

Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres
du Mouvement pour la Défense de Lausanne
Bulletin n° 71 novembre 2015 - avril 2016

71

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne
www.mdl-lausanne.ch info@mdl-lausanne.ch
téléphone et télécopieur: 021 617 37 67



Gare de Lausanne, état avant travaux, le 16 mars 2016.

Les CFF sont-ils sur la bonne voie ?

Éditorial

Les gares de moyenne à grande importance sont des lieux urbains au cœur de multiples enjeux. Pour un usager régulier du rail, la première priorité est certainement la fonctionnalité et l'efficacité: le cheminement d'accès aux quais doit être le plus court possible et sans encombrement. Pour le voyageur occasionnel, souvent chargé de divers bagages, outre un déplacement confortable, les repères d'orientation, l'information et l'obtention des titres de transport sont des éléments plus importants. Pour l'exploitant, la circulation des convois, la sécurité, la gestion des imprévus et des impondérables, l'information de la clientèle sont des prestations prioritaires.

La gare se situe en règle générale au cœur des cités. Ce que l'on désigne communément par *place de la gare* est un point névralgique de la ville. C'est un lieu de passage et de convergence. De ce fait, les exigences logistiques et fonctionnelles sont fondamentales. Il faut dimensionner les voiries en conséquence. Permettre la circulation aisée des transports en commun, des taxis. Gérer les flux piétonniers. Faciliter le passage d'un moyen de transport à un autre. Favoriser un accès confortable aux quais. Offrir des services de base pour les voyageurs: restauration, lieux d'attente, lieux de rencontres, achats marginaux pour le voyage tels que lectures et en-cas. Mais cette concentration de personnes et d'activités éveille aussi les convoitises. Pour le commerce, c'est une véritable aubaine. Pour les milieux immobiliers,

les plus-values sur les terrains sis à proximité des gares font saliver.

Le statut spécial des grandes gares en termes d'heures d'ouverture des commerces, est à l'origine de nouvelles problématiques. La gare relègue peu à peu sa fonction première au profit des activités commerciales. Les gains générés conduisent à mettre la vocation première de la gare au second plan. On en vient à négliger le voyageur au profit du chaland. Pour les CFF, leurs gares (pourtant elles nous appartiennent à nous tous en tant que bien public) sont aujourd'hui gérées par des agents immobiliers qui ne se soucient que marginalement du bien des voyageurs. Ni les nuisances infligées aux riverains, ni la question du service public ne les effleurent. Le rendement financier est devenu prioritaire.

Au cours de la prochaine décennie, la gare de Lausanne va être profondément transformée. Comme nous l'avons déjà mentionné dans un numéro précédent (Patrimoine lausannois n° 67), la critique du projet n'est pas vraiment la bienvenue. Les promoteurs de ces transformations engagent des sommes importantes pour éviter le débat. Notre association s'engage à l'ouvrir et le maintenir ouvert envers et contre tout. On ne saurait abandonner ces lieux publics aux mains des seuls investisseurs et des technocrates.

La politique immobilière des CFF

La Radio Suisse romande a diffusé l'an dernier une série d'émissions consacrées aux gares («Vacarme» - *Quand les gares se métamorphosent* - Mars 2015). La froide détermination des agents immobiliers de la société anonyme fédérale s'est répandue sur les ondes avec une bonne dose de cynisme, de détermination et d'indifférence au bien public.

On y apprend par exemple que les loyers au sein de la gare de Genève se négocient aux mêmes montants que ceux de la Bahnhofstrasse de Zürich. «Ce sont des loyers excessivement hauts» selon les dires mêmes des responsables. CFF-Immobilier étant directement intéressé au chiffre d'affaire des locataires, il multiplie les actions pour que ces commerces deviennent des lieux d'achat ordinaires urbains. Avec des heures d'ouverture prolongées en soirée et une disponibilité 7 jours sur 7, on peut parler sans autre d'une attractivité sans concurrence aucune au sein des villes hébergeant ce type de gare. (*Bienvenue dans nos gares. Profitez des heures d'ouvertures prolongées des gares CFF: pharmacies, restaurants, take-aways, convenience shops, services CFF, commerces et bien d'autres encore vous ouvrent leurs portes 365 jours par an, du matin au soir.* Slogan du site cff.ch).

Pour les espaces de vente de billets aux voyageurs, l'entité CFF-Voyageurs est un locataire comme les autres. Elle doit payer son loyer à CFF-Immobilier au même tarif et au même titre qu'un autre commerce. La surface occupée répond alors à un souci d'économie et de rentabilité. On comprend dès lors pourquoi le nombre de guichets se réduit et que dans certaines gares, les clients doivent faire la queue jusque dans les couloirs: cet espace n'est pas comptabilisé...

Lorsque ces mêmes responsables sont interrogés sur la notion du service public, la réponse fuse tout sourire: «*Là vous avez des références anciennes, cela fait pas mal de temps qu'on a changé, qu'on a évolué...*».

Éléments significatifs de cette évolution: les bancs sont supprimés (sous prétexte qu'ils sont mal occupés) et à

Genève, la salle d'attente ne comptent que 18 places. Il est préférable que les clients tuent un temps d'attente dans un commerce plutôt que dans un espace qui pourrait être loué à prix d'or.

Les transformations de la gare de Lausanne

Sous un dehors affable et engagé en faveur d'une meilleure mobilité, les CFF décrivent les travaux prévus pour la gare de Lausanne comme le chantier du siècle. Les transformations apporteront prétendument un immense confort pour l'utilisateur. A y regarder de plus près, l'objectif principal est la construction d'un centre commercial (les surfaces dévolues aux commerces seront multipliées par quatre pour atteindre 10'000 mètres-carrés), financé par les pouvoirs publics, sur lequel vient se greffer, à l'étage supérieur, un faisceau de voies refait à neuf. On y ajoute un troisième passage sous voies qui offrira d'autant plus d'espace pour les commerces.

Dans le détail, on démolit sans vergogne le parking du Simplon, pour le reconstruire à 20 mètres de là, de l'autre côté de l'avenue Fraisse. Toujours aux frais du contribuable. On souligne la nécessité d'allonger les quais à 420 mètres pour des trains plus longs, longueur qui est pourtant critiquée au sein même de la division voyageurs. Et en toute logique de lucre, on remet à d'autres, à savoir à la Commune de Lausanne et à ses contribuables, le soin de gérer l'impact et les nuisances d'un trafic accru en direction de ce nouveau centre commercial.

Pour ne pas être en reste, la Ville s'engouffre dans le geste pharaonique qui laisse l'utilisateur du rail sur le carreau. Elle planifie une place de la gare essentiellement souterraine, dans le concept suranné des années soixante. Les espaces en surface sont réservés aux véhicules de toute nature et au trafic de transit, les dédales souterrains sont pour les piétons.

Pour faire passer la pilule, on a créé des sondages et des ateliers dits participatifs. On a enrobé les souhaits dans des concepts éculés et suffisamment contradictoires de façon que

la médiation ne puisse se faire. Ce seront les «contraintes», les «impossibilités», la sécurité et les coûts qui façonneront la réalisation.

Des effets secondaires dissimulés

L'accroissement des surfaces commerciales et la recherche de leur attractivité auront en définitive un impact sensible sur l'efficacité d'accès aux quais. En effet, les passages sous voies changeront de statut: ils passent de la fonction de voie d'accès à celui de galeries marchandes. Par rapport à l'état actuel, le niveau de ces passages sera abaissé, en particulier pour des raisons architecturales. L'accès aux quais se faisant principalement par des escaliers (5 escaliers pour une seule



Rame d'essai du nouveau train à 2 étages (TWINDEXX Swiss Express). Le choix de ces rames nécessite la prolongation des quais à une longueur de 450 mètres. Lausanne, 26 février 2016.

rampe, de plus très décentrée), le nombre de marches sera quasi doublé. L'expérience montre pourtant que l'escalier est le principal goulet d'étranglement des circulations. Ce niveau rabaisé nécessitera le réajustement des niveaux des passages situés sous la place de la gare, ce qui obligera la Ville cette fois-ci, propriétaire de ces espaces, à repenser et financer les modifications subséquentes.

Dans cette planification plutôt hasardeuse et opportuniste, il y a encore une grave lacune. Aucune étude coordonnée de trafic n'a été entreprise pour le périmètre autour de la gare. Les effets conjugués des reports de trafic du projet de tram (qui rappelons-le, prévoit la fermeture du Grand-Pont et de la rue de Genève au trafic individuel, ainsi que la création d'une nouvelle route à la Vigie), et de l'accroissement du trafic dans le secteur de la gare n'ont pas été analysés de façon conjointe. Seules quelques estimations plus que lacunaires, voire carrément fantaisistes ont été esquissées quant aux nuisances à prévoir.

Sans des mesures de compensation significatives, sans une juste prise en compte des revendications légitimes des habitants, il y a fort à parier que ce projet risque des années de procédures et de blocage. Les CFF se sont partiellement prémunis contre cette grogne : ceux qui signent un contrat d'indemnisation ne toucheront leur argent qu'à condition qu'ils ne s'opposent pas aux travaux. Cela s'appelle de l'abus sur personnes dans le besoin. Cela a au moins le mérite de mettre en évidence les principes qui prévalent dans cette affaire.

Trafic pendulaire

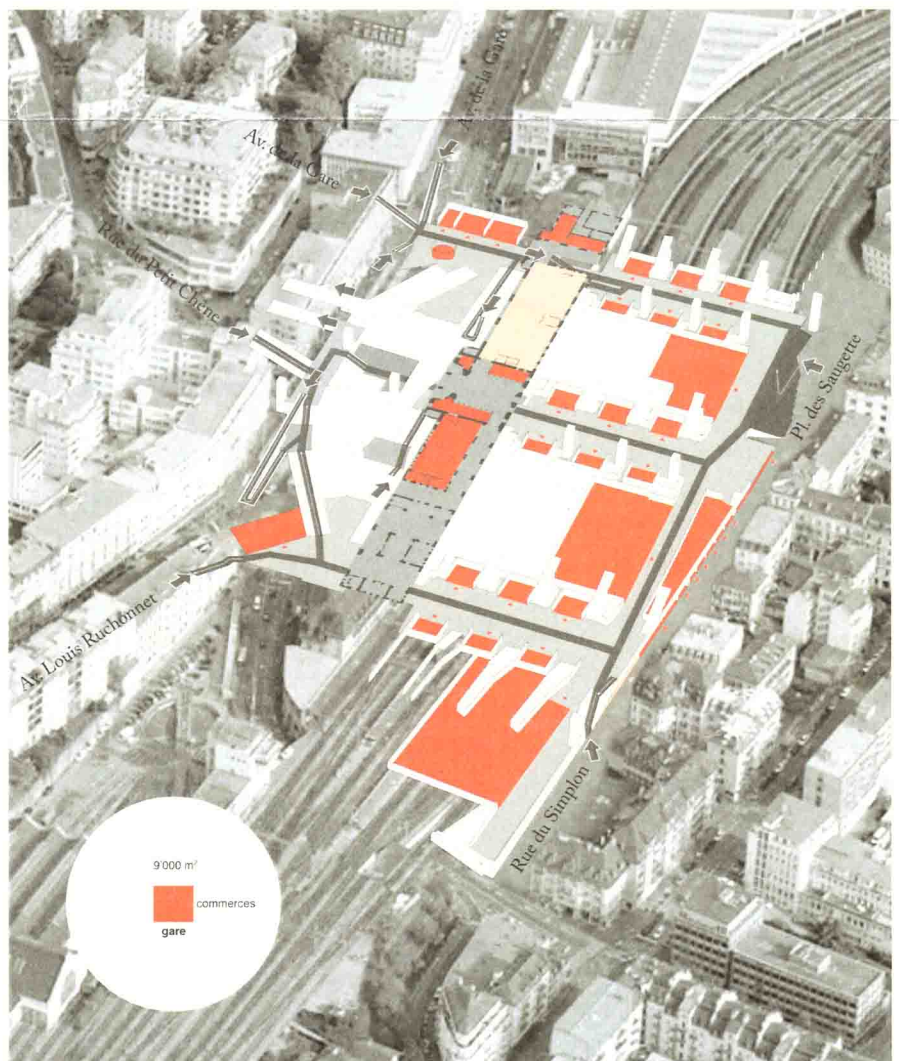
Les trains sont pleins aux heures de pointe et faiblement chargés durant les heures creuses. Cette demande de prestation en dents de scie, propre d'ailleurs à tous les modes de déplacements, est un casse-tête récurrent et pose un problème de coût. Les véhicules supplémentaires engagés pour les pointes de trafic sont sans rendement le reste de la journée. Les infrastructures doivent également être adaptées pour faire face à la demande maximale.

Pour tenter de diminuer les pics et étaler la distribution temporelle des voyageurs, plusieurs pistes sont envisagées : modifier les horaires scolaires, demander aux usagers d'anticiper ou différer leur déplacement, etc. Pour inciter de façon plus coercitive les usagers, on envisage de surtaxer le prix du transport aux heures de fortes charges. Ou, ce qui revient quasi au même, offrir un bonus aux voyageurs

des heures creuses. C'est ce que l'on nomme la « tarification de la mobilité » – également désignée dans sa forme anglaise par *Mobility pricing*. Les yaka font bien sentir ainsi à l'utilisateur qu'il n'a qu'à habiter près de son lieu de travail, qu'il n'a qu'à déménager, qu'il n'a qu'à prendre son vélo.

Ce qu'il faut encore savoir, et qui est rarement dit, c'est qu'une grande partie du trafic régional est financé par les cantons. Dans le canton de Vaud, le grand Argentier rechigne assez souvent à délier les cordons de la bourse pour offrir des rames de trains supplémentaires, pour aménager des haltes, pour élargir la desserte de certaines régions. En général, la grogne des usagers se reporte sur les CFF alors que ce sont leurs élus locaux qui restreignent les prestations.

Il y a lieu de souligner un point qui est quasi totalement occulté des discussions relatives aux transports. Depuis plusieurs années, on observe une volonté claire de concentration des activités. Que ce soit les lieux d'enseignement et de formation, les entreprises, les hôpitaux et lieux de soins, les commerces : tous réduisent leurs antennes au profit de plus grandes entités ou de sites uniques. Si l'économie logistique et les gains de productivité consécutifs à ces centralisations peuvent être sensibles, les effets secondaires de cette politique sont supportés par des tiers. Temps et coûts des déplacements



Projet Gare - niveau des passages inférieurs - programmes commerciaux (surfaces indicatives). Source: Pôle Gare, document Urbaplan, sept. 2015.



Gare de Lausanne, démolition du dépôt de locomotives, état du 26 février 2016.

sont à la charge de ceux qui doivent se déplacer plus loin. Une autre partie des frais est à la charge de la collectivité par l'extension des infrastructures de transport, réseau et matériel roulant largement subventionnés. En terme d'analyse économique, il s'agit très clairement d'une externalisation des frais marginaux. Cet épiphénomène est rarement relevé. Le même phénomène se produit d'ailleurs lorsque l'offre de logement n'est pas suffisante dans un lieu où les places de travail abondent, ou réciproquement, là où le logement abonde sans lieu d'activités suffisant. Face à cette situation, il y a des spécialistes qui n'hésitent pas à préconiser que les frais de transport devraient être à la charge de l'employeur. Idée au premier abord surprenante, mais pas dénuée de sens.

Repenser le déplacement

Les déplacements de personnes ne sont pensés qu'en termes de croissance. On vient d'achever à Zürich une troisième gare, en sous-sol. La prochaine sera aérienne. Cette logique de la croissance inconsidérée, automatique, sans remise en question ni réflexion parallèle, conduit droit dans le mur. Le déplacement, spécialement pendulaire, n'a pas de fin en soi. Il n'apporte pas de réelle plus-value économique, ni de gain de productivité, mais contribue largement à un accroissement de pollutions diverses et variées. Augmenter les capacités de transport, ne répond qu'à une nécessité du court terme. Augmenter les vitesses de déplacement n'est pas non plus une solution durable. Elle conduit simplement à une augmentation des voyageurs et des distances parcourues.

On commence à évoquer, encore timidement, la possibilité du télétravail. Techniquement, on dispose aujourd'hui de quasi tous les outils nécessaires pour sa mise en oeuvre. Socialement et psychologiquement, ce n'est cependant pas une solution qui peut se généraliser sans autre. En plus de l'espace nécessaire à son domicile, l'empiètement inévitable de la vie professionnelle sur la vie privée pose problème. De même que la mise à distance nécessaire, psychologique

cette fois-ci, de la sphère professionnelle par rapport à la sphère privée. Enfin, les liens sociaux, la plupart du temps significatifs pour chacun, s'étioleraient de façon importante; on peut craindre à terme un isolement du télétravailleur, ce qui pourrait être contreproductif. L'émulation du groupe est un facteur à ne pas sous-estimer.

C'est pourquoi, dans les milieux réflexifs, une nouvelle idée fait son chemin. Il s'agirait de combiner télétravail et lien social par la création de sites de bureaux de proximité, partagés par plusieurs entreprises de taille régionale. Les entreprises pourraient créer dans des centres secondaires des antennes

regroupant des groupes d'employés qui partageraient, avec d'autres entreprises, les infrastructures d'un bâtiment de service. Les personnes se trouveraient dans un lieu de travail uniquement dédié à l'activité professionnelle, mais dans un contact plus ou moins étroit avec des groupes d'entreprises différentes. Une telle implantation locale diminuerait fortement les déplacements.

Il y a là une véritable piste à approfondir et à expérimenter en grandeur nature. Les investissements sont faibles pour une économie de transport qui pourrait être réellement significative. La seule question à laquelle il est toujours difficile de répondre au préalable est de connaître les effets secondaires imprévus d'une telle décentralisation.

MCBA

CFF-Immobilier s'est définitivement débarrassé de son ancien dépôt. Le Tribunal Fédéral a rejeté au début janvier 2016 l'ultime recours déposé contre le projet de construction du Musée des Beaux-Arts. Par une convention entérinée il y a plusieurs années, le terrain CFF a été cédé à la Ville de Lausanne, en échange d'un terrain plus attractif situé à proximité de la gare de Prilly-Malley, où une tour devrait pouvoir être érigée. La Ville cédera ensuite la parcelle du dépôt au Canton; ce sera la contribution lausannoise au nouveau musée.

La démolition du dépôt n'a pas tardé. Ainsi se réalise un projet qui ne satisfera personne, mais qui permet de faire taire tout le monde. Ce sont ici typiquement les arcanes mystérieux de la politique et de la démocratie.