

Nouvelle vie pour les gares CFF

Près de trois millions de m² de friches ferroviaires attendent une reconversion. Sophie Lufkin, architecte, expose les enjeux.

» **Le Fonds national suisse de la recherche scientifique vous a chargée d'étudier les friches ferroviaires appartenant aux CFF. Pourquoi?**

Il se trouve qu'une partie du patrimoine immobilier des CFF n'est plus utilisée. Ces surfaces laissées en friche représentent environ 2,8 mio. de m², essentiellement concentrés sur le Plateau suisse. Mon travail consiste à esquisser des solutions pour redonner vie à ces friches ferroviaires dont certaines, de prime abord, semblent inhospitalières.

Comment réaménager ces sites?

D'une manière générale, on peut tout imaginer. Aussi bien du logement que des bureaux, des commerces ou de l'artisanat. Il convient d'analyser le tissu urbain environnant et d'identifier les déficits. Là où il manque un parc, il serait par exemple judicieux d'utiliser la friche à cet effet.

Une analyse au cas par cas, en somme...

Oui, mais en appliquant partout un principe directeur: la densification. Ces vastes surfaces situées souvent au centre-ville doivent être exploitées au maximum de leur potentiel. En les utilisant de la manière la plus dense possible, on évite de nouvelles constructions en périphérie qui créent un trafic pendulaire. Par là, on apporte une réponse aux problèmes de mobilité urbaine.

Lignes directrices

La Genevoise Sophie Lufkin, architecte, est assistante-doctorante à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Elle terminera dans une dizaine de mois un travail de recherche sur les friches ferroviaires en Suisse. Son rapport ira au Fonds national suisse de la recherche scientifique et servira, ultérieurement, à orienter les collectivités publiques et les privés. Il tiendra aussi lieu de référence pour l'Office fédéral du développement territorial.

Avez-vous un exemple de friche ferroviaire reconvertie avec succès?

Oui. Le projet Ecoparc, à Neuchâtel. Le plateau situé dans le prolongement de la gare est très abouti: il mêle commerces, écoles, logements et bureaux. La diversité des activités génère un espace attractif de vie et de rencontres entre les gens, aussi bien de jour que de nuit.

Quelles sont les friches ferroviaires offrant le plus fort potentiel économique?

Je citerais la gare de Zurich – un projet de reconversion vient d'ailleurs d'être accepté en votations populaires – et Genève, dans le quartier de la Praille. La reconversion de la friche ferroviaire de Malley, à Lausanne, est aussi bien avancée. Mais, paradoxalement, ces lieux ne sont pas les plus intéressants.

Pourquoi donc?

Parce qu'ils sont tellement bien situés que les investisseurs se bousculent au portillon. En revanche, sur des friches ferroviaires moins avantageées comme Aarau, Berthoud, Saint-Gall, Nyon ou Fribourg, la rentabilité économique n'est pas assurée d'emblée. On a donc besoin d'un projet urbanistique novateur et fédérateur. Ce défi est intéressant pour l'architecte et la chercheuse que je suis.

Mais en raison du bruit, la gare est-elle vraiment un lieu propice au logement?

Oui, car de grands progrès ont été accomplis dans le trafic voyageurs. D'ailleurs, les trains à deux étages sont devenus tellement silencieux que les gens ne les entendent plus entrer en gare, ce qui pose des problèmes de sécurité. Pour éviter les accidents, les CFF envisagent d'ailleurs de les rebruitier.

Et que faire contre le bruit des trains de marchandises?

C'est un inconvénient à compenser par des logements attrayants, offrant par exemple de grandes pièces, des plafonds hauts et une vue dégagée. «

Propos recueillis par Jacques-Olivier Pidoux