

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à la résolution Xavier de Haller et consorts
Gare CFF de Lausanne - les travaux restent à quai (22_RES_17)

Rappel de la résolution

Selon le communiqué de presse commun de l'Etat de Vaud et de la Municipalité de Lausanne publié le 11 octobre 2022, le début du chantier d'agrandissement de la gare CFF de Lausanne est repoussé d'au moins douze mois. Apparemment, le maître de l'ouvrage – les CFF et l'OFT – doit à nouveau travailler les aspects liés à la statique des structures prévues sous les quais et sous la place de la gare. Cela pourrait retarder de dix ans l'agrandissement de la gare CFF de Lausanne.

Depuis plusieurs mois, des mesures ont été prises afin de commencer les travaux. La place de la gare a été réaménagée. Les places de parc ont été supprimées. Des immeubles au sud de la gare ont été évacués. Ces mesures ont eu des impacts importants pour les habitants, les voyageurs et les commerces.

La gare de Lausanne est aujourd'hui la dernière gare d'importance nationale qui n'a pas été rénovée et adaptée aux besoins de la mobilité moderne.

Cette situation ne peut perdurer. Il est vital que la région lémanique et le canton puissent disposer d'une infrastructure qui fonctionne. Les enjeux climatiques sont évidemment au centre des préoccupations. Par la présente résolution, le Grand Conseil souhaite que le Conseil d'Etat :

- 1. intervienne auprès du maître de l'ouvrage afin que les travaux nécessaires soient menés immédiatement et sans désespérer ;*
- 2. prenne les mesures nécessaires afin que, durant la période consacrée au réexamen des travaux, l'utilisation de la place de la gare soit rétablie ;*
- 3. renseigne le Grand Conseil sur les conséquences pratiques et financières de ce retard sur la conduite des travaux, y compris pour les entreprises qui se sont vu attribuer des travaux.*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat tient à remercier le Grand Conseil pour son soutien, qui le conforte et le légitime dans ses revendications dans ce dossier hautement stratégique, qui concerne non seulement la mobilité des citoyens de ce canton, et aussi plus largement la qualité de l'offre dans ce nœud ferroviaire d'importance nationale. En regard des enjeux climatiques et environnementaux et de sa politique de report modal massif vers des modes de transport plus vertueux, le Conseil d'Etat se doit de soutenir des aménagements et un réseau ferroviaire de qualité, qui constituent la colonne vertébrale du système de transport public.

Le Conseil d'Etat rappelle que ce projet est un projet fédéral, piloté par l'Office fédéral des transports (OFT), réalisé par les CFF, et qui s'inscrit dans le programme Léman 2030. Ce programme est né d'un accord valdo-genevois signé en 2009 et conclu par la signature d'une convention-cadre entre la Confédération, représentée par l'OFT, les Cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF, relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Ainsi, le Conseil d'Etat siège aux côtés de l'OFT, des CFF, du Canton de Genève et de la Ville de Lausanne dans un comité stratégique de suivi des projets sous l'égide du programme Léman 2030. Ce programme est un ensemble de onze projets ferroviaires visant à doubler la capacité de la ligne entre Lausanne et Genève pour faire face à l'augmentation importante de la demande. Le Conseil d'Etat tient également à relever que ce programme a récemment permis, avec succès, la mise en service en 2021 des nouvelles installations de sécurité de la gare de Lausanne, prérequis indispensable à sa modernisation, l'inauguration de la nouvelle gare de Renens et sa passerelle « Rayon Vert » et, plus récemment en 2022, celle du saut-de-mouton et de la 4^e voie entre Lausanne et Renens offrant ainsi, depuis le changement d'horaire du mois de décembre, aux Vaudoises et Vaudois une cadence de quatre trains par heure et par sens entre Cossonay et Cully.

Mis initialement à l'enquête en 2015, le projet de la gare de Lausanne a fait l'objet d'une décision d'approbation des plans, rendue en juin 2019, et entrée en force en janvier 2021. Cette décision contient près de 200 charges (conditions au permis de construire) qui doivent être levées pour permettre de réaliser certains lots du projet. Les travaux préparatoires ainsi que certains autres travaux ont pu être exécutés ou sont en cours d'exécution depuis l'été 2021. En revanche, les travaux des ouvrages principaux, dépendant de charges, ne peuvent pas démarrer tant que les CFF n'apportent pas les compléments demandés par l'OFT.

En novembre 2021, voyant que le processus de levée des charges n'était pas assez rapide et surtout pas fluide, le Conseil d'Etat est intervenu à plusieurs reprises auprès des organes de pilotage de Léman 2030, ainsi que publiquement. Pour le Canton, en effet, il n'était pas admissible qu'un projet avec un permis de construire soit bloqué en raison de processus administratifs trop longs, dans un contexte où les deux partenaires, l'OFT et les CFF, se rejettent la faute mutuellement. Ces interventions, conjointes avec la Ville de Lausanne, ont abouti, au terme de longues discussions avec l'OFT, à la mise en place, en début d'année 2022, d'un mode partenarial de gestion de crise pour ce dossier. Cette organisation de projet resserrée, au sein duquel la Ville de Lausanne et le Canton siègent pour accompagner ce processus de levée des charges, était le fruit d'un accord entre tous les partenaires du chantier de la gare de Lausanne, avec l'engagement que les charges bloquantes seraient levées suffisamment tôt pour permettre un début des principaux travaux de la gare de Lausanne à la fin de l'année 2022 avec comme objectif de limiter le report de la fin des travaux à 2033.

En octobre 2022, alors que les CFF devaient recevoir les autorisations nécessaires à la réalisation des travaux, les commanditaires ont reçu l'information que des lacunes dans le dossier concernant spécifiquement la statique des ouvrages du projet empêchaient l'OFT de délivrer le sésame tant attendu, reportant ainsi le début des travaux à une date restant encore à définir. Le Conseil d'Etat, avec l'appui de la Ville de Lausanne, est intervenu publiquement auprès du Conseil fédéral pour demander la mise en place d'une gouvernance de haut niveau pour la gestion de cette crise. La Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a jugé nécessaire de recevoir les Autorités cantonale et communale, ainsi que les CFF pour modifier à nouveau la gouvernance du projet. Lors de cette rencontre, plusieurs engagements ont été pris à cet égard. Ainsi, il a été décidé de renforcer tant les équipes de projet de Léman 2030 avec des experts reconnus dans le domaine de la statique des ouvrages, que les services de l'OFT en charge d'approuver les dossiers, ainsi que la constitution d'une nouvelle instance. Cette dernière est composée du directeur de l'OFT Peter Füglistaler, du directeur des CFF Vincent Ducrot, de la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite et de la Municipale de la Ville de Lausanne Natacha Litzistorf et se réunissent toutes les deux semaines pour s'assurer de l'avancement des mesures prises et de leurs effets sur la durée.

Ainsi, pour répondre à la première demande de cette résolution du Grand Conseil, l'exposé des événements fait dans les précédents paragraphes démontre clairement que le Conseil d'Etat n'a eu de cesse de défendre les intérêts cantonaux directement auprès de la Confédération et des CFF. La structure de gouvernance mise en place lui permettra de continuer d'agir dans ce sens à l'avenir.

Concernant la deuxième demande du Grand Conseil, le Conseil d'Etat a soutenu la démarche de la Municipalité de Lausanne pour limiter l'impact des barrières du chantier de la gare de Lausanne tant que celui-ci ne démarre pas. Des discussions ont eu lieu entre la Commune, les CFF et l'OFT pour permettre aux piétons de se réappropriier l'espace qui était ceinturé par des palissades. Le Canton n'en était pas directement partie prenante, la place appartenant à la Ville, expropriée provisoirement par les CFF dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans menée sous la haute autorité de l'OFT. Ainsi, la Municipalité de Lausanne a dévoilé fin novembre 2022 le concept d'animation transitoire de la place de la Gare, et inauguré publiquement ces aménagements le 23 décembre 2022. Si le Conseil d'Etat est satisfait par la solution trouvée, il continuera cependant de tout mettre en œuvre pour que cet entracte dans le chantier de la gare dure le moins longtemps possible.

Finalement, pour ce qui concerne les conséquences financières de ce retard, il est encore trop tôt pour apporter une réponse. Selon les informations transmises au Conseil d'Etat, les CFF et l'OFT travaillent de manière concertée sur la résolution des aspects techniques des charges en lien avec la statique à long terme de l'ouvrage. Dès lors, le nouveau calendrier pour la gare de Lausanne sera connu au deuxième trimestre 2023. Tant que l'OFT et les CFF ne s'engagent pas sur ce calendrier définitif, il ne sera pas possible de chiffrer précisément les conséquences financières pour les projets de la gare de Lausanne et de développement des métros automatiques m2 & m3. Néanmoins, tout sera entrepris pour limiter leur ampleur. Le Conseil d'Etat informera le Grand Conseil une fois que la stabilisation du calendrier sera effective et que les impacts financiers auront pu être chiffrés. Dans ce sens, le Conseil d'Etat a déjà adressé sa demande pour l'évaluation des coûts supplémentaires engendrés par ces multiples reports et leur prise en charge par la Confédération.

Au surplus, le Conseil d'Etat a également rendu l'OFT et les CFF attentifs à la qualité de l'offre durant la longue période de travaux à venir pour mettre à niveau le réseau vaudois. En effet, les CFF, en plus du projet de la gare de Lausanne, devront mener à bien de nombreux chantiers d'entretien et de mises en conformité des accès aux trains en lien avec la loi sur les personnes à mobilité réduite (LHand – RS 151.3). Il est également intervenu dans le cadre de la modification des horaires en cours de planification aux CFF en vue d'améliorer la stabilité et la ponctualité des trains durant cette importante période de travaux et ceci dès 2025 déjà.

Le Conseil d'Etat continuera de suivre avec attention la mise en œuvre et la planification des projets ferroviaires sur le territoire cantonal. Il s'est par ailleurs positionné récemment dans le cadre de la consultation fédérale relative au rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la perspective Rail 2050. Dans cette prise de position, il demande à la Confédération plus d'ambition pour achever rapidement la mise à niveau du réseau ferroviaire romand, de réduire le temps de parcours entre Lausanne, Fribourg et Berne en compensation de l'abandon de la technologie de compensation de roulis par les CFF (WAKO), ainsi que la réalisation d'une première étape de la nouvelle ligne Lausanne – Genève en construisant un nouveau tunnel à double voie entre Morges et Perroy, à la place de la construction d'une 3e voie entre Morges et Allaman le long du tracé historique actuel tel que prévue par l'étape d'aménagement PRODES 2035.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 février 2023.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

A. Buffat