

Lausanne

La modernisation de la gare tourne au vaudeville

Malgré les promesses de l'Office fédéral de transports et des CFF, le chantier est encore retardé de «plusieurs mois». Cette fois, la «statique» de l'édifice est en cause.

Renaud Bournoud

«Une priorité nationale.» C'est ce qu'affirmait en 2011 l'ancienne conseillère fédérale Doris Leuthard au sujet de l'agrandissement de la gare de Lausanne. Depuis, la modernisation de l'infrastructure ferroviaire a tourné au vaudeville. La «priorité nationale» a presque dix ans de retard sur le calendrier initial. Le projet est empêtré dans des procédures où l'on empile les expertises.

Dernière péripétie en date: la «statique» de l'édifice. Mardi, l'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé que «les plans et calculs soumis par les CFF ne permettent pas de démontrer que la structure de la nouvelle gare de Lausanne sera statiquement sûre». Les CFF sont donc priés de retourner à leur calculette.

L'engagement de la Saint-Valentin

«Cela prendra du temps, car les CFF ont pas mal de travail devant eux», note l'OFT. Résultat, plus personne ne sait quand le gros du chantier va pouvoir démarrer. L'Office fédéral des transports pense que cela va prendre «plusieurs mois». Le Canton et la Ville de Lausanne parlent «d'au moins douze mois» et les CFF indiquent que la durée «ne peut pas encore être estimée».

En février dernier, le jour de la Saint-Valentin, l'OFT et les CFF s'étaient engagés publiquement à mieux collaborer afin de pouvoir commencer les «phases de chantier importantes avant la fin de l'année». Notamment les quais et les chantiers situés sous la place de la Gare. Cette promesse n'est pas tenue. Il y a trois semaines, en réponse à une question du conseiller national Raphaël Mahaim, le Conseil fédéral assurait encore que ce calendrier était «toujours d'actualité». La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a été informée lundi soir de ces nouveaux retards.

«Les manquements»

Que faut-il comprendre de cette histoire de statique? Le projet de la gare ne tient pas debout? Simonetta Sommaruga apporte une réponse, via des citations que nous a transmises sa porte-parole: «Il s'avère que le projet de transformation «Gare de Lausanne», élaboré par les CFF, présente des manquements en matière de statique qui concernent la gare, les quais et le sous-sol de la place de la Gare. C'est ce qu'ont révélé les examens techniques réalisés par l'OFT, qui est l'autorité de surveillance. En l'état, l'OFT ne peut donc pas donner son feu vert concernant ces parties du projet. La sécurité a la priorité absolue.» Néanmoins, la conseillère fédérale dit comprendre «la déception du Canton de Vaud et de la Ville de Lausanne» et les invite «à un échange».

Le 4 juin 2019, l'OFT a délivré la décision d'approbation des plans pour le projet Léman 2030 de réaménagement de la gare de



À l'arrêt
Derrière les palissades du chantier, il ne se passe rien. KEYSTONE/LAURENT GILLIERON

«La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga doit taper du poing sur la table pour que cela bouge. Sinon, c'est tout le réseau ferroviaire suisse qui va être impacté par les retards de la gare de Lausanne.»

Olivier Français, conseiller aux États

«J'ai demandé d'enlever les palissades»

● L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé mardi que le chantier de la gare de Lausanne sera encore retardé de plusieurs mois. Membre du comité de pilotage du projet de la gare, où elle représente la Ville, Natacha Litzistorf assiste impuissante à l'enlèvement du projet.

Que va-t-il se passer maintenant sur la place de la Gare? J'ai demandé formellement d'enlever toutes les palissades de chantier derrière lesquelles il ne se passe rien. C'est exclu qu'elles restent, notamment sur la place de la Gare (ndlr: des discussions avec les CFF sont en cours à ce sujet). La population lausannoise, les commerçants et les usagers

Lausanne. Ce qui équivaut à une autorisation de construire. Mais l'office fédéral l'a conditionné à toute une série de «charges», des améliorations techniques que les CFF, maître d'ouvrage, devaient apporter au projet. Les deux «partenaires» peinent toujours à s'entendre pour lever ces charges qui bloquent le chantier depuis des années.

«Vérifier les calculs»

Qu'en pensent ceux qui ont élaboré un projet qui contient «des manquements»? Les CFF «regrettent ce report des travaux et vont demander à leurs mandataires de vérifier les calculs statiques suite à une expertise», écrivent-ils dans leur communiqué de presse. Il faut savoir que

les CFF sous-traitent pour l'élaboration des dossiers. Nous avons donc contacté l'expert responsable de la gare de Lausanne du bureau d'ingénieur Basler & Hofmann, l'un des mandataires.

Il nous a répondu qu'il n'avait «pas le droit de nous parler» et qu'il fallait regarder avec les CFF. Ces derniers assurent qu'il n'y a «pas de problème de sécurité dans le projet de la gare. Elle ne va pas s'écrouler.» En revanche, ils doivent apporter des compléments à leurs calculs et «repenser certains aspects sur la statique de l'ouvrage». La modernisation de la gare est complexe. «Certains aspects doivent être plus compréhensibles pour que l'OFT puisse approuver le projet», expliquent les CFF.

Fin connaisseur des questions ferroviaires, ingénieur de profession, le sénateur Olivier Français résume l'affaire ainsi: «Soit il y a un réel problème de statique et il aurait dû être identifié plus tôt, soit il s'agit encore d'exigences sursécuritaires de l'OFT. Dans les deux cas, cela ne va pas!» Pour le conseiller aux États, le vrai problème se trouve dans la conduite du projet. «La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga doit taper du poing sur la table pour que cela bouge. Sinon, c'est tout le réseau ferroviaire suisse qui va être impacté par les retards de la gare de Lausanne.»

Des surcoûts colossaux difficiles à chiffrer

Cette succession de reports va générer des surcoûts colossaux. Mais comme personne ne sait quand ces travaux vont réellement débuter, il est difficile d'articuler un montant. Les CFF vont rapidement entamer des discussions avec les entreprises concernées par les chantiers reportés pour une «démobilisation partielle».

La refonte du nœud ferroviaire de Lausanne a été soutenue par le peuple en 2014, à l'occasion de la votation sur le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Il était prévu de terminer le chantier de la gare en 2025, après une décennie de travaux. Lausanne est le dernier grand nœud ferroviaire de Suisse à ne pas avoir été modernisé. Pour assurer le développement du réseau ferroviaire en Suisse romande, par rapport à la Suisse allemande, sa mise à niveau aurait dû être faite il y a plus de vingt ans.



Natacha Litzistorf
Municipale Verte
à Lausanne

doivent pouvoir se réappropriés ces espaces.

Quelles seront les conséquences financières de ces reports?

Lorsque l'OFT estime les surcoûts dus aux retards du chantier, il ne prend pas en compte l'impact financier sur les autres projets qui y sont liés, comme les métros. Je rappelle qu'au bout du M3 il y a l'éco-quartier des Plaines-du-Loup. Cela ralentit le développement de la ville

et de la région. Et cela a un coût. Il faudra aussi penser au dédommagement des commerçants autour de la gare, qui souffrent.

Comment en est-on arrivé là?

Cette histoire de statique ne doit pas occulter tous les problèmes précédents. Il y a un vrai problème de gouvernance de ce projet. L'OFT doit mettre plus de ressources humaines qualifiées sur ce dossier. Tout porte à croire que la Suisse romande n'est pas une priorité à Berne. La conseillère fédérale n'est pas présente sur ce dossier mais nous attendons aujourd'hui qu'elle s'implique dans la gestion de cette crise majeure qui pourrait mettre à mal la cohésion nationale. Car c'est de cela dont il s'agit aussi. **RBO**

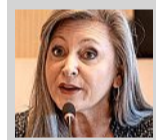
Réaction

«C'est une situation sans précédent»

Nuria Gorrite, cheffe du Département vaudois des infrastructures, veut rencontrer le Conseil fédéral.

Votre réaction, à chaud?

Il y a un an, j'avais tiré la sonnette d'alarme avec la Ville de Lausanne. J'avais dit que je redoutais deux ans de retard et demandé une réorganisation de la conduite du projet au niveau fédéral. Aujourd'hui s'ajoutent des divergences d'experts sur la statique de la gare. J'en prends acte avec un immense regret. La mise à niveau de cette gare est planifiée depuis trente ans. Il était question d'une inauguration en 2025.



Nuria Gorrite
Conseillère d'État

Le constat amer que nous devons maintenant faire, c'est qu'elle aura lieu au mieux en 2034.

Que direz-vous à Berne?

Je sollicite un entretien avec Mme Simonetta Sommaruga, cheffe du Département fédéral des transports, pour lui faire part de notre préoccupation partagée par les cantons romands. Nous souhaiterions évoquer avec elle les conséquences de ce retard additionnel et la création d'une task force pour traiter en mode «crise», et non en mode usuel, la statique de la gare et la libération des charges au projet.

On sent de l'impatience...

Oui, car les mauvaises nouvelles s'enchaînent. Le nouvel horaire, dont nous avons pu retarder la mise en vigueur en 2025, représente une péjoration et on nous avait promis que cela se résoudrait avec la nouvelle gare. Or ce projet est retardé. Les CFF ont aussi renoncé à la technologie WAKO qui permettrait d'accélérer la liaison Lausanne-Berne. C'est une situation sans précédent pour le nœud ferroviaire de la Suisse romande.

Le M2 en souffrira-t-il?

Le chantier de nouveau tracé du M2 pour doubler sa capacité entre la gare de Lausanne et celle du Flon est confié aux CFF et est intimement lié à celui de la gare CFF. Tout décalage aura inévitablement un impact sur les projets de métros. Pour la population, qui doit déjà faire face à la surcharge de la fréquentation de la gare et du M2, la réponse est retardée d'autant! En ce qui concerne le M3, nous devons encore examiner la situation. **Philippe Maspoli**