

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Les grandes gares métropolitaines condamnées à devenir des usines à cash pour la SNCF ?



© Jean-Pierre Wolff

Le chantier de la gare de Lausanne, jusqu'en 2032, d'un montant de 1,3 milliard CHF, permettant en 2030, d'accueillir 200 000 usagers contre 130 000 en 2019, transformera profondément ce secteur avec l'arrivée d'une deuxième ligne de métro et surtout un agrandissement et une modernisation de la gare. Depuis peu de temps, les ateliers des CFF accolés à la gare (photo ci-dessus), sont devenus un centre muséographique, regroupant 3 institutions précédemment dispersées dans la ville. Lors de l'été 2022, pour l'inauguration de ce pôle nommé Plateforme 10, en référence à la gare, une exposition temporaire Train a rappelé le passé stratégique de ce lieu, en présentant des œuvres de Chirico, Delvaux, Léger, Magritte.... Cet espace plan dans une ville faite de déclivités, aurait pu être récupéré par des activités commerciales à quelques pas des quais. Un autre choix a été fait, même si un centre commercial verra le jour sous la gare de Lausanne, comme à Berne et Zurich, où les activités commerciales accompagnent les fonctions ferroviaires et non les devancent. Gares & Connexions, chargée de valoriser le patrimoine foncier et immobilier de la SNCF, pourrait s'inspirer de cet exemple. Ne privilégie-t-elle pas, trop souvent, la

rentabilisation des surfaces, au détriment des fonctions traditionnelles et attendues par les usagers ? Il ne s'agit pas de négliger des ressources de financement supplémentaire pour la SNCF et qui, à travers la commercialisation de certains espaces peut aussi rendre des services à des voyageurs (restauration, dépannage, commerce de détail,...). Mais la commercialisation à outrance des espaces des gares se fait au détriment des usagers, avec des parcours moins faciles et plus longs entre les trains et les autres modes de transport, une fluidité contrainte en heures de pointe et une perte de temps ; tout ceci, pour une privatisation de l'espace public des gares.

Sans remettre en question l'entrée de service dans les gares, la SNCF ne pourrait-elle pas s'instruire d'autres modèles, en particulier des gares suisses ? Depuis quelques décennies, les CFF propriétaires de ces espaces-là, ont entrepris de les louer par des baux renouvelables, mais en n'oubliant jamais de prioriser les fonctions ferroviaires pour les voyageurs, par rapport aux activités commerciales.

Jean-Pierre Wolff,
Conseiller national Fnaut