

## Chantier de la gare de Lausanne

# Le nouveau report qui entame la confiance

Un planning de travaux largement remanié a été présenté vendredi, repoussant la mise en service à 2037 au mieux. La promesse est accueillie avec scepticisme.

Renaud Bournoud,  
Chloé Din

Ce n'est plus 2025. Ni même 2032, ou 2033. Maintenant, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) parlent de 2037 pour la mise en service de la nouvelle gare de Lausanne. Jusqu'au prochain épisode...

Vendredi, l'OFT (l'autorité de surveillance) et les CFF (maître d'ouvrage) ont convoqué la presse pour présenter leurs nouveaux desseins pour la gare de Lausanne. «Nous nous sommes rendu compte qu'avec les choix faits à l'époque, la gare serait très rapidement dépassée, a indiqué Vincent Ducrot, CEO des CFF. L'objectif est d'arriver à une gare pérenne.»

Il a donc été décidé de revoir la largeur des quais afin de mieux absorber les flux de passagers attendus à l'horizon 2045. Résultat, le chantier prend quatre à cinq ans de retard, en plus des dix années déjà annoncées.

## Réveil tardif

Cette prise de conscience arrive une douzaine d'années après l'élaboration du projet - en 2010 -, huit ans après sa mise à l'enquête - en 2015 - et quatre ans après l'approbation des plans par l'OFT - en 2019. Ce même OFT, avec les CFF, décrète ainsi en mars 2023 qu'il faut redessiner tout le plateau ferroviaire de la gare. «La largeur des quais décidée en 2010 était le fruit d'une solution de compromis. Cela ne fonctionne pas, estime Vincent Ducrot. On retiendra la leçon.»

Lorsque le projet a été élaboré, les flux de passagers ont été calculés pour une nouvelle gare à l'horizon 2025 et non 2040. Il n'est pas étonnant qu'il ne soit plus adapté. L'allongement du chantier pose toutefois, en plus, la question de la couverture des besoins d'ici à la mise en service: «La gare va rester saturée pendant quinze ans», reconnaît Vincent Ducrot. «Mais nous connaissons l'augmentation du trafic et nous allons pouvoir l'absorber pendant les travaux», assure-t-il.

Le nouveau concept prévoit la réduction de l'espace entre les voies, ce qui permet de gagner une quarantaine de centimètres par quai. «On va devoir reprendre quelque mille plans», chiffre le CEO des CFF. «J'ai bon espoir que le projet à venir est le bon», sourit Peter Füglistaler, directeur de l'OFT.

Par le passé, l'office fédéral a déjà bloqué le projet de la gare de Lausanne. Pas plus tard que le 11 octobre dernier, l'OFT a annoncé, de manière unilatérale, que les plans soumis par les CFF ne permettaient pas de lever tous les doutes sur la statique de l'ouvrage à construire. Cette histoire de statique était surtout «un différend entre experts», apparemment.

## Faisabilité en question

La solidité du calendrier annoncé par les CFF et l'OFT suscite des questions. Ainsi, pour les adaptations qui concernent les travaux



**Une annonce malvenue**  
Vendredi en conférence de presse, Vincent Ducrot, CEO des CFF (à g.), et Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (à dr.).

KEYSTONE/VALENTIN FLAURAUD

2024

Début des travaux du sous-sol de la place de la Gare et au sud des voies.

2026

Début des travaux sur les quais pour une mise en service de 2030 à 2036.

2036

Aménagement des passages inférieurs pour une mise en service en 2037.

sous la place de la Gare et au sud des voies, les premiers coups de pioche sont annoncés en 2024, quelques mois après la remise de ces dossiers à l'OFT pour examen. Vincent Ducrot assure: «Nous nous sommes mis d'accord avec l'OFT, nous leur remettrons un dossier complet.»

Concernant les adaptations liées aux dimensions des quais, dont le dossier sera quant à lui remis à l'examen en 2026, le patron des CFF déclare: «Nous travaillons aussi en lien étroit avec l'OFT. Il faut du temps, mais nous savons faire.» Le manque de collaboration entre les deux entités

jusqu'ici, et ses conséquences, fait douter les autorités lausannoises et cantonales de la faisabilité de ce nouveau planning (*lire les encadrés*).

À la suite de ces annonces, l'association OuestRail, qui promeut le développement du rail en Suisse occidentale, n'a quant à

elle pas manqué d'épingler un problème de procédure, de gouvernance et de clarification des rôles entre l'OFT et les CFF pendant ces dix dernières années: «Les manquements dans la gestion de ce projet doivent être analysés de manière indépendante par le parlement.»

## Réactions

### «Le Canton partage la colère populaire»

Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures: «Il y a eu des erreurs et des défaillances de la part de l'OFT et des CFF dans la conduite de ce projet. Le Canton partage la colère populaire. Mais nous sommes surtout très inquiets pour les usagers, les riverains et l'économie. Sans compter que ces retards à répétition sont en décalage complet avec l'urgence climatique.»



«L'OFT et les CFF arrivent avec un nouveau concept, dont la faisabilité doit encore être démontrée. Parce que ce n'est pas encore un nouveau projet. Pour l'instant, ils

en sont au stade du concept. Nous ne sommes pas à l'abri de nouveaux retards.» L'horaire CFF 2025 ne doit pas déteriorer l'offre en Suisse romande. «Il faudra faire circuler plus de trains pendant les travaux. C'est vital pour que la Suisse romande ne décroche pas plus par rapport à la Suisse allemande.» Le Canton demande le lancement rapide des premières études sur l'agrandissement de la gare prévu en 2050. «Il est urgent que l'OFT étudie déjà la gare souterraine. En 2012, la mise à niveau de la gare de Lausanne était jugée urgente. On constate maintenant qu'elle ne sera pas déployée avant 2040.»

RBO

### «Pour les usagers et les riverains, c'est intenable»

Natacha Litzistorf, municipale responsable du pôle gare: «De qui se moquent-ils? On nous annonce la fin du chantier pour 2038, mais sans donner aucune garantie que le planning sera tenu.»



«En 2038, j'aurai 70 ans! C'est beaucoup trop loin. Pour les usagers et les riverains, c'est intenable. Quant aux commerçants, on ne peut pas leur demander de faire le poing dans la poche plus de quelques années. Il va y avoir des fermetures.» La nouvelle planification des travaux de la gare laisse d'autres projets lausannoises dans le flou:

«On nous annonce que les métros pourront arriver sous la place de la Gare, en 2031 pour le M2 et en 2033 pour le M3. Mais pendant quelques années, il n'y aura que les deux passages sous-voies actuels pour y accéder, alors qu'ils sont déjà saturés.»

«Les surcoûts seront colossaux. Je ne serais pas étonnée de voir doubler le budget initial de 1,3 milliard.» Les impacts financiers toucheront bien d'autres projets lausannoises: «Tout est lié. Je veux qu'on établisse point par point les surcoûts en identifiant ceux qui sont dus au retard du chantier de la gare. La Ville n'a pas à les assumer.»

CDI

## La chronologie d'un fiasco

Le début du projet de mise à niveau de la gare de Lausanne a débuté en 2009 avec la signature de la convention Léman 2030 et prévoyait une mise en service à l'horizon 2025.

Le projet de mise à niveau de la gare de Lausanne a été élaboré en 2010.

En 2011, la conseillère fédérale Doris Leuthard affirme que la gare de Lausanne est «une priorité nationale».

Le financement du projet a été voté par les Chambres fédérales en 2012.

Le coût de cette «priorité nationale» est de 1,3 milliard (à l'époque). Cette somme est confirmée par le peuple en février 2014 lors de la votation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Mise à l'enquête du projet de transformation de la gare en avril 2015.

Le 4 juin 2019, l'Office fédéral des transports (OFT) délivre la décision d'approbation des plans pour le projet Léman 2030 de réaménagement de la gare de Lausanne. Autrement dit, l'autorisation de construire, assortie de plusieurs centaines de charges (modifications techniques à apporter au projet pour pouvoir commencer le chantier).

Le 29 juin 2021, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga est présente sur le quai 9 de la gare de Lausanne pour donner le «premier coup de pioche» du chantier.

Le 14 février 2022, après des mois de bisbille, les CFF et l'OFT annoncent dans un communiqué de presse commun qu'ils s'engagent à commencer le chantier de la gare avant la fin de l'année 2022.

Le 11 octobre 2022, l'OFT annonce que cet engagement ne pourra pas être tenu: «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.» Aucun calendrier n'est alors communiqué sur la suite des événements.

Le 17 mars 2023, les CFF et l'OFT annoncent «plusieurs adaptations» du projet «pour mieux prendre en compte les besoins futurs en termes de flux des clients». Un énième planning des travaux est annoncé. Cette fois, il prévoit la fin du chantier à l'horizon 2037.