

Infrastructures ferroviaires

KEYSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT



Lausanne patientera avec ses quais étriqués

Renaud Bournoud

Près de 700 trains par jour circulent en gare de Lausanne. Le nœud ferroviaire de la Suisse romande est saturé. Sa mise à niveau aurait dû intervenir il y a déjà plusieurs décennies. Comme cela a été fait avec les autres grandes gares du pays. Mais le projet de modernisation de cette infrastructure d'un autre siècle bloque.

En attendant, toujours plus d'usagers s'agglutinent sur des quais dont la largeur varie entre de 7,2m et 7,8m, à la hauteur du hall central. Il faudrait construire des quais de 13,5m pour être aux normes, si on en croit les affirmations du directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), Peter Füglistaler, devant les caméras de la RTS.

En 2010, plus d'un milliard de francs a été transféré du projet du tunnel de Chestenberg en Argovie à celui de la gare de Lausanne qui était devenue une «priorité nationale». La mise en service de l'installation complètement rénovée était espérée pour 2025. Le début du chantier a été constamment repoussé jusqu'en mars dernier où les CFF et l'OFT ont annoncé devant la presse que le projet était «dépassé».

Redessiner les quais pour gagner des centimètres
Après plus de dix ans d'études, de procédures, et une autorisation de construire (en 2019), il a été décidé de revoir la largeur des quais afin de mieux absorber les flux de passagers attendus à l'horizon 2045. Ils étaient dimensionnés à 10,5m dans le projet initial (le fruit d'un «compromis»). Les CFF doivent maintenant redessiner tout le plateau ferroviaire pour faire gagner entre 14 et 70 centimètres supplémentaires à ces quais. La gare ne sera pas finie avant 2038. Calendrier provisoire.

Le 11 mai dernier, «Temps Présent» est revenu sur ce «fiasco». L'émission de la RTS a mis en lumière des extraits de la décision d'approbation des plans (DAP) sur les flux de passagers qui date de l'automne dernier. Selon ce document de l'OFT, le projet conçu par les CFF représente un «danger pour les voyageurs qui attendent de quitter le quai d'être entraînés par le train qui démarre, ceci avec une forte probabilité».

Les CFF précisent que le terme «légal» est utilisé par l'OFT uniquement «pour le quai 2, pendant une phase bien précise des travaux, à savoir le ripage de la

La gare devait être terminée en 2025 avec des quais de 10,5m de large. Ceux-ci ont été jugés trop étroits pour les flux de passagers à l'horizon 2040. Le projet est bloqué. Les quais restent à 7,5m.

grande halle historique, et non pour l'état définitif». Les CFF ont quand même décidé de revoir tous leurs plans.

200'000 usagers attendus en 2030

Actuellement, la gare de Lausanne voit passer quelque 150'000 usagers par jour. Sa fréquentation devrait grimper à 200'000 à l'horizon 2030, selon les projections. Renens, dont la gare est fraîchement rénovée, dispose de quais de 10 m de large pour 20'000 à 30'000 passagers quotidiens.

Lausanne peut déjà accueillir de trains de 400 mètres de long, d'une capacité de 1300 personnes. Mais sa gare ne compte que deux passages sous-voies pour évacuer les flux de voyageurs. La largeur du cheminement sur les quais au niveau des rampes d'accès aux passages sous-voies est d'un 1,5 m aux endroits les plus étroits des quais 2 et 3 et de 90 centimètres sur le quai 4.

Une gare «aux normes»

En tant qu'autorité de surveillance, il revient à l'OFT de dire si la gare de Lausanne est conforme aux normes de sécurité en matière de flux de voyageurs et de largeur des quais. Après des demandes insistantes, l'OFT a fini par répondre que la gare respecte les normes actuelles. Si la mise à niveau se fait - la faisabilité du nouveau concept doit encore être démontrée -, la gare sera en chantier pendant une grosse décennie. Une période pendant laquelle le trafic sera concentré sur sept voies.

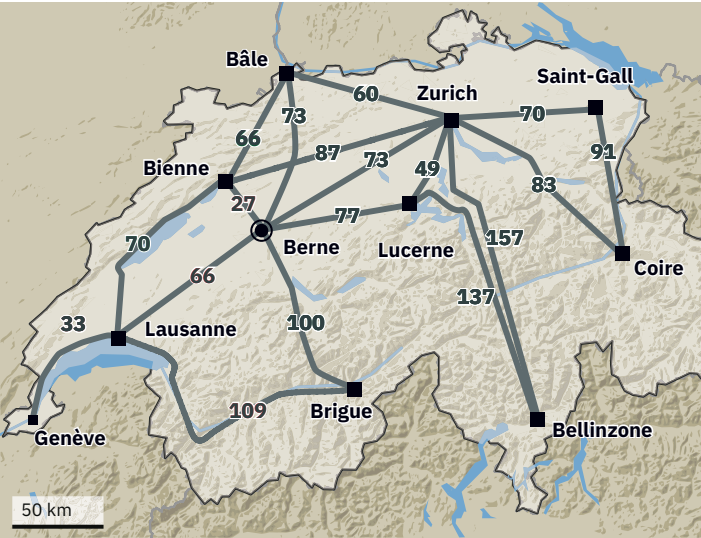
En journée, près de 70 trains circuleront dans ce goulet ferroviaire toutes les deux heures - hors heures de pointe. Un tour de force aussi spectaculaire que peu rassurant. Cette concentration va générer des flux de passagers importants sur les quais de la gare en travaux. De leur côté, les CFF affirment que «les réoccupations les plus serrées se font en cinq minutes entre deux trains une fois par heure sur les voies 4 et 7».

L'OFT a la compétence de retirer l'autorisation d'exploiter une infrastructure ou d'en limiter son exploitation. En août 2022, son directeur Peter Füglistaler avait assuré à «24 heures»: «Lorsqu'il s'agit de questions de sécurité, l'OFT ne se laisse pas mettre sous pression par les politiques.» D'ailleurs, formellement, c'est l'Office fédéral des transports qui bloque le chantier de la mise à niveau de la gare de Lausanne depuis des années.

En Suisse romande, les trains sont de plus en plus lents

Temps de parcours avec la liaison la plus rapide à l'introduction de l'horaire cadencé en 1982

Chiffres : temps de parcours en minutes



Graphique: Dhl

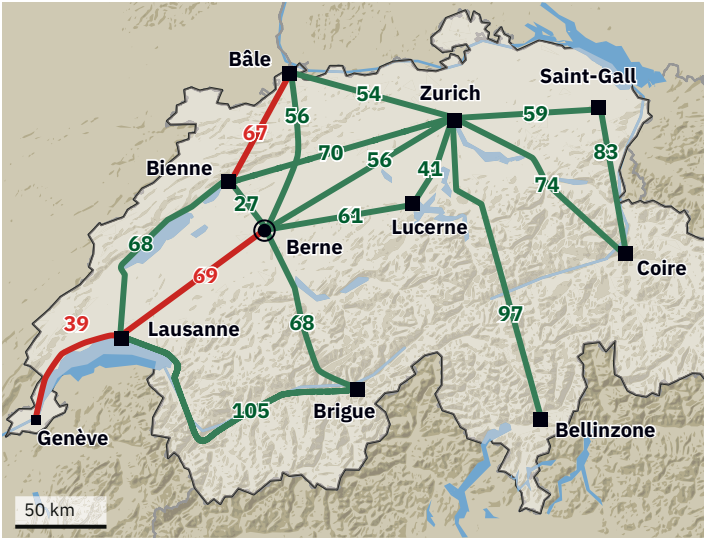
C'est une anecdote que Michel Béguelin, ancien conseiller aux États (PS), aime bien raconter: «Quand j'étais apprenti de gare à Allaman en 1953, le temps de parcours entre Lausanne et Genève était de 32 minutes». En 2023, il faut compter un minimum 36 minutes pour le même trajet. Avec l'horaire 2025, la liaison la plus rapide entre les deux capitales lémaniques se fera en 39 minutes. C'est ainsi: en Suisse romande, les trains ralentissent au fil des décennies.

L'horaire CFF 2025, présenté au début du mois, dégrade toutes les relations en Suisse romande de quelques minutes. Il n'affecte pas la Suisse allemande. C'est un horaire de «crise» qui doit fonctionner avec des infrastructures vétustes et encaisser les travaux d'entretien et de modernisation des installations prévus ces dix prochaines années. A noter que le chantier de la gare de Lausanne, qui n'a toujours pas commencé, a déjà été pris en compte dans l'horaire Léman 2030, entré en vigueur en décembre 2015.

En raison de l'état du réseau en Suisse occidentale, la ponctualité y est moins bonne que dans le reste du pays. Les CFF cherchent à assainir l'horaire. Des travaux d'entretien sont nécessaires. Ils vont générer des perturbations sur le trafic. A titre d'exemple, il y a 71 kilomètres de rails à changer sur les 66 kilomètres de la ligne entre Lausanne et Genève. Les CFF ont donc besoin de réserves de temps en Suisse romande pour fiabiliser l'horaire suisse. Mais d'autres facteurs dictent l'allongement des temps de parcours, comme l'augmentation des flux de personnes dans les gares qui nécessite des arrêts plus longs ou de nouvelles normes de sécurité. «Ces contraintes sont les mêmes pour toute la Suisse, rappelle Yannick Parvex, secrétaire général de la

Temps de parcours avec la liaison la plus rapide à l'introduction de l'horaire 2025

Chiffres : temps de parcours en minutes



Graphique: Dhl

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO). Mais en Suisse allemande, de nouvelles lignes ont permis de gagner du temps de parcours, et même d'être plus rapide.»

L'Office fédéral des transports a comme mission de «veiller à ce que les infrastructures nécessaires soient construites en temps utile et en conformité avec les prescriptions», lit-on sur son site internet. Force est de constater que cette mission a été moins bien remplie en Suisse romande. De ce côté-ci de la Sarine, l'infrastructure ferroviaire a peu évolué ces dernières décennies, alors que la fréquentation des trains a fortement progressé. «Plus vous ralentissez le trafic et plus vous pouvez mettre de trains sur la ligne, note Michel Béguelin. Vous pouvez ainsi augmenter la capacité.»

Rail 2000 promettait de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne à moins d'une heure. Actuellement, il faut compter 66 minutes pour relier les deux villes avec le train le plus rapide. Le trajet prendra 69 minutes en 2025. Expo.02 a permis de faire quelques aménagements sur la ligne du pied du Jura. Depuis l'introduction de l'horaire cadencé en 1982, le temps de parcours entre Lausanne et Bienne est passé de 70 minutes à 60 minutes. Mais il va remonter à 68 minutes avec la refonte de l'horaire 2025.

Hormis la troisième voie entre Genève et Coppet, Rail 2000 s'est principalement traduit par l'introduction d'un nouvel horaire en 2004. Autrement dit, on fait circuler toujours plus de trains, jusqu'à saturation, sur les mêmes installations. On est arrivé à la limite, comme le relève Michel Béguelin: «On doit bâtir des horaires en faisant du bricolage, c'est unique en Suisse.» **RBO**



Contrôle qualité

