

«Le projet de la gare de Lausanne n'était pas pérenne, on nous a menés en bateau»

CHANTIER Le PLR vaudois Olivier Français ne cache pas sa déception face au fiasco du report des travaux. Il appelle à ne pas attendre pour réaliser le métro M3

PROPOS RECUEILLIS PAR YAN PAUCHARD

[@yanpauchard](#)

Lausanne et le canton de Vaud sont sonnés. Ce vendredi, les CFF et l'Office fédéral des transports ont annoncé un nouveau retard de quatre à cinq ans pour le chantier de la gare. Prévus initialement pour 2025, la fin des travaux est repoussée en 2037, au plus tôt. Face au fiasco, la déception se mêle à la colère car de la mise à niveau de l'infrastructure lausannoise dépend le futur de la mobilité romande. Le point avec le conseiller aux Etats vaudois Olivier Français (PLR), également président de l'association OuestRail.

L'émotion est forte dans le monde politique vaudois au lendemain de l'annonce du retard dans la mise à niveau de la gare de Lausanne. Dans quel état d'esprit êtes-vous? Je m'attendais à une telle annonce, mon émotion est donc peut-être moins vive que chez certains. Mais je ressens évidemment une déception quant à la conduite de ce projet. J'avais

des doutes depuis trois ans concernant les promesses qui nous étaient faites. Reste que la situation est plus catastrophique que ce que je pouvais penser. On nous a menés en bateau durant toutes ces années. La base du dimensionnement du projet était fautive. Ce dernier n'était pas pérenne. On vient de jeter une grande partie des études de bureaux d'ingénieurs à la poubelle.

Comment en est-on arrivé là? Le problème vient de la gestion des flux des passagers, qui est essentielle pour une gare. Ceux qui menaient le projet ont pris un risque en poursuivant avec une méthode de calcul et des prévisions dont on pouvait douter. Tout doit être revu. Je partage les inquiétudes et le cri de colère de la conseillère d'Etat Nuria Gorrite quant au planning proposé, car le projet qu'on nous présente aujourd'hui devra encore être validé.

Que peut faire le monde politique vaudois pour faire accélérer la réalisation du projet? Il est faux de penser que le politique peut faire en sorte que les choses aillent beaucoup plus vite. Nous sommes totalement dépendants de la technique. La seule chose que nous, les politiciens, pouvons faire, c'est de nous assurer que les équipes aient les moyens nécessaires pour que ça aille vite. Le risque aussi, c'est qu'après, on



OLIVIER FRANÇAIS
PRÉSIDENT
DE L'ASSOCIATION
OUESTRAIL

«oublie» la Suisse romande pour les prochains crédits d'investissement, sous prétexte que beaucoup ont été accordés à Lausanne, alors même qu'il ne s'agit en fait que d'un rattrapage.

Quelles seront les conséquences du report du chantier lausannois sur le réseau ferroviaire romand? En 2014 déjà, il était indispensable pour les CFF que tout soit terminé en 2025, car sinon cela occasionnerait des problèmes, tant sur l'horaire cadencé que sur les trains grandes lignes entre Genève et Saint-Gall. Déjà aujourd'hui, nous avons une rupture de charge, c'est-à-dire un changement de train, à Bienne sur la ligne du Pied du Jura à destination de Bâle. La situation va devenir d'autant plus critique qu'il est prévu de nombreux travaux d'entretien sur le réseau. C'est frustrant, car nous sommes sur une meilleure dynamique que la Suisse allemande. En 2022, la Suisse romande a connu une plus forte reprise, avec un retour à la fréquenta-

tion d'avant-covid en 2019. La gare de Renens est une belle réalisation. Celle de Morges poursuit sa mue. Tout était fait pour rendre le train attractif.

Ce fiasco remet-il en cause la capacité de la Suisse à mener des grands projets? Il ne faut pas exagérer. De grands projets ont été réalisés en Suisse avec succès, comme le CEVA [Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, ndlr], les NLEA [Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes], le métro M2... Ce n'est pas parce qu'un projet déraile qu'il ne faut pas demeurer fier de ce qui a été réalisé.

Il y a pourtant un dégât d'image... Oui bien sûr, le dégât d'image est important pour les CFF. Mais j'ai de la compréhension pour son directeur général, Vincent Ducrot, qui a repris les rênes il y a trois ans et qui assume l'échec. J'en ai aussi pour le personnel de l'entreprise – plus de 30 000 employés –, qui s'assurent chaque matin que les trains partent, même s'il y a une petite équipe qui a «bugué».

Aujourd'hui, quelle est la priorité? A mes yeux, il faut aller de l'avant avec le métro M3. Sa réalisation était jusqu'ici conditionnée à la mise à niveau de la gare de Lausanne. Il faut inverser les priorités. Les populations vaudoise et lausannoise méritent qu'un grand projet se réalise. ■