

Prochain arrêt 2037

GARE DE LAUSANNE Les CFF et l'Office fédéral des transports ont présenté le nouveau calendrier des travaux, après de nombreux retards dus à des erreurs de planification. Une claque qui suscite l'indignation des élus

SAMI ZAÏBI
@ZaibiSami

À la gare de Lausanne, les retards se suivent et se ressemblent. Initialement prévu pour 2025, ce chantier crucial pour la mobilité romande ne sera finalement pas achevé avant 2037. C'est quatre ans de retard supplémentaires par rapport à ceux déjà annoncés en octobre dernier, quand on apprenait que l'Office fédéral des transports (OFT) avait invalidé des plans des CFF en raison de problèmes de stabilité de l'ouvrage. En réaction, il y a six mois, l'OFT, les CFF, le canton de Vaud et la ville de Lausanne ont lancé une «plateforme de suivi au plus haut niveau» afin de débloquent la situation.

Mais hier, c'est sans représentant politique que le patron des CFF Vincent Ducrot et son homologue de l'OFT Peter Füglistaler se sont présentés à la presse. Estimant «prendre [leurs] responsabilités», les deux hommes ont dévoilé leur nouvelle stratégie pour résoudre les problèmes complexes du projet. Celui-ci sera séquencé en trois étapes. D'abord, dès 2024, le sous-sol de la place de la Gare et les ancrages sud. Puis, dès 2026, les quais. Véritable cœur de ce casse-tête, ceux-ci seront progressivement mis en service entre 2030 et 2036. Enfin, les passages sous-voies seront aménagés entre 2036 et 2037. Quant aux chantiers du M2 et du M3, ils sont renvoyés aux calendes grecques.

Pourquoi une telle déroute? A entendre Vincent Ducrot, le

péché originel remonte à 2010, année de présentation du projet initial. Pensé comme une réponse aux nouvelles normes de flux de passagers, celui-ci prévoit l'élargissement des quais ainsi que de la gare. Mais pour ne pas trop empiéter sur la ville, décision est prise de ne détruire que la première rangée d'immeubles côté sud. «Ce choix politique de n'empiéter que sur la première rangée de maisons a engendré un décalage avec les normes, par manque de place. On le savait à l'époque, mais la décision a quand même été prise. On se rend compte aujourd'hui que ce n'était pas la solution la plus judicieuse.»

Une histoire de 40 centimètres

Si ce choix fut apparemment le mauvais, il n'occulte rien des manquements tant des CFF que de l'OFT pendant les treize années suivantes. En effet, en 2019 encore, il était prévu que le chantier finisse plus ou moins dans les temps. Sauf qu'en coulisses, la régie fédérale et l'OFT se livraient une guerre sans merci. La première, en manque d'effectifs, concoctait des plans d'une infinie complexité, devant jongler avec le manque de place, la nécessité de maintenir une gare fonctionnelle et les besoins de deux futures stations de métro. Quant à la seconde, chargée de l'approbation des plans, elle aussi en manque d'effectifs, elle recevait des dossiers incomplets, qu'elle mettait une éternité à traiter. Résultat: quand la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga



Au total, le chantier de la gare de Lausanne cumule actuellement douze ans de retard. (LAUSANNE, 12 OCTOBRE 2022/EDDY MOTTAZ/LE TEMPS)

donne officiellement le premier coup de pioche, en 2021, des dizaines de points sont encore à éclaircir.

Concrètement, ce gigantesque pataqués, qui prêterait l'ensemble de la mobilité romande (métros M2 et M3, horaire au

«Ce qu'on est en train de vivre, c'est un trou de Tolothenaz planifié!»

NURIA GORRITE, CONSEILLÈRE D'ÉTAT

quart d'heure entre Lausanne et Cully, gare de Genève), est une histoire de centimètres. Initialement, l'espacement entre les voies ferrées devait mesurer 4,2 mètres. Le projet retoqué pré-

voit de réduire cette largeur de 40 centimètres, soit l'espace minimum. Cette mesure permet enfin de dégager l'espace nécessaire sur les quais, «et par là même de corriger le problème de statique», assure Vincent Ducrot. Conséquence: plus de 1000 plans et des dizaines de milliers de pages du dossier devront être repris. Le dossier final, lui, devrait être envoyé en 2026 à l'OFT pour approbation des plans.

Voilà pour la technique. Mais côté politique, la pilule ne passe pas. La conseillère d'Etat Nuria Gorrite a d'ailleurs refusé de participer à la conférence de presse des CFF et de l'OFT. Peu après celle-ci, elle convoquait la presse dans ses bureaux pour dire sa déception. «Ce qu'on est en train de vivre, c'est un trou de Tolothenaz planifié!», martèle l'élue. Elle reste sceptique quant à la faisabilité de la stratégie annoncée par la régie, fustigeant ce qu'elle considère comme «un concept,

pas un projet», et déplore «l'immense décalage entre l'urgence climatique, le besoin de la population, celui de l'économie, et la réponse apportée par les CFF».

Indignation politique

Très remontée, la magistrate exige trois choses. Premièrement, la planification «des aujourd'hui» de la gare de Lausanne de 2050, qui devrait être souterraine. Deuxièmement, des fonds pour la ligne Lausanne-Genève. Sur ce point, son souhait devrait être exaucé: en compensation des retards additionnels, Peter Füglistaler a annoncé la construction d'un tunnel entre Morges et Allaman, pour lequel l'OFT devrait prochainement solliciter un crédit de 2 milliards auprès du Conseil fédéral. Troisièmement, Nuria Gorrite exige des mesures d'accélération entre Lausanne et Berne, à la suite de l'abandon par les CFF de la technologie WAKO, qui devait rendre

les trains plus rapides sur ce tracé. La solution alternative serait un tunnel vers Fribourg.

Du côté de la ville de Lausanne, les réactions négatives sont unanimes. Fait suffisamment rare pour être signalé, presque tous les partis lausannois se sont unis dans un communiqué envoyé hier pour fustiger l'OFT et les CFF qui «se moquent des Lausannois». «Ces annonces de retard à répétition sont choquantes, illustrent l'incapacité de l'OFT et des CFF à gérer des projets de grande ampleur et révèlent un grave manque de considération pour la Suisse romande», écrivent conjointement Les Vert-e-s, les vert'libéraux, l'UDC, le PLR, EàG et le PS. L'association OuestRail et la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) se sont jointes à cette plainte, qualifiant ces nouveaux retards d'«incompréhensibles» (OuestRail) et d'«inadmissibles» (CTSO). ■