

Rail

Le fiasco de la gare de Lausanne coûte un quart de milliard

Les CFF et l'Office fédéral des transports ont chiffré les surcoûts du report des travaux de la gare. La Confédération et les CFF paieront la note.

Renaud Bournoud

La vétusté de la gare de Lausanne coûte au quotidien à des milliers d'usagers qui doivent emprunter cette infrastructure inadaptée. Mais le retard du chantier de sa modernisation se traduit également en espèces sonnantes et trébuchantes.

Ce jeudi, les CFF, l'Office fédéral des transports (OFT), le Canton de Vaud et la Ville de Lausanne ont annoncé que «le nouveau planning des travaux» aurait des conséquences sur les coûts du projet évaluées à quelque 250 millions. La refonte de la gare était budgétée à 1,4 milliard. Le montant total des investissements s'élève maintenant à 1,7 milliard de francs, en «incluant le renchérissement».

«Suite à des discussions entre tous les partenaires, ces coûts supplémentaires seront assumés par les CFF et la Confédération», précise encore le communiqué de presse. Plus précisément par CFF Immobilier.

Nouveau planning, nouveaux surcoûts

Il y a une année, «24 heures» avait demandé au CEO des CFF si les surcoûts dus au retard se compteraient en dizaines ou en centaines de millions? «Sûrement pas en centaines de millions», nous avait répondu Vincent Ducrot.

Les CFF précisent que leur patron avait vu juste, puisque le détail de la facture est le suivant: 60 millions pour des mesures en «lien avec le décalage proprement dit du cœur du chantier», auxquels il faut ajouter 190 millions découlant des études et plans pour les optimisations du projet. Car les CFF et l'OFT ont décidé de revoir complètement le projet, repoussant la fin du chantier à l'horizon 2040.

«Selon les conventions financières en vigueur, les coûts supplémentaires auraient dû être répartis entre les différents partenaires du projet: la Confédération, CFF Immobilier, le Canton de Vaud et la Ville de Lausanne», rappellent lesdits partenaires. Mais l'OFT a décidé de prendre en charge, «de manière exceptionnelle», les montants du Canton de



La gare de Lausanne attend toujours le début du chantier de sa mise à niveau. FLORIAN CELLA

«L'impact de la nouvelle planification du chantier sur le développement des métros lausannois fait actuellement l'objet d'une analyse, dont le résultat sera présenté au cours du premier semestre 2024.»

Vassilis Venizelos,
conseiller d'État

Vaud et de la Ville de Lausanne, soit 15,4 millions de francs.

La Ville et le Canton «satisfaits»

La municipale lausannoise Natacha Litzistorf se dit «satisfaite de cet accord» qui est intervenu au terme de discussions assez longues. La Ville et le Canton sont «reconnaissants» de cette prise en charge des surcoûts et rappellent «le lien fort qu'il y a entre les coûts supplémentaires et le planning de référence de mars 2023». Autrement dit: il faudra renégocier si de nouveaux retards sont annoncés.

Le développement des métros lausannois est intimement lié à la

modernisation de la gare. L'arrivée du nouveau M3 à la Blécherette était espérée pour 2031. Les reports successifs du chantier ont rendu ce calendrier caduc.

«Les métros ne sont pas concernés par cet accord qui porte uniquement sur le périmètre du projet de la gare, indique le conseiller d'État Vassilis Venizelos, qui supplée à la cheffe du Département des infrastructures. L'impact de la nouvelle planification du chantier sur le développement des métros lausannois fait actuellement l'objet d'une analyse, dont le résultat sera présenté au cours du premier semestre 2024.»

Projet complètement redessiné

Initialement, le calendrier des travaux prévoyait que la mise à niveau de la gare de Lausanne serait terminée à horizon 2025. Mais en mars dernier, plus de huit ans après sa mise à l'enquête et plus de quatre ans après l'approbation des plans par l'OFT, ce même OFT, avec les CFF, a annoncé qu'il fallait reprendre tout le projet.

Résultat: la mise en service complète de la gare modernisée n'est pas espérée avant 2037. Si le projet est réalisable. Les nouveaux plans sont en cours d'élaboration et n'ont donc pas encore été approuvés par l'OFT.

«Maintenant, il faut prévoir la suite»

● En juin, le conseiller national Raphaël Mahaim (V) avait questionné le Conseil fédéral au sujet des surcoûts générés par le dérapage du projet de la gare. À l'époque, il lui avait été répondu que l'évaluation des coûts était toujours en cours et que la Confédération en assumerait «la part la plus importante». «C'est la moindre des choses

que la Confédération assume les coûts de ce fiasco, réagit l'élu fédéral. Mais j'ai un bémol: cette communication ne prend pas en compte les surcoûts induits indirectement pour le trafic d'agglomération ou pour l'aménagement de la place de la Gare, par exemple.» Le conseiller national estime maintenant qu'il faut plancher sur l'agrandissement de la gare

en souterrain. Il a déposé un postulat allant dans ce sens que le Conseil fédéral propose de rejeter. «Le Conseil fédéral pense qu'il faut d'abord faire la modernisation de la gare pour 2038 et après, on verra. À mon avis, c'est une grave erreur de planification. Il faut déjà prévoir la suite», commente Raphaël Mahaim.

RBO