

2 Actualité

La future gare de Lausanne fait du surplace

VAUD Trois ans après l'octroi du permis de construire, une année après son lancement en grande pompe, le chantier de la gare, essentiel au développement ferroviaire romand, n'a guère avancé. Pourquoi? Eclairage en quatre points

SAMI ZAÏBI
@ZaibiSami

C'était il y a un peu plus d'une année. La conseillère fédérale chargée des Transports, Simonetta Sommaruga, inaugurerait en grande pompe le chantier de la gare de Lausanne. Pour couper le ruban rouge, elle était accompagnée des conseillers d'Etat Nuria Gorrite (VD), Serge dal Busco (GE), de la municipale lausannoise Natacha Litzistorf ainsi que du CEO des CFF Vincent Ducrot. Une belle brochette pour lancer un chantier titanesque devisé à 1,3 milliard de francs et absolument essentiel pour l'avenir de la mobilité romande.

Sauf qu'au moment d'effectuer ce «premier coup de pioche», les CFF ne disposaient pas des autorisations pour construire le cœur de la gare de demain. Et ils ne les ont toujours pas. Le chantier, qui devait initialement s'achever en 2025, puis en 2032, risque d'accumuler davantage de retard et de générer d'importants surcoûts. En cause, des raisons logistiques, historiques, mais également politiques.

1 Un chantier complexe aux multiples contraintes

Avant toute chose, il faut reconnaître que la rénovation de la gare de Lausanne est un défi logistique. Il s'agit de doubler sa capacité malgré un bâti environnant dense et complexe. Ensuite, cette gare étant un maillon central du réseau ferroviaire romand, il est impossible d'y interrompre le trafic des voyageurs. Et comme si cela ne suffisait pas, le chantier intègre également la transformation du métro existant, le M2, et la création de la station de départ du futur M3. Le tout dans un secteur en pente, fortement habité, où les grosses machines doivent se faire silencieuses et le moins perturbantes possible pour les riverains. Et il ne faut surtout pas toucher à la marquise centenaire, fierté des Lausannois.

Enfin, c'est un projet autour duquel une myriade d'acteurs ont leur mot à dire: les CFF, le canton de Vaud, la ville de Lausanne, mais aussi l'Office fédéral des transports, qui a pour mission de valider les plans des CFF. Une telle diversité d'acteurs ne rend pas évidente la bonne conduite d'un projet aussi complexe.

2 Des quais pas assez larges

Pour augmenter à 200 000 voyageurs par jour sa capacité, la gare de Lausanne devra être en mesure d'accueillir les trains de 400 mètres sur tous ses quais, ce qui n'est actuellement possible que sur deux d'entre eux. Pour absorber le flux généré par ces



La rénovation de la gare de Lausanne est un défi logistique de taille. Il s'agit, entre autres, de doubler sa capacité malgré un bâti environnant dense et complexe. (LAUSANNE, 4 JUILLET 2022/LAURENT GILLIÉRON/KEYSTONE)

mastodontes, il est indispensable d'élargir les quais. «Mais si l'on applique la largeur optimale, le front sud serait plusieurs dizaines de mètres plus loin, et l'on aurait dû détruire beaucoup plus de bâtiments», explique Astrid Etienne, cheffe du projet Nœud de Lausanne au sein des CFF. Il a donc été décidé d'élargir modérément les quais et, pour compenser, de construire une troisième voie souterraine, afin de démultiplier les accès aux quais et ainsi maintenir plus longtemps les voyageurs sous terre. Un accord en ce sens a été passé il y a plusieurs années entre les CFF et l'OFT.

En 2019, l'OFT a délivré son approbation des plans, qui équivalait à un permis de construire. Sauf que cette décision est assortie de 197 «charges», soit des demandes d'améliorations techniques. «Un nombre inhabituellement élevé», dû aux «lacunes et manquements du dossier déposé par les CFF», nous explique l'OFT. Pour les CFF en revanche, c'est un chiffre normal, au vu de la complexité du chantier. Toujours est-il que certaines de ces charges sont dites «bloquantes» et empêchent les CFF d'entrer dans le vif du sujet. L'une d'entre elles concerne les quais, dont l'OFT s'inquiète qu'ils ne garantissent pas la sécu-

rité des voyageurs, malgré l'accord passé avec les CFF pour transiger sur les normes.

Commence alors une partie de ping-pong entre les CFF et l'OFT qui, trois ans plus tard, n'est toujours pas achevée. En novembre dernier, la conseillère d'Etat Nuria Gorrite s'inquiétait dans *24 Heures* d'un possible retard supplémentaire de deux ans. En février, un accord a été trouvé entre les différents partenaires pour faire débiter le gros des travaux en fin d'année, soit un an plus tard que prévu. En attendant, les CFF s'attellent aux travaux préparatoires, comme la destruction de bâtiments côté sud ou la mise en place de structures pour les futures opérations. «On a construit tout ce pour quoi on n'avait pas de charges. Mais aujourd'hui, tant que je n'ai pas les autorisations, je n'ai pas le point de départ», déplore Astrid Etienne, qui espère encore s'en tenir à l'agenda, avec une mise en service de tous les quais en 2029 et une inauguration finale en 2032.

3 Des tensions entre les CFF et l'OFT

Mais comment expliquer ces retards dus à ces fameuses charges? A en croire l'OFT, c'est parce que le projet des CFF était

mal ficelé. Plusieurs sources estiment en effet que les CFF ont mal géré le projet, surtout au début, et ont dû faire face à un manque d'ingénieurs. Selon les autorités vaudoises et lausannoises, c'est l'OFT, et son «formalisme excessif», qui serait responsable. Une chose est sûre, c'est que le torchon brûle entre l'ex-régie fédérale et l'office qui la chapeaute. «Ces dernières années, l'OFT a assumé de plus en plus de prérogatives au détriment des CFF, qui ont perdu leur indépendance, analyse un observateur bien renseigné. A long terme, tous deux ont les mêmes intérêts, mais à court terme, il s'agit parfois de montrer qui a le pouvoir.»

Une source proche du dossier évoque un «dialogue de sourds», qu'elle illustre par une anecdote: «Quand les CFF transmettent des plans, ils doivent y inclure des codes QR. En début d'année, ils ont oublié de le faire pour un envoi. Au lieu de les appeler directement, l'OFT a envoyé une lettre quatre mois plus tard, leur expliquant qu'ils avaient mal fait leur travail.» Astrid Etienne, qui refuse de commenter ce supposé «formalisme excessif» de l'OFT, se contente d'observer qu'il y a «beaucoup d'angoisse et de niveau de détail demandé». Par exemple, un des points encore en attente de

validation concerne l'ancrage de pieux pour l'installation de quais provisoires.

De son côté, l'OFT assure désormais «traiter ce projet de manière prioritaire», avec une douzaine de personnes qui travaillent en permanence dessus. Chez les CFF également, d'importants moyens sont déployés, au risque de retarder d'autres chantiers en cours dans le canton. Malgré cela, beaucoup doutent de la faisabilité du projet dans les temps. Olivier Français, conseiller d'Etat spécialiste du rail, estimait à 10-20 millions les potentiels surcoûts dans un sujet diffusé récemment par la RTS.

4 Manque de vision et de gouvernance

Avec tous ces attermolements autour d'un projet aussi important, une question s'impose: y a-t-il eu un manque de gouvernance politique? Simonetta Sommaruga, à laquelle répondent tant les CFF que l'OFT, aurait-elle pu, voire dû, intervenir? «Les possibilités de pression politique sont limitées», pointe Roger Nordmann, conseiller national socialiste qui a participé à la séance de février pour «mettre de l'huile dans les rouages».

Un autre acteur du rail actif à Berne n'est pas du même avis:

«Pour Sommaruga, cette problématique relève de l'opérationnel et ne la concerne pas... Or ce chantier dépasse largement l'opérationnel: s'il est encore retardé, l'axe est-ouest du pays sera fortement impacté.» Un autre expert va plus loin: «Sommaruga ne dirige pas, elle laisse faire l'OFT, tant que celui-ci va dans ses lignes». Cet intervenant cite un article de la Weltwoche, qui qualifie Peter Füglistaler, chef de l'OFT depuis douze ans, d'«homme-téflon de Sommaruga»: une personne qui prend tous les coups à la place de la conseillère fédérale, et sur qui tout glisse.

«Ce chantier n'a rien de visionnaire, c'est une simple mise à niveau qui aurait dû être effectuée il y a au moins trente ans»

UNE SOURCE PROCHE DU DOSSIER

Oltre le manque de gouvernance, tous les experts que nous avons contactés soulignent un manque de vision à moyen et long terme. Car les travaux actuels, bien que nécessaires, ne suffiront pas longtemps: «Ce chantier n'a rien de visionnaire, c'est une simple mise à niveau qui aurait dû être effectuée il y a au moins trente ans», analyse froidement une source proche du dossier. Bien qu'elle soit la plus grande gare romande et le troisième nœud ferroviaire suisse, la gare de Lausanne est l'une des dernières de Suisse à être redimensionnée. Lors du premier coup de pioche, Vincent Ducrot parlait d'ailleurs de «rattraper le retard».

Et après? «A Lausanne, il faudra de toute façon construire une gare souterraine, à un horizon de vingt ou trente ans si on est optimiste», résume Tobias Imobersteg, président de la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap). Un point sur lequel s'accordent la majorité des experts que nous avons contactés, qui profitent au passage d'égratigner «Rail 2050», la stratégie présentée fin juin par Simonetta Sommaruga et qui fait une croix sur le développement des grandes lignes. En filigrane, entre les retards de chantier et le manque de compétitivité du rail émerge une crainte: celle de ne pas parvenir à effectuer un report modal indispensable pour combattre le changement climatique. ■