



Le chantier de la gare reste à quai. Jusqu'à quand?

La modernisation du site a pris un retard considérable. Le projet est embourbé dans les procédures. Tant à Berne qu'aux CFF, on espère commencer le gros des travaux à la fin de cette année.

Renaud Bournoud

Une ou deux pelleteuses errent sur le front sud de la gare de Lausanne. Pour l'instant, le «chantier du siècle» n'est vraiment pas spectaculaire. Au nord de la gare, les palissades ne cachent que du vide. Maîtres d'ouvrage, les CFF attendent toujours des autorisations de l'Office fédéral des transports (OFT) pour pouvoir enfin attaquer la modernisation de la

plateforme ferroviaire. Avec un retard de 5 à 10 ans sur le calendrier initial.

En février dernier, après de longs mois de fortes tensions entre les deux «partenaires», l'OFT et les CFF se sont engagés à débiter des «phases importantes du chantier» avant la fin de l'année. Les prochaines semaines seront cruciales pour débloquer le

projet. Le feu vert doit être donné par l'OFT d'ici à octobre, sinon l'engagement ne sera pas tenu.

Optimisme mesuré

«Nous avons pris nos dispositions et prévoyons toujours le début de ces travaux d'ici à la fin de l'année 2022», assurent les CFF, où plus de 80 personnes travaillent actuellement sur ces procédures.



Mais c'est l'OFT qui aura le dernier mot.

Les autorités cantonales et communales sont d'un op-

«Nos projets de renforcement de la capacité du métro M2 et de la future ligne M3 dépendent également des travaux de la gare de Lausanne et donc subiraient les mêmes retards.»

Nuria Gorrite,

conseillère d'État, cheffe du Département des infrastructures timisme mesuré. «Il ne nous semble pas imaginable que l'Office fédéral des transports ne tienne pas ses promesses, réagit la conseillère d'État Nuria Gorrite. Mais nous sommes inquiets, car nous constatons que le rythme de levée des charges (ndlr: des demandes d'améliorations techniques qui conditionnent l'autorisation de construire) est

très long malgré l'immense travail fourni par les équipes de Léman 2030 pour répondre aux demandes de l'OFT.»

À la Ville de Lausanne, la municipale Natacha Litzistorf s'étonne aussi des «demandes tatillonnes de l'OFT»: «Leur rythme de travail ne correspond pas à l'urgence de la situation.»

Un coup de pioche sans suite

Pourtant, le 29 juin 2021, tout le monde était content. La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga était sur le quai 9 de la gare de Lausanne pour donner le «premier coup de pioche» du chantier. Depuis, il n'y en a pas eu beaucoup d'autres. Les CFF ont effectué les travaux préparatoires et entamé des chantiers annexes, mais rien sur le cœur de la gare. L'autorisation de construire a pourtant été délivrée par l'OFT en juin 2019. La gare étant située dans une zone dense de la ville, son plateau ferroviaire (quais et voies) n'est pas extensible dans sa largeur. Ou alors, il aurait fallu raser un certain nombre d'immeubles. Des dérogations ont donc été accordées dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. «Mais parmi les fameuses charges qui bloquent le projet, il y a notamment la question du dimensionnement des quais qui ne se-

rait pas aux normes», relate le conseiller aux États Olivier Français. Kafkaïen.

Ces péripéties administratives pourraient prêter à sourire si elles étaient sans conséquence. «On ne peut pas laisser les riverains de la gare et les commerçants sans échéance, ce n'est pas viable», estime Natacha Litzistorf. Les entreprises attendent toujours de savoir si elles pourront travailler sur le chantier de la gare. «C'est tout un pan de l'économie vaudoise qui se retrouve fragilisé par une incertitude incompréhensible», déplore Nuria Gorrite.

Effet domino

Le développement du RER vaudois risque, lui, d'être ralenti, faute de place pour faire passer ces rames par Lausanne. «À l'heure de l'urgence climatique, rendre plus attractif le rail pour favoriser le report modal est pourtant crucial, rappelle la conseillère d'État. Nos projets de renforcement de la capacité du métro M2 et de la future ligne M3 dépendent également des travaux de la gare de Lausanne et donc subiraient les mêmes retards.» Le développement de la ville a été pensé avec ces infrastructures. Mais les habitants de l'écoquartier des Plaines-du-Loup ne sont pas près de voir arriver le métro M3.



Patrimoine
Le chantier somnole en attendant les autorisations pour attaquer le gros des travaux. FLORENCE LIA

«La complexité de ce projet a été sous-estimée par tous les partenaires»

Interview

Le directeur de l'Office fédéral des transports assure que la gare de Lausanne est sa priorité. Mais les contraintes sont nombreuses.

La tournure des événements du côté de la gare de Lausanne suscite des inquiétudes grandissantes en terre vaudoise. Dans ce contexte, «24 heures» avait sollicité une interview auprès de Simonetta Sommaruga. La conseillère fédérale nous a renvoyés chez le directeur de l'Office fédéral des transports. C'est donc Peter Füglistaler qui a eu le «plaisir» de recevoir le quotidien vaudois dans ses bureaux d'Ittigen.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, le directeur de l'office responsable du réseau ferroviaire tient à faire une petite mise au point historique: «En 2010, lorsque

j'ai commencé à l'OFT, le projet de développement de la gare de Lausanne n'existait pas. Très vite, nous avons constaté qu'il était nécessaire de moderniser cette gare. J'ai décidé qu'il fallait biffer le projet du tunnel de Chestenberg, près de Zurich dans mon canton d'Argovie, pour transférer plus d'un milliard de francs à Lausanne. Avec les étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2025 et 2035, le programme ZEB, la Confédération a vraiment investi beaucoup d'argent en Suisse romande - plusieurs milliards - pour rattraper son retard.»

Ceci étant posé, place aux questions.

Doris Leuthard avait dit que la gare de Lausanne était le chantier ferroviaire le plus important de Suisse. Comment expliquez-vous des retards pareils pour cette infrastructure qui devait être mise en service en 2025?

Lausanne est le projet le plus important pour l'OFT, mais aussi le plus compliqué. Plus d'un milliard est investi en plein cœur de la ville. Tous les partenaires impliqués - nous aussi - ont sous-estimé la complexité de ce projet. Le fait de préserver au maximum les immeubles qui se trouvent au sud des voies a généré des contraintes très complexes. Les CFF et les partenaires ont dû développer une gare sans élargir son périmètre. Il y a également des retards ailleurs, par exemple à Berne.

En février, l'OFT et les CFF ont finalement annoncé que le gros du chantier débute-rait à la fin de l'année. Cet engagement tient-il toujours?

Oui. Mais les maîtres d'ouvrage sont les CFF. Ce sont eux qui doivent trouver des solutions. Le plus gros problème de ce projet est la galette (*ndlr: la plateforme ferroviaire de la gare*). Nous



construisons un nouveau passage sous les voies qui ressemble à un grand trou sous les quais. Au-dessous de ce trou, il y a encore deux tunnels, un existant et un nouveau à construire, pour les métros M2 et M3. Il faut s'assurer qu'il n'y aura aucun risque. C'est le devoir des CFF et c'est le devoir de l'OFT comme autorité de surveillance. Lorsqu'il s'agit de questions de sécurité, l'OFT ne se laisse pas mettre sous pression par les politiques.

Que manque-t-il pour avoir le feu vert?

L'extension de la gare de Lausanne a commencé et se poursuit. Plusieurs travaux sont en cours. À la fin août, les CFF devraient répondre à certaines questions importantes encore ouvertes. Ensuite, durant un mois, l'OFT les examinera. Si la sécurité est garantie, on avance. C'est vraiment la volonté de l'OFT et des CFF de

«Lorsqu'il s'agit de questions de sécurité, l'OFT ne se laisse pas mettre sous pression par les politiques.»

Peter Füglistaler,
directeur de l'Office fédéral des transports

commencer des travaux de grande envergure à la fin de cette année.

Les plans de la gare ont été approuvés par l'OFT au printemps 2019. Avez-vous découvert des choses après?

L'approbation des plans est un processus continu. Par exemple, pour le tunnel de base du Gothard, nous avons donné une centaine d'approbations des plans. C'est la même chose pour la gare de Lausanne. Nous contrôlons une partie du projet, on la valide et on la construit. C'est un processus qui dure plusieurs années.

Combien de personnes à l'OFT travaillent sur le dossier de la gare de Lausanne?

En ce moment nous avons une douzaine de personnes. C'est beaucoup plus que pour les autres projets. Nous avons concentré de gros moyens parce que nous voulons avancer dans ce chantier. Nous avons même dû retarder d'autres projets en Suisse romande pour mettre la priorité sur la gare de Lausanne.

Quels autres projets ont été repoussés?

Par exemple, le métro M3. Il est clair que nous devons avoir une solution pour la gare avant de faire le métro.

Profiter du chantier de la gare pour faire le M3 n'était finalement pas une si bonne idée? Cela a trop complexi-

fié le projet?

Additionner les projets rend les choses plus difficiles. Les responsables politiques veulent plus de transports publics. Ce qui est très bien. Mais comme les CFF l'ont dit - et je suis d'accord avec eux - on ne peut plus ajouter, jusque vers 2033, de nouveaux travaux à ceux déjà prévus. Sinon, il ne sera plus possible de transporter correctement les pendulaires. Nous avons atteint la limite de ce qui est réalisable sur le réseau suisse.

À combien s'élèvent les surcoûts engendrés par les retards?

Pour le moment, on ne peut pas les chiffrer. Les surcoûts sont dus au fait que les CFF ont mobilisé des entreprises alors que le permis de construire n'était pas encore délivré.

Qui va payer?

Ce projet est financé en grande partie par la Confédération. Ce sera donc à elle d'assumer une grande partie de ces surcoûts.

Ces dépassements budgétaires ne risquent-ils pas d'entraîner le redimensionnement du projet?

Non. Le Fonds d'infrastructure ferroviaire nous donne une grande stabilité. Nous avons les moyens de gérer de tels problèmes. Nous ne pouvons pas lancer un projet et le réduire par la suite.

RBO



«Nous aurions dû gagner quelques minutes entre Lausanne et Berne et nous n'y arriverons pas»

Rail 2000, voté par le peuple suisse au siècle dernier, prévoyait une amélioration significative de la ligne Lausanne-Berne. Mais c'est l'inverse qui se passe. Les Romands voient la Suisse alémanique s'éloigner. Le temps de parcours entre les deux régions linguistiques augmente. De nombreux chantiers sont prévus en Suisse occidentale pour rattraper le retard qui a été pris dans le développement des infrastructures ferroviaires. Mais ces travaux dégraderont l'horaire des CFF en Suisse romande pour la décennie à venir.

Le temps de parcours entre Lausanne et Berne va augmenter. Cela ne va-t-il pas à l'encontre des promesses de Rail 2000?

Je comprends ce souci. D'abord, il y a l'horaire mis en consultation par les CFF qui prend en compte les chantiers. Là, un groupe de travail a été créé et je peux vous dire que ce changement d'ho-

raire n'entrera pas en vigueur en 2024, mais en 2025. Ce qui nous donne, aux CFF et aux partenaires, un peu plus de temps pour trouver de meilleures solutions. Ensuite, il y a la décision des CFF d'abandonner le système WAKO (ndlr: système pendulaire des trains Bombardier pour rouler plus vite en courbe). Cette décision nous a pris par surprise, parce que nous nous avons fait confirmer plusieurs fois par les CFF que WAKO fonctionnera. C'est un vrai problème. Nous aurions dû gagner quelques minutes entre Lausanne et Berne et nous n'y arriverons pas. Nous avons déjà lancé des études pour trouver des alternatives. Cela pourrait être la première étape d'une nouvelle ligne entre Fribourg et Lausanne, mais c'est encore trop tôt pour le dire.

Alors pourquoi Perspective Rail 2050 ne présente-t-il

pas d'amélioration pour cette ligne?

Le document Perspective Rail 2050 présente notre stratégie à long terme pour le développement du réseau, pas les détails pour des lignes particulières. Nous disons qu'il faut réfléchir sur ce qui est le plus important au niveau stratégique. Les lignes à longues distances ou le trafic d'agglomération? Quel est le problème de la ville de Lausanne? Il y a trop de voitures. Ces voitures viennent-elles de Berne, ou est-ce des gens qui pendulent dans l'agglomération? En réalité, ce sont plutôt des pendulaires. Donc, il faut développer les transports sur les courtes et moyennes distances. Pour les liaisons grandes distances, Rail 2050 dit qu'elles doivent être compétitives avec la voiture. Entre Berne et Zurich, le train est compétitif, par contre il ne l'est pas entre Lausanne et Berne. Donc, Rail 2050 laisse toujours ouverte la possibilité de construire une nouvelle liaison. **RBO**



Un enjeu national

● Le principal objectif de la modernisation de la gare de Lausanne est l'allongement des quais à 420 m pour pouvoir accueillir des trains de 400 m. Le nœud ferroviaire de Lausanne est l'un des gros points noirs du réseau suisse. La mise à niveau de la gare, où passent deux lignes majeures (Simplon et Genève-St-Gall) est indispensable. Sans quoi tout le réseau sera déstabilisé. Les CFF sont déjà amenés à faire des propositions pour dégrader l'horaire en Suisse romande.

Cette modernisation de la gare de Lausanne aurait dû être faite il y a 20 ou 30 ans. Mais les responsables des infrastructures ferroviaires en Suisse se sont

réveillés il y a une dizaine d'années. Les Chambres fédérales ont validé plus d'un milliard pour la gare de Lausanne en 2013. Le chantier devait durer une décennie. La mise en service de la nouvelle gare était fixée en 2025. Désormais, elle est espérée pour 2033.

La décision d'approbation des plans de la gare de Lausanne a été délivrée en juin 2019. Pour l'instant, seuls des travaux préparatoires et annexes ont pu se faire. La raison d'être de ce chantier - modernisation de la plateforme ferroviaire et agrandissement des quais - est encore bloquée par la procédure. **RBO**

Procédures en question

● La modernisation de la gare de Lausanne n'est pas le seul projet à souffrir de retards conséquents. «Pour l'étape d'aménagement ferroviaire 2025, seul un milliard a été dépensé (*ndlr: sur 6,4 milliards*), pour l'instant, et pour l'étape suivante, 2035, quasi rien n'a été dépensé, note Olivier Français. Il y a tellement de retards dans les projets ferroviaires que le Conseil fédéral veut tout décaler de 4 ans.»

Ce printemps, le conseiller aux États a donc déposé un postulat qui demande un état de lieux des procédures

ferroviaires et l'amélioration des processus.

«Il faut changer les méthodes de travail, ce n'est plus possible, constate-t-il. On se trouve avec un système pervers d'études et de contre-études. Au final plus personne ne sait qui est responsable de quoi.» Pour le sénateur vaudois, il y a un manque de «leadership» pour mener à bien ces projets d'envergure: «Il faut savoir prendre des risques mesurés. C'est comme cela que l'on avance. Mais on n'ose plus. C'est là que le bât blesse.»

RBO