

Le chantier de la gare de Lausanne encore retardé

VAUD Un nouveau refus des plans CFF par l'Office fédéral des transports repousse d'au moins une année le début du chantier titanesque, qui avait déjà accumulé les retards

SAMI ZAÏBI

🐦 @ZaibiSami

Une décennie. La rénovation de la gare de Lausanne, essentielle au développement ferroviaire romand, aura presque une décennie de retard. Voilà la conséquence d'un énième report du début du gros des travaux annoncé ce mardi par les CFF. Devant initialement être inaugurée en 2025, puis en 2032, l'agrandissement du «nœud de Lausanne», devisé à plus de 1 milliard de francs, ne verra pas, semble-t-il, le jour avant 2034.

En cause: un énième refus de l'Office fédéral des transports (OFT), chargé de valider les plans des CFF. C'était déjà pour cette raison que ce chantier particulièrement complexe (il doit allonger les quais, multiplier les passages sous-voies et intégrer l'agrandissement du M2 et le nouveau M3) avait été repoussé à plusieurs reprises, malgré un permis de construire remis en 2019 et un «premier coup de pioche» donné par la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga en 2021.

En début d'année, devant les retards persistants et les querelles entre l'OFT et les CFF, un groupe de travail spécifique a été mis en place pour fluidifier et accélérer la procédure, avec à la clé une augmentation des moyens engagés de part et d'autre. Les deux instances se sont accordées sur l'objectif de lancer le cœur du chantier d'ici à la fin de l'année. Cet est encore, dans le cadre d'une enquête du *Temps*, tant la régie que la Confédération assuraient que cet objectif serait

tenu. Ce ne sera pas le cas. Cette fois, l'OFT annonce 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».

«Fin août, nous avons reçu des CFF un certain nombre d'éléments concernant le sous-sol, le front sud et les quais notamment, explique Florence Pictet, porte-parole de l'OFT. Notre tâche a été d'examiner si ces éléments répondaient à des critères de sécurité structurale; or nous sommes arrivés à la conclusion que les plans et les documents reçus jusqu'ici ne permettent pas de répondre à cette question.» En d'autres termes, huit ans après la première mouture du projet, on se rend compte que le cœur de l'ouvrage n'est pas assez solide...

«On en vient à se sentir méprisés en Suisse romande. L'indignation est à son comble»

NATACHA LITZSTORF, MUNICIPALE LAUSANNOISE

Pour le canton comme la ville de Lausanne, c'est un coup de massue. «Ce projet devait marquer symboliquement le retour de la Suisse romande parmi les grands projets ferroviaires helvétiques. Il doit désormais y avoir une prise de conscience au niveau national. Il y va de l'unité du pays!» s'insurge Nuria Gorrite, conseillère d'Etat chargée des Transports. Natacha Litzstorf, municipale lausannoise chargée de l'architecture,

va même plus loin: «Si Berne persiste à ne pas comprendre l'importance de ce chantier, cela pourrait mettre en cause la cohésion nationale. Quand on regarde l'histoire de la Suisse, quoi de plus fort dans notre identité que les chemins de fer fédéraux? Or là, on en vient à se sentir méprisés en Suisse romande. L'indignation politique est vraiment à son comble.»

«Clarifier les divergences»

Les deux politiciennes, visiblement marquées par cette mauvaise nouvelle, demandent que les CFF et l'OFT «se dotent de ressources et des compétences nécessaires pour créer une task force et clarifier les divergences d'experts, de manière à limiter les retards de la gare de Lausanne et leurs conséquences». «Ce n'est pas seulement l'affaire du canton ou de la ville, cela concerne tout le réseau ferroviaire romand, qu'on ne peut plus développer par manque de place à Lausanne», s'étouffe Nuria Gorrite. Selon nos informations, Vincent Ducrot, CEO des CFF, s'est désormais emparé du sujet.

En attendant, Natacha Litzstorf a demandé formellement à l'OFT et aux CFF d'ôter les palissades sur la place de la gare: «Vu que les travaux ne pourront pas avancer avant au moins une année, je veux qu'on puisse se réapproprier ces espaces, ce qui aurait un impact positif très concret pour». L'élué enfonce le clou: «Les questions financières sont déjà abordées maintenant du côté de la ville de Lausanne. Je veux que l'on modélise l'impact financier de la gare sur tous les chantiers connexes, notamment les métros. Je peux vous dire une chose: ce fiasco n'est pas de la faute des communes, et ce ne sont pas elles qui vont payer!» ■