

Bourbier de la gare de Lausanne

«Les CFF assument leur part de responsabilité»

La gare de Lausanne sera achevée au plus tôt en 2037. Patron des CFF, Vincent Ducrot répond aux nombreuses questions que pose le dernier report en date.

Chloé Din,
Renaud Bournoud

L'inauguration de la gare aurait dû intervenir dans moins de deux ans. Mais le chantier n'a toujours pas commencé, la faute aux blocages, remaniements constants des plans, engueulades, procédures sans fin et autres conflits d'experts sur la statique. Le 17 mars, un énième report a été annoncé. Cette fois, c'est la largeur des quais qui pose problème. C'est surtout le pilotage du projet qui suscite de vives interrogations, alors que le béton devrait être en train de sécher. Le CEO des CFF, maître d'ouvrage, a reçu «24 heures» dans ses locaux du Wankdorf pour expliquer, posément, le retard pris dans la mise à niveau d'une infrastructure ferroviaire centrale en Suisse romande.

En 2023, on apprend que les quais doivent être élargis face à l'évolution des flux de passagers. Pourquoi cela n'a-t-il pas été pris en compte plus tôt?

Il faut se rappeler qu'en 2012, le projet initial consistait à élargir les quais à 13,5 m, avec pour conséquence de raser toute une rangée supplémentaire d'immeubles au sud des voies. Il a provoqué un tollé et a été refusé. Les partenaires - Ville, Canton, OFT (*mdlr: Office fédéral des transports*) et CFF - se sont alors entendus sur un projet de compromis, soit une gare étroite, avec des quais de 10 m de large. Nous savions que ce n'était pas idéal.

Ce n'était pas idéal, puis c'est devenu inacceptable. Comment l'expliquez-vous?

Entre-temps, le projet a subi des retards de procédure en raison de deux oppositions qui sont allées jusqu'au Tribunal fédéral, dont une de la Ville. Jusqu'en 2019, le projet a été adapté plusieurs fois. Aujourd'hui, l'OFT juge qu'au vu des flux, qui ont constamment augmenté depuis 2010 avec l'amélioration de l'offre, le projet comporte des risques qui ne sont plus tolérables d'un point de vue sécuritaire. C'est son droit en tant qu'autorité qui délivre le permis de construire.

Les CFF ne l'ont pas senti venir?

Depuis le compromis de 2012, les personnes ont changé et les règles du jeu aussi. Depuis 2015, l'OFT a la responsabilité d'examiner les dossiers de manière plus fine qu'auparavant. En fait, l'OFT nous a dit que nous pouvions conserver le projet initial, mais avec des contraintes d'exploitation très importantes, comme rallonger le temps entre deux trains et instaurer des sas d'attente. Nous avons jugé qu'il était plus sage de corriger le projet en élargissant les quais.

Aujourd'hui, vous parlez de flux. Le projet de gare avait-il réellement des soucis de



Plaidoyer
Vincent Ducrot, patron des CFF, a reçu «24 heures» dans ses locaux du Wankdorf, à Berne, pour expliquer les raisons du retard.

JEAN-PAUL GUINNARD

“Aucun grand projet n'arrive à avancer selon son calendrier initial. Parce que nous travaillons sous exploitation.”

Vincent Ducrot, CEO des CFF

statique comme évoqué il y a six mois?

Concernant les ancrages, nous avons fait des tests qui ont montré que la moraine lausannoise était moins stable que ne l'imaginaient les géologues. Il a donc fallu les rallonger pour tenir les murs pendant les travaux. Pour la place de la Gare, ce sont surtout les experts qui n'étaient pas d'accord entre eux. C'est fréquent et les dossiers seront complétés, mais c'est bien la question des flux qui nous amène à remodeler le projet.

Jusqu'ici, ce projet a objectivement failli. Quelle est la part de responsabilité des CFF?

On ne peut pas dire que ce projet a failli! Ce n'est pas objectif. Aucun grand projet n'arrive à avancer selon son calendrier initial. Pourquoi? Parce que nous travaillons sous exploitation. On l'oublie toujours! En plus, personne ne

pouvait anticiper que les oppositions iraient jusqu'au Tribunal fédéral. Dans l'intervalle, rien ne bouge dans un dossier comme celui-ci. Les CFF assument bien sûr leur part de responsabilité. À un moment donné, nous n'avons peut-être pas assez contrôlé les dossiers. Ensuite, c'est une question de normes et de circonstances qui changent. Les CFF n'ont pas de contrôle sur ces éléments. La seule erreur qui a été commise a été d'espérer que le compromis de 2012 tiendrait. Nous avons tous sous-estimé la croissance des flux, y compris les CFF.

Le chantier va se prolonger alors que la gare est déjà saturée et que les flux vont augmenter. Faut-il craindre pour la sécurité sur les quais?

À l'heure actuelle, ils sont trop étroits, c'est vrai. Mais c'est le cas dans la plupart des gares et c'est avant tout un enjeu de confort pour les usagers. En termes de sécurité, en revanche, les normes sont respectées car nous gérons l'exploitation en fonction des flux. Cela restera le cas pendant le chantier et nous prendrons en plus d'autres mesures. Nous discutons entre autres du rôle de la gare de Renens, qui pourrait absorber une partie du flux de passagers.

Il n'y aura pas de pression sur l'offre?

Nous avons fait le choix de transférer entièrement la gare tout en laissant circuler les trains. Donc le chantier ira lentement, pas à pas, et nous ferons tout pour qu'il y ait

le moins d'impact sur la clientèle. Par exemple, les travaux se feront de nuit et en souterrain et nous ne fermerons les quais qu'un par un, comme cela se fait dans la gare de Berne actuellement. Cela nous permettra de garantir tous les pas d'horaires. La seule exception est qu'il y aura quatre trains par heure entre Cully et Lausanne, mais pas à une cadence parfaite de quinze minutes.

Vous parlez de transférer une partie des flux à Renens. C'est une perspective à long terme?

Oui. Le centre de gravité devrait être davantage réparti entre les deux gares, et certaines liaisons, notamment longue distance, pourraient revenir à Renens. Nous faisons la même chose avec Zurich et Oerlikon. C'est une nécessité, mais la décision est entre les mains de l'OFT.

Le projet remanié doit encore être validé par l'OFT, qui vous a déjà renvoyé dans les cordes par le passé. En plus, le calendrier est serré. Cette fois, il n'y aura pas de surprises?

Nous nous sommes mis d'accord avec l'OFT pour segmenter le projet. Nous traiterons séparément la place de la Gare, la zone sud et la zone des quais. Concernant la place de la Gare, le temps d'examen du dossier sera réduit, car les experts sont désormais d'accord et il n'y a pas de raison que l'OFT les remette en question. Nous avons aussi soumis le projet de la gare à un système de contrôle supplémentaire. L'OFT n'aura plus à faire une analyse exhaustive, mais

ponctuelle. Concernant le gros dossier de la zone des quais, l'OFT a fixé le temps d'examen du dossier à une année, entre 2025 et 2026. Nous n'avons aucune garantie que nous ne devrions pas apporter des compléments. C'est normal.

Vous allez redessiner toute la zone des quais. Y aura-t-il des mises à l'enquête complémentaires?

Non. Nous ne faisons que répondre à des charges. Autrement dit à des demandes d'améliorations. Des mises à l'enquête complémentaires sont possibles, mais sur des points qui ne sont pas déterminants dans la procédure.

Quand la place de la Gare sera-t-elle pleinement rendue aux Lausannois?

Les travaux commenceront l'année prochaine pour une durée d'environ trois ans. Après cela, une partie de la place sera encore utilisée pour y parquer des engins de chantier. C'est une nécessité logistique, mais il est trop tôt pour dire pour combien de temps.

La mise à niveau de la gare est déjà complexe, et elle devrait être agrandie d'ici à 2050. C'est demain. Le projet actuel intègre-t-il déjà une réflexion sur cette prochaine étape?

Chaque chose en son temps! C'est la Confédération qui décide des nouveaux projets. Pour l'instant personne n'a de vision très claire sur le chemin de fer de demain. Le parlement va se pencher sur ce sujet en 2026.

Le chantier de la gare est doté d'un budget de 1,3 milliard.

Quels seront les surcoûts?
Ce budget est toujours valable. Il est difficile de chiffrer les surcoûts dus aux dernières adaptations du projet, mais ils proviennent essentiellement du travail supplémentaire des ingénieurs. Nous serons fixés cet été.

Les retards du chantier auront des impacts financiers sur d'autres projets financés par Lausanne et par le Canton de Vaud. Les CFF participeront-ils à ces surcoûts?

Le projet de la gare n'est pas un projet des CFF, mais de la Confédération. Les crédits sont donnés par l'OFT. En tenant compte des bases légales, il y aura certainement une discussion entre la Ville de Lausanne et l'OFT sur la prise en charge - ou non - des éléments extérieurs au projet. Il faudra voir quel est l'impact réel du projet remanié sur d'autres projets connexes, mais il ne revient pas aux CFF de régler ces questions de financement.

Des compensations sont-elles possibles pour les entreprises et commerces touchés par le chantier?

Les CFF ont une soixantaine de locataires et nous avons des discussions avec chaque commerce. Nous avons par exemple prolongé des baux. Concernant les loyers, ils comportent une part minimale à payer et une part variable, qui peut baisser si le chiffre d'affaires baisse. Sur ce plan, les retards annoncés n'ont pas un gros impact sur la facture pour les CFF.