

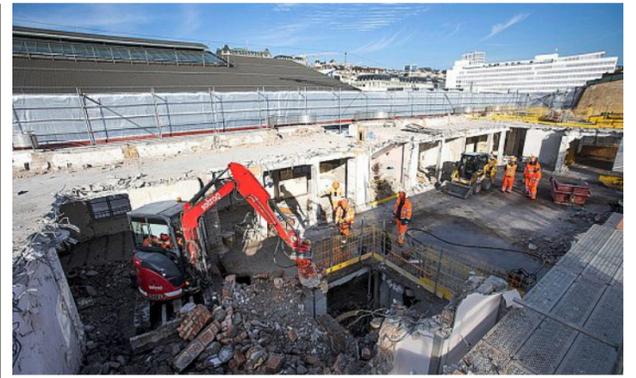
La gare de Lausanne en images



Le réseau d'alimentation de la gare déménage sur une galerie suspendue qui court le long du bâtiment voyageurs.



Sous la gare, les ouvriers s'activent à dévier l'enchevêtrement des réseaux de câbles.



Côté lac de la gare, l'immeuble du Simplon 22-26 est démolí méthodiquement à l'aide d'une pince hydraulique.

Dix ans de travaux, ça se prépare

Un chantier «3D» - en sous-sol, en surface et dans les airs - permet la refonte ultracomplexe du site qui devrait voir ses usagers doubler en dix ans. Visite.

Renaud Bournoud Textes
Odile Meylan Photos

La gare de Lausanne est fin prête pour entamer sa mue. Une décennie de chantier sera nécessaire pour lui permettre d'accueillir des trains de 400 mètres de long en surface et des stations de métro en sous-sol. Devisés à 1,3 milliard, ces travaux d'agrandissement et de modernisation débuteront concrètement d'ici à la fin de l'année.

Après les craintes exprimées par les autorités cantonales et communales concernant des retards, un accord sur le calendrier des travaux a été trouvé entre les partenaires, selon un communiqué de presse diffusé le 14 février. Dix ans de chantier dans une gare qui doit assurer le passage de plus de 600 trains quotidiens ne s'improvisent pas. Petit tour de l'avancée des préparatifs.

«Toute l'alimentation de la gare doit passer par voie aérienne pour libérer le sol, puisque l'on va terrasser sous le bâtiment voyageurs, explique Philippe Biavati, chef de projet à CFF infrastructure. Il faut donc sortir du sol tous les réseaux. Nous avons aussi dû installer un nouvel éclairage.» Ce sont des centaines de kilomètres de câbles et de tuyaux qui sont déviés. Ces travaux préparatoires ont débuté en mars 2021.

Peu en vue des usagers, une galerie aérienne, fixée à la façade sud du bâtiment voyageurs, accueillera, pour la durée du chantier, une partie des réseaux (électricité, ventilation, etc.). Cette structure tubulaire fait toute la longueur de la gare.

Délicate démolition

Côté place de la Gare du bâtiment voyageurs, les palissades clôturent l'espace. La croûte de macadam va être prochainement grattée en prévision de l'excavation du site. Une dalle de soutènement sera coulée en surface. «Ensuite, on creuse en taupe dessous», explique Joël Berney, chef de projet génie civil aux CFF. C'est ainsi que la gare souterraine verra le jour.

Côté lac, les ouvriers s'activent pour faire de la place. Le bâtiment du Simplon 22-26 est progressivement descendu. L'immeuble a d'abord été vidé et dépollué, avant d'être consciencieusement grignoté, morceau par morceau, étage par étage, à l'aide d'une



Tout le tour de la gare de Lausanne est actuellement en chantier pour les préparatifs. La phase concrète d'agrandissement et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire devrait commencer d'ici à la fin de l'année.

«Toute l'alimentation de la gare doit passer par voie aérienne pour libérer le sol.»

Philippe Biavati, chef de projet à CFF infrastructure

pince hydraulique. Cette destruction délicate permet de ménager au maximum le voisinage. Les gravats sont constamment arrosés pour limiter la poussière.

Cette démolition illustre la complexité d'un tel chantier en plein centre-ville. Le bâtiment devrait être complètement rasé d'ici mai. Le chantier a pris un peu de retard. «Nous avons découvert

des plaques de liège bitumineux qu'il a fallu enlever à la main», précise Joël Berney. La démolition du parking de la gare suivra.

La base de vie des ouvriers

Une installation de chantier prendra place une fois l'espace dégagé au sud des voies ferroviaires. D'ici à la fin du mois, la rue du Simplon

sera coupée en deux par une palissade, sur tout son long, afin d'isoler les travaux des riverains. Pour l'instant, la rue est éventrée en plusieurs endroits pour permettre la déviation de différentes conduites d'eau notamment.

À l'ouest de la gare, sur l'esplanade de Plateforme 10, un «village de Portakabin» est en train de voir le jour. Une première structure de

trois étages a été montée il y a un bon mois. Elle servira de «base de vie» pour les ouvriers ces dix prochaines années. Cette semaine, une seconde structure, encore plus imposante, a été construite juste à côté de la première. Plus tard dans l'année, une troisième structure sera installée sur une plateforme au-dessus de l'avenue William-Fraisse.

Sous terre

Visite des galeries qui transpercent déjà le site de part en part

Le projet de refonte de la gare prévoit une excavation de son sous-sol, ainsi que celui de la place, pour accueillir des galeries marchandes et les métros. Une descente dans les entrailles de l'infrastructure ferroviaire permet de constater qu'il y a déjà pas mal de boyaux qui serpentent là-dessous. Visite.

Lorsque le bâtiment de la Rasude a été construit à l'est de la gare dans les années 60, deux tunnels postaux ont été forés sur toute la longueur des quais, à une faible profondeur. Le tube du métro Lausanne-Ouchy de l'époque, devenu celui du M2, passe au-dessous.

Ces deux galeries parallèles, mais pas tout à fait rectilignes, relient deux énormes sas souterrains à chaque extrémité de la gare. C'est à partir de ces chambres que les monte-charges donnent l'accès à chaque quai.

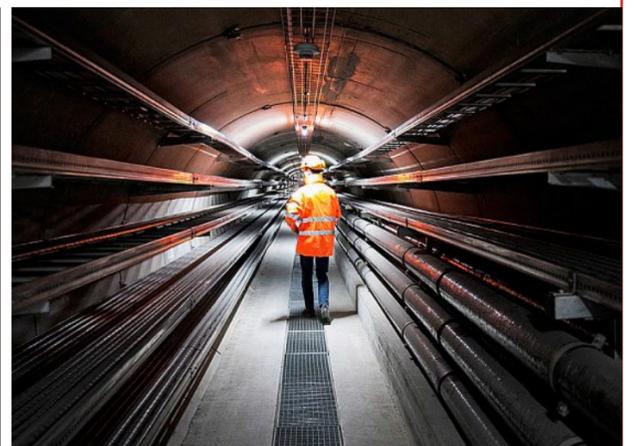
Les tunnels postaux avaient pour fonction d'établir la liaison entre les wagons-poste des trains et le nouveau bâtiment postal de la Ra-



Les deux anciens tunnels postaux sous la gare relient le bâtiment de la Rasude aux quais. Ils vont être détruits.

sude, sans utiliser les quais comme voies de circulation. Depuis maintenant plusieurs décennies, ces galeries servent d'entrepôt-débaras, en attendant d'être complètement détruites lors de la construction de la nouvelle gare.

En descendant plus profondément dans les sous-sols de la gare, on tombe sur une nouvelle galerie, à 25 mètres sous les voies. Celle-ci a été forée par un tunnelier en 2017, en vue de la refonte de la gare. Elle relie le nouveau bâtiment de l'en-



La nouvelle galerie à 25 mètres de profondeur qui relie la tête ouest à la tête est de la gare.

clenchement au chemin du Trey-blanc à la tête ouest de la gare, soit 620 mètres plus loin. Ce tunnel accueille notamment les câbles nécessaires à la signalisation et aux aiguillages de la gare. «Tout le chantier de la gare se pas-

sera en dessus de cette galerie, tout comme les deux tubes de métro M2 et M3, c'est pour cette raison que nous l'avons construite aussi profond», explique Grégory Coderey, membre de la direction du projet gare aux CFF.