mobilité urbaine et régionale afin de développer l'offre des transports publics. Celle-ci doit à présent pouvoir s'appuyer sur une infrastructure ferroviaire adaptée.

Quel intérêt, défi ou opportunité représente l'extension de la gare Cornavin pour le canton de Genève ? S'agit-il d'un élément central dans la politique des transports publics ?

L'agglomération franco-valdo-genevoise, le Grand Genève, a aujourd'hui la taille critique qui nécessite que le train prenne une place centrale dans le dispositif des transports collectifs genevois et transfrontaliers. Ce changement d'échelle est en passe de se concrétiser avec la construction de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), ainsi qu'avec les travaux de modernisation de la ligne Genève-La Plaine et la construction de points de croisement à Chambésy et à Mies : ces développements vont permettre la mise en service fin 2017 du Réseau express du Grand Genève, soit 230 kilomètres de ligne desservant pas moins de 45 gares en Suisse et en France. La mise en service de ce Réseau express entraînera la saturation de la gare principale de Genève, Cornavin. Il est donc nécessaire de pouvoir augmenter sa capacité d'ici à 2025. A cet horizon, le nombre de voyageurs par jour entre Lausanne et Genève atteindra les 100'000 contre 50'000 aujourd'hui ; il est donc impératif d'anticiper cette croissance en dimensionnant Cornavin de sorte que plus de trains puissent relier Genève au reste de la Suisse, tout en permettant l'augmentation des cadences sur le Réseau express, en garantissant un niveau optimal de liaisons internationales et en prenant

en compte les besoins du trafic marchandises. La mise en service du Réseau express du Grand Genève entraînera par ailleurs la réorganisation des transports publics genevois autour du train. Ce sera l'occasion d'optimiser le réseau urbain actuel en s'appuyant sur le ferroviaire pour mieux irriguer la campagne et canaliser les usagers vers le train, dont la qualité de l'offre sera inédite pour Genève. En effet, grâce à son tracé essentiellement souterrain au cœur de la ville, le Réseau express circulera en site propre à une vitesse de 50 km/h, permettant par exemple de relier Annemasse à Cornavin en 20 minutes ou La Praille à Chêne-Bourg en 11 minutes.

L'extension de la Cornavin a d'abord été envisagée au travers d'une variante en surface, avant que ne soit finalement retenue l'option souterraine. Quelle est votre position vis-à-vis de cette dernière, êtes-vous d'avis que c'est la meilleure formule ? Quels sont les avantages de cette variante ?

Une stratégie patiente et organisée a été mise en place pendant ces deux dernières années qui ont permis d'aboutir le 5 juillet dernier à faire retenir l'option d'une extension souterraine par l'Etat et la Ville de Genève, l'OFT et les CFF. Dans un premier temps et avant toute chose, il a fallu convaincre l'ensemble des acteurs publics genevois que l'augmentation de la capacité ferroviaire de Genève devait être réalisée à Cornavin et non à La Praille, à Cointrin ou à Sécheron. Or l'extension doit répondre à deux conditions posées par la Confédération : être prête pour 2025 et correspondre au montant alloué de 800 millions de francs. Patiemment, à force d'explications et de pédagogie,

« IL FAUT À PRÉSENT S'ENGAGER DANS LA CAMPAGNE EN FAVEUR DE L'APPROBATION DE FAIF PAR LE PEUPLE. »

le même réseau qui dessert l'ensemble du plateau suisse, de Genève à Saint-Gall. Moderniser l'arc lémanique signifie donc aussi améliorer l'offre à Zurich et au-delà. Quant aux investissements qui concernent plus particulièrement Lausanne et Genève, ils sont le résultat d'une intense et étroite collaboration entre les cantons de Vaud et Genève, associés à l'Office fédéral des transports et aux CFF. Les préfinancements consentis par les cantons pour Léman 2030 ont permis de faire avancer les projets et de traduire par les faits une volonté politique

de la Suisse, sur l'arc lémanique en particulier. En effet, la métropolisation de la région lémanique signe une croissance constante de la population, des activités économiques et des mouvements pendulaires entre les agglomérations. Fort de ce constat, Genève et Vaud se sont unis sous la bannière de la Métropole lémanique, qui est forte de 1,6 million d'habitants et de 620'000 emplois. Ces dix dernières années, son développement a affiché des valeurs nettement supérieures à la moyenne nationale. Pendant la même période, Genève a par ail-

RAIL LINE



2014 - 2016

Chambésy – Mies : construction de points de croisement

mon département est parvenu à fédérer l'ensemble des Genevois autour du site de Cornavin. Fort de ce premier pas, nous avons dû travailler, avec nos partenaires vaudois et la députation genevoise à Berne, à convaincre les Chambres fédérales de voter une enveloppe budgétaire de 6,4 milliards pour le Fonds de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), comprenant les quelque 800 millions pour Cornavin. Forts de cette base solide, acquise en juin dernier, il a alors fallu statuer sur le projet : extension en surface ou souterraine ? Après avoir pris connaissance des impacts sur le quartier des Grottes de la variante en surface étudiée par les CFF, le canton et la Ville de Genève, associés à l'OFT et aux CFF ont choisi de confier à une expertise indépendante l'étude de faisabilité d'une variante souterraine sans impact sur le bâti environnant Cornavin, acceptable financi-

rement et réalisable pour 2025. Pas moins de 16 variantes ont été étudiées pour finalement conclure qu'un agrandissement souterrain est réalisable d'ici 2025 sans impact majeur sur le tissu urbain existant. La meilleure des variantes analysées est localisée en partie sous le quai utilisé par les trains en provenance de

permettra d'anticiper la cadence au quart d'heure du Réseau express genevois sur la ligne de La Plaine et l'ouverture d'une nouvelle halte à Châtelaine, de densifier le trafic international et de préparer, sur sol genevois, le « quart d'heure lémanique », soit le passage, dans une phase ultérieure, de quatre InterCity, quatre InterRegio et quatre RegioExpress

navin. La variante souterraine est estimée à 1,2 milliard de francs. Comment sera assuré le financement complémentaire nécessaire ?

La priorité aujourd'hui est que les autorités genevoises s'engagent dans la campagne en faveur de l'approbation par le peuple de FAIF, qui sera soumis au vote le 9 février 2014.

Ce n'est qu'à la condition d'un vote positif que seront alloués les 800 millions de fonds fédéraux prévus pour Cornavin. Sur cette base, et comme annoncé en juillet, les autorités genevoises poursuivront les discussions pour trouver une solution sur le financement complémentaire nécessaire à l'agrandissement souterrain. Pour l'heure, nous devons donc concentrer nos efforts pour expliquer FAIF à la population et la convaincre de soutenir ce formidable plan d'investissement national.

« UN AGRANDISSEMENT SOUTERRAIN EST RÉALISABLE D'ICI 2025 SANS IMPACT SUR LE BÂTI. »

la France, et en partie sous la place de Montbrillant. Elle sera dévolue en première étape au trafic Grandes lignes dans le sens Lausanne – Genève Aéroport, et disposera d'un quai et de deux voies. Cette variante permettra une exploitation ferroviaire plus stable et offrira des fonctionnalités supplémentaires par rapport à la variante en surface : elle

chaque heure entre Lausanne et Genève. Par la suite, deux voies supplémentaires pourront être ajoutées à la gare souterraine, garantissant ainsi le fonctionnement du nœud genevois à long terme.

La Confédération a prévu une enveloppe de 800 millions pour l'extension de la gare de Cor-

LA GARE SOUTERRAINE, UNE SOLUTION IDÉALE À TOUS POINTS DE VUE.

Les deux groupes d'experts mandatés pour étudier la faisabilité d'une gare souterraine à Cornavin ont présenté leurs résultats le 5 juillet 2013. Non seulement une telle réalisation est possible d'ici à 2025, mais elle présente de nombreux avantages par rapport à la variante en surface. « Elle supprime les conflits liés au cisaillement, soit le croisement d'itinéraire de deux trains. Elle permet de désenchevêtrer les lignes et facilite la réalisation, plus tard, de deux voies complémentaires. Elle évite également de gros investissements ultérieurs », détaille Jean-Daniel Buri. Cet ingénieur en exploitation ferroviaire de Citec a participé à l'expertise avec LITEP, de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, et Basler Hoffmann, entreprise spécialisée en constructions souterraines,

notamment pour la gare de Zurich Löwenstrasse (ligne diamétrale). Et de préciser : « L'extension de Cornavin ne concerne pas uniquement la gare. Elle doit permettre le développement de l'offre, tel qu'envisagé à trois horizons différents, soit la cadence au quart d'heure des trains Genève-Lausanne – douze trains par heure –, le développement du RER sur la ligne de la Plaine et, à plus long terme, sur l'ensemble du réseau. »

Au total, les spécialistes ont analysé seize variantes, y compris celle proposée par les riverains. Toutes les options ont été étudiées : gare en grande profondeur ou plus proche de la surface ; positionnée sous les voies actuelles, sous la place Cornavin ou encore sous celle de



Montbrillant ; raccordée aux lignes du CEVA, de la Plaine ou de Genève-Aéroport ; avec des sorties proches de la gare ou plus lointaines. La solution retenue se situe sous les voies 7 et 8 dédiées au trafic vers la France, du côté nord de la gare. « Ces voies se trouvent sur un viaduc. Il est donc possible de creuser en dessous sans interrompre le trafic ferroviaire. Et cette variante offre une possibilité d'extension du côté

de Montbrillant, en passant sous les bâtiments, sans devoir les démolir », précise Jean-Daniel Buri. D'autre part, les deux nouvelles voies souterraines recevront uniquement les trains à destination de l'aéroport de Genève-Cointrin. Cela permettra aux voyageurs de s'orienter facilement.



2016 - 2018
Genève – La plaine : prolongement des quais



Genève : agrandissement de la gare
2021 - 2025

« LA PRÉSERVATION DU QUARTIER DES GROTTES EST LA CERISE SUR LE GÂTEAU. »

Conseiller administratif de la Ville de Genève, en charge du département des constructions et de l'aménagement, **Rémy Pagani** a représenté la ville dans le partenariat qui s'est instauré avec le canton de Genève, l'Office fédéral des transports et les CFF pour l'étude de l'extension de la gare Cornavin. Il revient sur cette expérience.

A la suite de l'expertise indépendante sur l'extension de la gare en souterrain, les quatre partenaires impliqués dans ce projet soutiennent cette variante pour la construction de deux nouvelles lignes. Est-ce que ce choix vous convient ?

Je me réjouis sincèrement de cette solution car elle va dans le sens du bien commun. Elle résout à la fois des problèmes immédiats et à long terme, ce que ne fait pas la variante aérienne. Dans le cas de cette dernière, après 2030, il faudra construire encore deux sauts-de-mouton pour éviter le cisaillement, soit le croisement sur la même voie de trains allant dans des directions opposées. La variante souterraine permet à la fois le désenchevêtrement, le décaissement et l'extension future de la gare. Il y aura deux nouvelles voies en 2025 et il sera possible d'en ajouter deux supplémentaires sans aucun conflit avec qui que ce soit. C'est une option extrêmement intéressante pour l'avenir.

La variante souterraine a également l'avantage de ne pas toucher

au quartier des Grottes dont les habitants se sont fortement mobilisés pour la défense de leurs logements. Etiez-vous favorable à la préservation de ce quartier ? Quel intérêt revêt-il pour la ville ?

Je suis allé récemment à Zurich qui met des sommes astronomiques pour faire revenir la population au centre-ville, car un centre déserté est un centre mort à partir de 18h. D'un point de vue social et touristique, cela ôte toute cohésion à la ville. A Genève, nous avons la chance d'avoir encore des quartiers populaires avec des logements bon marché. Celui des Grottes restera un quartier populaire. Sa préservation, dans la variante souterraine, est la cerise sur le gâteau. Mais j'ai toujours dit que si les experts donnaient raison à la voie aérienne, je me plierais à cette solution car je défends les transports publics.

L'étude de la variante en surface va toutefois se poursuivre tant que le financement de la variante souterraine ne sera pas garanti. Qui est chargé de trouver les financements pour cette variante ?

Actuellement, il y a un différentiel d'environ 400 millions de francs entre les quelque 800 millions que va allouer la Confédération dans le cadre du Financement et de l'amélioration des infrastructures ferroviaires (FAIF) et le coût de la variante souterraine, estimé à

1,2 milliard. L'Etat et la Ville de Genève ont écrit à la conseillère fédérale Doris Leuthard pour lui dire qu'ils participeront à ce différentiel. Nous avons donc décidé de nous mettre autour d'une table, avec les CFF, pour trouver une solution dans les deux ans. Avant cela, il faut aussi que FAIF passe en votation populaire.

Et quel va être le rôle de la Ville dans la suite des opérations ?

Je me suis battu pour que nous mettions sur pied un groupe de pilotage car même si 2025, date où l'extension de la gare doit être terminée, semble loin, cela ne laisse pas beaucoup de temps. Il faut poursuivre les études, déposer les plans, demander les autorisations de construire, surmonter les éventuels recours, etc. Je suis déterminé, pour la Ville, à faire avancer ce dossier. Et nous allons aussi nous engager pour faire voter l'enveloppe FAIF.

Avec l'extension de Cornavin, estimez-vous que Genève offrira des conditions de mobilité optimales ?

Aujourd'hui, les gares sont de plus en plus des lieux de transbordement. Les voyageurs qui arrivent de l'aéroport peuvent très rapidement rejoindre la vallée du Rhône en TGV. Avec le CEVA, il sera possible de se rendre à Annemasse en 15 minutes. Cela va désenclaver le Chablais

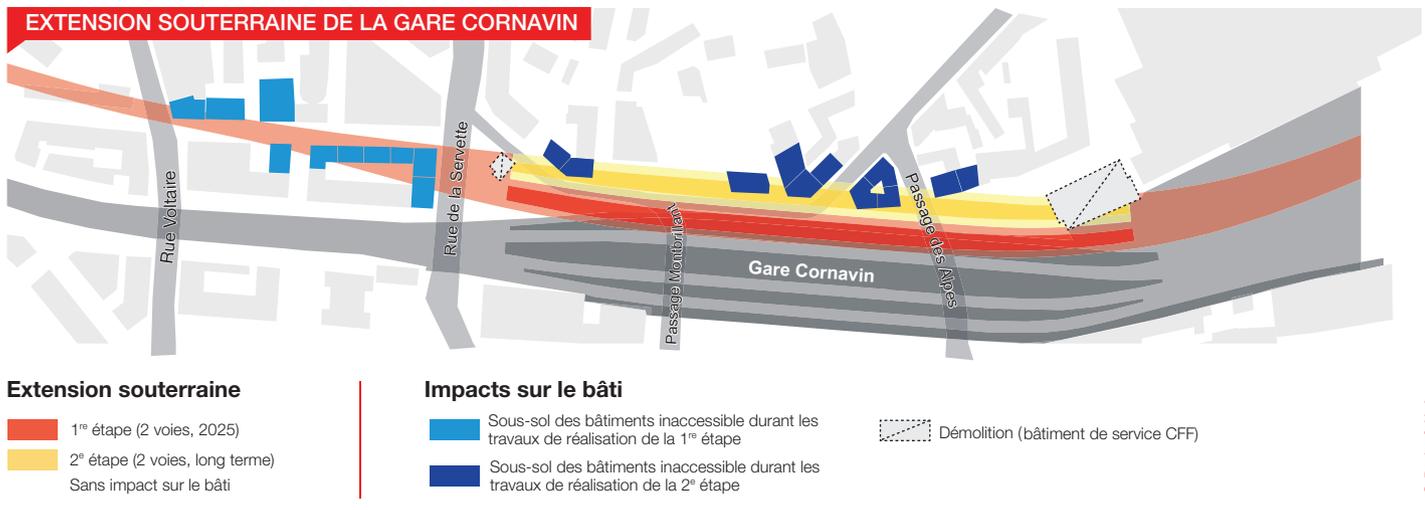


Rémy Pagani

français et cela va donner une véritable colonne vertébrale à notre agglomération. Et c'est bon pour les générations à venir.

Dans ce dossier, la Ville a collaboré avec le canton de Genève, les CFF et l'Office fédéral des transports. Comment s'est déroulée cette collaboration et que vous a-t-elle apporté ?

Elle a été difficile au départ, mais nous nous sommes mis autour d'une table et cela a finalement été un travail d'équipe. Chacun a mis à disposition les compétences de ses services. Et lorsque les ingénieurs et les architectes ont trouvé les bonnes solutions, nous les avons discutées, puis défendues. En fin de compte, tout le monde a signé l'accord avec enthousiasme !



MICRO-TROTTOIR

Sur le vif, des usagers du rail racontent leur rapport au train, à leur gare et leurs expériences. Joies, déceptions et souhaits pour le futur.



GENÈVE
Jordan
23 ans, Genève, est étudiant. Il prend quotidiennement le train pour se rendre en cours à l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

Quelles améliorations souhaitez-vous ?

Que les CFF changent l'équilibre entre le nombre de wagons de 1^{er} et 2^e classe. Les 1^{er} sont tout le temps vides! Il faudrait plus de wagons de 2^e classe.

Le train de vos rêves ?

Je préférerais la téléportation. Quand on l'aura inventée, ce sera bien! J'y pense tous les matins quand je me lève, à 6h.



LAUSANNE
Georges
72 ans, Lausanne, est publicitaire retraité. Il prend le train deux ou trois fois par mois pour l'aéroport ou pour des tours de ville à ville.

Que pensez-vous de l'offre actuelle des CFF ?

Elle me convient parfaitement. Ce qui me choque, en revanche, ce sont les amendes pour les étourderies – et cela m'arrive parfois! Je les trouve excessives.

Quelles améliorations souhaitez-vous ?

J'ai suivi les différentes présentations du projet Léman 2030 et de trans-

formation de la gare de Lausanne, car cela m'intéresse. Et j'appuie tous ces projets. Le développement des transports publics est indispensable, ils doivent s'adapter aux besoins.

Que symbolise la gare de Lausanne pour vous ?

C'est un endroit que j'ai traversé pendant toute ma carrière car j'habitais juste au-dessus et je travaillais en-dessous. C'est vrai qu'aux heures de pointe, elle ressemble un peu au métro de Paris.

Un bon souvenir dans le train ?

J'ai toujours beaucoup voyagé en train. J'étais pour la réalisation de Swissmetro, mais en même temps, je me disais qu'il serait navrant de s'enterrer car en train, on traverse des paysages sublimes en toutes saisons. La traversée de la Gruyère, c'est extraordinaire.



LAUSANNE
Laura
18 ans, Yverdon-les-Bains, est apprentie gestionnaire du commerce de détail. Elle prend le train direct pour Lausanne, où elle est en formation.

Que pensez-vous de l'offre actuelle des CFF ?

Elle est trop chère par rapport au nombre de places assises qu'il y a dans les trains. Je prends le train tous les jours pour aller travailler, j'ai un abonnement Mobilis et je ne peux pratiquement jamais m'asseoir.

Quelles améliorations souhaitez-vous ?

Plus de places assises en 2^e classe et moins en 1^{er}! Les horaires pourraient aussi être améliorés, parce qu'entre Lausanne et Yverdon, il n'y a un qu'un seul direct par heure. Quand je finis le travail à 17h, je dois attendre 45 minutes. Mais le jour où il y aura un train tous les quarts d'heure, ce sera bien!

Que symbolise la gare de Lausanne pour vous ?

Pour moi, c'est surtout un lieu de passage.



GENÈVE
Marlène
78 ans, Satigny, est retraitée. Elle prend le train six jours sur sept sur la ligne Genève-La Plaine et va parfois dans d'autres villes de Suisse.

Un bon souvenir dans le train ?

La montée à la Jungfrau. Et une virée à Soleure, aussi. Il y a plein d'endroits magnifiques. Dans le train, on est relaxe et on a le temps de regarder. En fait, je n'en ai aucun mauvais souvenir en train!

Le train de vos rêves ?

Aucun. J'ai pris le TGV, j'ai même pris le train au Japon - on se croirait dans un avion. Pourvu qu'il soit à l'heure, qu'il n'y ait pas trop de vandales et qu'il puisse rouler correctement, cela me suffit.



GENÈVE
Joël
25 ans, Genève, est étudiant à la Haute Ecole d'Art et de Design (HEAD). Il prend le train au moins une fois par mois pour d'autres villes.

Que pensez-vous de l'offre actuelle des CFF ?

En tant que cyclotouriste, j'ai l'habitude de voyager en train. Je suis Français, à Genève depuis une année, et je trouve les trains suisses super chouettes. Ils ne sont jamais en retard! En France,

un retard, c'est parfois une demi-journée qui saute.

Quelles améliorations souhaitez-vous ?

A part la question du prix, qui complique les choses pour les étudiants étrangers, aucune. Les trains à deux étages sont confortables et ils roulent même la nuit.

Que symbolise pour vous la gare de Genève ?

C'est un lieu qui invite au départ. Et c'est ici que je suis arrivé à Genève, pour moi, c'est important. C'est aussi un lieu de passage que je traverse tous les jours. Les travaux sont un peu fatigants, mais heureusement, ils sont bientôt finis.

Un bon souvenir en train ?

Le train entre Belgrade, en Serbie, et Podgorica, au Montenegro. Il traverse entre 300 et 400 tunnels et ponts, il roule entre 30 et 35 km/h et le voyage dure 16 heures. Cela a été une aventure mémorable, une aventure humaine aussi.



LAUSANNE
Hanifi
56 ans, Lausanne, est en recherche d'emploi dans le secteur du nettoyage. Il prend le train trois fois par semaine, généralement des directs.

Que pensez-vous de l'offre actuelle des CFF ?

Elle est bien, maintenant on peut s'asseoir facilement, même dans les trains directs et lorsqu'il y a du monde.

Que symbolise la gare de Lausanne pour vous ?

Je l'adore. Elle est belle.

Un bon souvenir dans le train ?

J'aime voyager en train, c'est tranquille et je peux lire.

EN UN CLIN D'ŒIL

MICRO-TROTTOIR



Portraits © Keystone

Sur le vif, des usagers du rail racontent leur rapport au train, à leur gare et leurs expériences. Joies, déceptions et souhaits pour le futur.

Page 11

EXPO LÉMAN 2030

Si vous êtes riverains, clients, usagers ou simplement curieux de connaître les transformations de la gare de Lausanne et le développement ferroviaire de l'Arc lémanique, venez les découvrir en sons et en images au pavillon d'information Léman 2030, rue du Simplon 34, Lausanne.

Ouvert du mardi au vendredi de 11h-19h, le samedi de 10h à 13h. Fermé du 22 décembre 2013 au 7 janvier 2014.



© TAZ



LA MARQUISE



© CFF

La grande halle nous abrite depuis 1912: il aurait été impossible de la détruire, même dans le cadre de l'allongement des voies. Mais il restait une solution: la déplacer!

Page 6

SOLUTION GENEVOISE



© CFF

Le quartier des Grottes sera préservé, les partenaires se sont entendus sur la gare souterraine.

Pages 8-10

LES QUAIS DE DEMAIN



© CFF

Accueillir plus de voyageurs en gare de Lausanne signifie accueillir des rames longues de 400 mètres. Pour y parvenir, les quais devront être allongés et élargis: c'est la raison principale pour laquelle la gare sera transformée.

Page 3

TOUJOURS À JOUR:



Visitez notre pavillon d'information Expo Léman 2030, rue du Simplon 34, Lausanne.



Ouvert du mardi au vendredi de 11h-19h, le samedi de 10h à 13h. Fermé du 22 décembre 2013 au 7 janvier 2014.



Visitez notre site www.leman2030.ch

UN FRONT SUD EMBELLI



Le sud de la gare de Lausanne sera métamorphosé par le projet Léman 2030. Entre la construction d'une large entrée accueillante, l'accès vers un troisième passage sous-voies, la transformation de la rue du Simplon ou encore l'aménagement d'une place aux Saugettes, le front sud de la gare deviendra un véritable lieu de vie!

Page 7

IMPRESSUM

« Info Léman 2030 » journal semestriel gratuit.
Tirage 80'000 exemplaires, distribution en novembre 2013 dans les principales gares de l'Arc lémanique.
Chargement en PDF sur le site www.leman2030.ch
Conception et réalisation: TAZ-Communication.ch, agence de communication.
Rédaction: Anne-Isabelle Aebli.
Impression: CIL Centre d'impression Lausanne SA.