

Bérézina en gare de Lausanne

TRAVAUX La déroute et les retards du projet des CFF dans le chef-lieu vaudois, essentiel pour la Suisse romande, vont au-delà du conflit d'experts. Ils mettent en lumière un manque de vision, de gouvernance et de collaboration des acteurs impliqués

SAMI ZAIBI
@ZaibiSami

La Suisse romande a trois trains de retard. Après l'annonce par les CFF, en juillet, que les nouveaux trains duplex ne pourront pas réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne, voici que le chantier de la gare de Lausanne est une énième fois renvoyé, portant à au moins dix ans son retard total, et repoussant également les autres projets connexes, tant dans la capitale vaudoise que dans le reste de la Suisse romande.

Le scénario est rocambolesque. Alors que le premier projet a été soumis en 2015, voici que huit ans plus tard, à quelques semaines de ce qui devait finalement constituer le lancement du gros des travaux, on apprend que la solidité même de la structure de l'édifice n'est pas prouvée. Un énième épisode dans le dialogue de sourds entre les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT), chargé de valider les plans.

Chantier complexe

Rappelons d'abord que le chantier de la gare de Lausanne est un casse-tête technique. Sur un périmètre réduit, en pente, déjà très construit et très habité, il s'agit de doubler les flux des passagers ferroviaires. Cela tout en percant un tube pour le nouveau métro M3, un tunnel plus grand et une nouvelle station pour le M2, ainsi qu'un troisième passage sous-voie afin d'absorber le surplus de passagers sans trop élargir les voies. Conséquence: la nouvelle gare de Lausanne ressemblera à un véritable gruyère.

Voilà certainement ce qui donne tant de cheveux blancs aux multiples experts qui se sont penchés sur la question, et qui explique pourquoi l'OFT nourrit des doutes quant à la «statique», soit la résistance, du front sud, des quais et du sous-sol de la place de la Gare. Mais la complexité du chantier ne saurait occulter la responsabilité des ingénieurs, des CFF et de l'OFT.

Un conflit d'experts

En effet, il semblerait que le dernier épisode en date soit le résultat d'un conflit d'experts pour le moins risible. N'ayant pas les compétences nécessaires à l'interne, les CFF s'en remettent à des acteurs externes pour toutes les prestations d'architecture ou d'ingénierie. Leur mission: résoudre les près de 200 «charges», soit points à éclaircir, dont l'OFT a assorti en 2019 son approbation des plans, et qui bloquent le lancement du chantier.

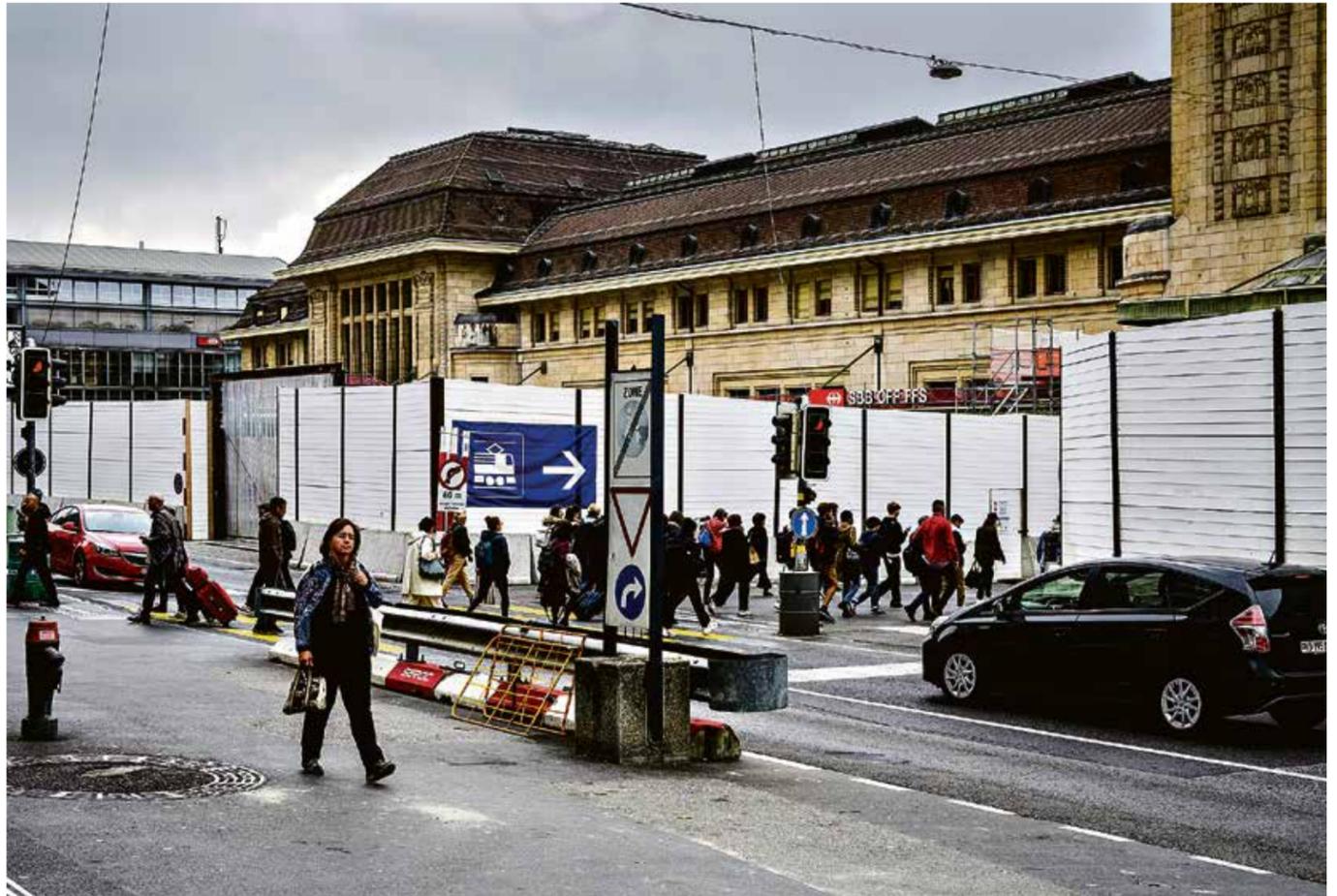
Or il semblerait que le problème de statique provienne d'un différend entre deux de ces prestataires externes. D'un côté, un cabinet d'ingénieurs considéré comme l'un des meilleurs du pays. De l'autre, un professeur émérite de l'EPFZ spécialisé dans la statique de la construction. Selon nos informations, la source de la confusion serait... une méthode différente de calcul, ce qui expliquerait pourquoi les CFF ont remis, en mai dernier, un document contenant des erreurs et des omissions.

Les deux parties se refusent à confirmer ou infirmer cette information, tandis que les CFF indiquent sobriement s'apprêter à «analyser avec leurs mandataires les divergences constatées et fournir les éclaircissements demandés».

Des CFF dépassés?

Comment a-t-on pu en arriver là? Selon un acteur du domaine, cette gabegie s'explique principalement par un «problème d'organisation»: «L'accumulation de retards ces dernières années a mis les équipes sous forte pression. De cette pression a certainement résulté un dysfonctionnement d'organisation.» Car,

A la gare de Lausanne, un fiasco qui interroge sur la capacité des CFF à mener à bien un projet d'envergure en Suisse romande.
(12 OCTOBRE 2022/
EDDY MOTTAZ/
LE TEMPS)



selon les informations dont dispose cet expert très bien renseigné, il semblerait que pour grappiller du temps, les CFF n'aient pas effectué de «contrôle qualité» du travail fourni par le cabinet d'ingénieur, contrairement au processus habituel. «Or l'OFT dispose d'experts à même de faire ces vérifications, et ils sont tombés sur des aberrations.»

Notre source pointe également la difficulté à trouver du personnel. «Trouver de bons ingénieurs civils est un défi constant. On a de la peine à s'en rendre compte, mais notre pays connaît un dynamisme ferroviaire démesuré par rapport à sa taille. Cependant, les hautes écoles et les EPF peinent

à suivre, il faut donc parfois embaucher à l'étranger.»

Au-delà de ces problèmes d'experts, le fiasco de la gare de Lausanne interroge également sur la capacité des CFF à mener à bien un projet d'envergure en Suisse romande, après avoir, pendant trois décennies, et sans accrocs majeurs avec l'OFT, multiplié les projets titanesques outre-Sarine. C'est du moins ce que laisse penser l'OFT quand il dénonce les «coquilles vides» envoyées par les CFF ces dernières années, avec un projet qui changeait fréquemment, puis, ces derniers mois, des dossiers complets mais parcourus d'erreurs et d'omissions.

Depuis une année, les CFF et les autorités locales pointaient, quant à eux, un «excès de formalisme» de la part de l'OFT, qui n'aurait pas pris la mesure

«Il faut être dans une logique de coopération»

NATACHA LITZISTORF,
MUNICIPALE DE LAUSANNE

du projet, tardant à répondre et peinant à hiérarchiser les priorités. Pour saisir la tension entre ces entités fédérales, qui

répondent pourtant toutes les deux à la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, il faut se rappeler que le transfert de la capacité de planification des CFF vers l'OFT il y a quelques années a été très mal vécu, débouchant sur un conflit de personnes qui envenimait les relations.

Mais, désormais, tant l'OFT que les CFF reconnaissent que les problèmes soulevés n'ont rien de cosmétique. Notre expert ne voit qu'une piste de solution: «Il faut arrêter de chercher des boucs émissaires et se mettre au travail. Seules deux personnes peuvent mettre cela en route: Vincent Ducrot, le

patron des CFF, et Peter Füglistaler, le patron de l'OFT.»

Natacha Litzistorf, municipale de Lausanne chargée de l'architecture, qui n'a pu qu'assister, impuissante, à ces échanges tendus ces dernières années, abonde dans son sens: «On a l'impression que le fonctionnement actuel repose plus sur de la confrontation que sur de la coopération. Désormais, il faut absolument être dans une logique de coopération, car ce projet n'est pas seulement nécessaire, il est aussi constitutif de notre identité: la construction des grandes infrastructures constitue le squelette de nos Etats-nations.» ■

Les Suisses alémaniques aussi ont mal à leurs trains

OUTRE-SARINE La Suisse romande crie à la discrimination. Elle ignore toutefois qu'une bonne partie des germanophones se plaignent aussi d'être les oubliés des CFF

BORIS BUSSLINGER
@BorisBusslinger

Du retard, des surcoûts, la prolongation de nuisances sonores et visuelles, mais surtout la stagnation de travaux absolument nécessaires: Lausanne avait la gueule de bois ce mardi à la suite de l'annonce du nouveau report du chantier du nœud ferroviaire vaudois – qui pourrait ne trouver son épilogue qu'en 2034. Un mal de tête couronné d'une désagréable impression que les infrastructures de l'ouest passent toujours derrière les alémaniques. «On en vient à se sentir méprisés en Suisse romande», fustigeait ce lundi la municipale lausannoise Natacha Litzistorf. «Il faut une prise de conscience au niveau national», renchérisait Nuria Gorrite, conseillère d'Etat chargée des transports. La région lémanique a de bonnes raisons de taper du poing sur la table, mais rappelons qu'elle n'est pas la seule à avoir des raisons de pester contre les CFF.

Un mécontentement plutôt bien distribué

C'était le 26 septembre dernier: les cantons de Glaris, Schaffhouse, Appenzel Rhodes-Intérieures et Appenzel

Rhodes-Extérieures, Saint-Gall, les Grisons et la Thurgovie conviaient les médias à une grande conférence de presse. Ou plutôt à un cahier de doléances publiques. Le sujet: la politique «inacceptable pour les gouvernements de Suisse orientale» des CFF. Peu de temps auparavant, les chemins de fer helvétiques avaient annoncé l'abandon du projet «WAKO», un logiciel qui devait permettre le franchissement rapide des courbes, synonyme de gain de temps. L'annonce avait fait bondir les Romands, puisqu'il devait être introduit sur la ligne peu vélocé qui relie Lausanne et Berne. L'est du pays n'est cependant pas moins remonté, puisque le système était également censé accélérer les liaisons Zurich-Coire et Zurich-St-Gall.

Sept conseillers d'Etat dénoncent ce jour-là l'abandon d'une technologie dont ils attendaient beaucoup – mais ce n'est pas tout. C'est l'ensemble du dernier rapport d'aménagement des infrastructures des CFF qui leur déplait, du moins les chapitres les concernant. Les griefs sont multiples: mauvaises correspondances à Saint-Gall, cadence insuffisante entre Wil (SG) et Frauenfeld (TG), absence de réintroduction d'une liaison directe entre Zurich et Linthal (GL). Les Alémaniques déplorent que plusieurs de leurs demandes ne figurent pas dans le dernier message des CFF et préviennent: «Sans opposition, un espace de plus de 1,1 million d'habitants et de près de 700 000 employés serait privé d'améliora-

tion de l'offre de transports publics. Cette décision n'est ni compréhensible ni acceptable.» La réponse des CFF se fait toujours attendre, nous a confié le Département des transports des Grisons.

Egalement un gros retard à Berne

Les Suisses orientaux ne sont pas les seuls Alémaniques à faire la moue: en Suisse centrale, les cantons d'Obwald et de Nidwald se plaignent également de connexions défaillantes entre leurs deux capitales, Stans (NW) et Altdorf (OB), et Zurich, à destination de laquelle pendulent nombre de leurs habitants. La ville la plus peuplée de Suisse est régulièrement présentée comme la chouchoute des CFF, ce dont la compagnie se défend: «Actuellement, c'est en Suisse romande qu'il y a le plus de chantiers d'extension des infrastructures ferroviaires, rappelle un porte-parole. Ce sont plus de 5 milliards de francs qui sont investis par la Confédération en Suisse romande.» Il y a un phénomène de rattrapage, soulignent régulièrement les parlementaires romands. Une balade en gare de Zurich convaincra en effet n'importe qui de l'écart abyssal entre les infrastructures de la capitale financière et celles du reste du pays.

A l'heure d'apprécier ces nouveaux aménagements, admettons toutefois que personne n'est jamais vraiment content, puisque si les usagers se plaignent des trains trop lents, ils

ont également tendance à fustiger les travaux en cours. Surtout quand ils durent. A ce jeu-là, la ville des bords de la Limmat joue dans sa propre catégorie, puisque la NZZ relevait récemment que la gare de Zurich était en métamorphose-construction-rénovation depuis plus de trente ans sans discontinuité (l'épilogue est cependant prévu l'année prochaine) – avec son lot d'inconvénients. Dernier épisode en date: une odeur persistante dans les sous-sols du bâtiment, dont la quête de l'origine a passionné les médias alémaniques à la fin de l'été. C'est, pour finir, les toilettes des nouveaux trains (ceux dont le logiciel ne fonctionne pas bien) qui auraient suscité la puanteur.

Enfin, dans la liste des chantiers alémaniques suscitant la grogne, mentionnons encore celui de la gare de Berne. En juin 2022, un rapport du Contrôle fédéral des finances faisait état d'un très sévère dépassement de budget, les coûts totaux passant de 600 à 750 millions de francs (une hausse de 25%) alors que la mise en service originellement prévue pour 2025 ne devrait pas intervenir avant 2029 – si tout va bien. «La complexité du projet a été clairement sous-estimée», concluait le gendarme financier. Si les nouveaux retards en gare de Lausanne ne représentent pas une occasion de déboucher le champagne, les Romands peuvent ainsi se rassurer: ils ne sont pas les seuls à soupirer lorsqu'il est question de trains. ■