

Les CFF s’apprêtent à débiter un énorme chantier invisible sous la place de la Gare

Lausanne Pour maintenir les fonctionnalités de la place durant les travaux, une dalle sera construite en surface, avant que ne commence l’excavation de 60’000 m³.

Renaud Bournoud

Le chantier de la gare de Lausanne s’apprête à changer de dimension. Le 11 avril, les CFF ont reçu de l’Office fédéral des transports (OFT) l’autorisation pour creuser sous la place. Un gros morceau dans le processus de la transformation de la gare, puisque l’entier de la place sera excavé, soit la taille d’un bon terrain de football, pour permettre l’accès direct aux trois futurs passages sous-voies reliant les quais, ainsi qu’aux stations de métro M2, M3.

«C’est l’avant-dernière grosse autorisation que nous attendons, se réjouit Charles-André Philipona, directeur du programme Léman 2030. À la fin de l’année, nous allons transmettre l’entier du dossier de la plateforme ferroviaire à l’OFT. Nous devrions recevoir l’autorisation d’ici à la fin 2026.» Ainsi, les CFF pourront enfin s’attaquer au cœur même du projet de modernisation de la gare de Lausanne. Cette dernière autorisation permettra d’agrandir les quais et les passages sous-voies, afin de faire face à l’augmentation des flux de voyageurs.

Une opération complexe

Dans l’immédiat, précisément le 5 mai, les CFF vont commencer les travaux de la place de la Gare. Cette opération d’envergure s’annonce complexe. Toutes les fonctionnalités de la place seront maintenues durant la durée du chantier: lignes de bus, taxis, livraisons et cheminements piétons.

Cette contrainte nécessite d’adopter la technique d’excavation dite «en taupe». «Nous allons commencer par forer et planter des pieux. Il y en aura des centaines sous la place», détaille Joël Berney, chef du projet du sous-sol de la place de la Gare. C’est la partie du chantier qui provoquera le plus de nuisances.

«Ensuite, nous allons recouvrir la place d’une dalle et nous creuserons dessous, continue le chef de projet. Les gens ne s’apercevront pas du chantier gigantesque qu’il y aura sous leurs pieds.» Ce n’est pas la méthode la plus simple, mais le trafic en surface pourra ainsi être maintenu.

Déviati on piétonne

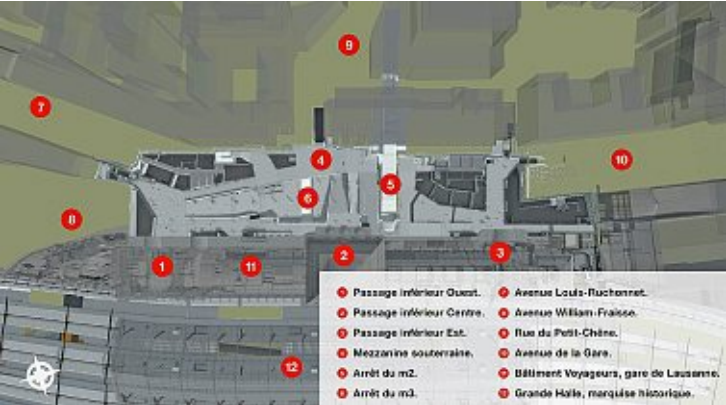
Les cheminements sur la place, qu’ils soient routiers ou piétons, évolueront au gré de la réalisation de la dalle en surface. Celle-ci sera construite par quartier dans le sens inverse des aiguilles d’une montre. Au moins un passage piétonnier sous la place sera garanti. Mais il variera selon les différentes phases du projet.

Les premiers travaux débiteront avec la pose d’une déviation piétonne à l’est de la place. En juin, les aménagements publics provisoires installés devant l’aile de la gare seront démontés pour laisser le champ libre au chantier. Les forages commenceront à l’est et à l’ouest durant l’été.

La place fait près d’un hectare (10’000 m²). Elle sera excavée sur une profondeur de 10 à 15 mètres.



Lignes de bus, places pour les taxis et cheminements piétonniers seront maintenus durant les travaux. Odile Meylan



Le sous-sol de la place permettra l’accès direct aux trois passages sous-voies reliant les quais, ainsi qu’aux stations de métro M2 et M3. CFF

«Nous allons recouvrir la place d’une dalle et nous creuserons dessous. Les gens ne s’apercevront pas du chantier gigantesque qu’il y aura sous leurs pieds.»

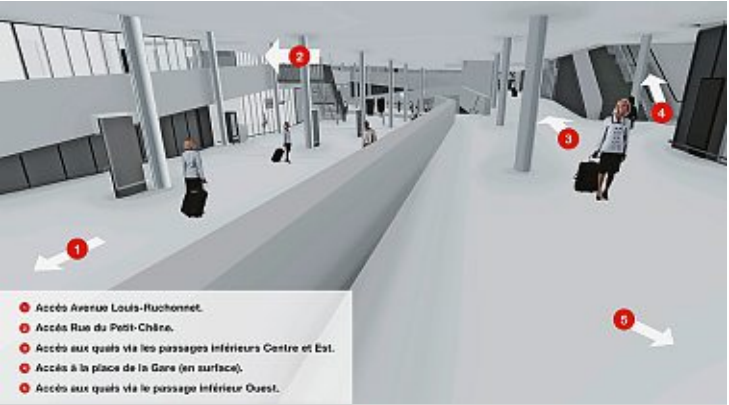
Joël Berney
Chef du projet du sous-sol de la place de la Gare de Lausanne

Au final, les usagers de la gare bénéficieront de 5000 m² supplémentaires en souterrain. Il va donc falloir extraire 60’000 m³ de gravats. «Que nous rencontrions des terrains meubles ou de la roche, les conditions d’excavation en taupe sous la dalle seront exigeantes», prévient Joël Berney. Les matériaux extraits seront acheminés par camion à Malley, où ils seront triés et évacués par train.

«La collaboration entre l’OFT et les CFF est désormais bonne»

Alors que les CFF annoncent le début des travaux du sous-sol de la place de la Gare de Lausanne, le Conseil fédéral rend public sa position sur le rapport de la Commission de gestion du National relatif aux retards pris dans l’agrandissement de cette même gare.

Dans son rapport publié à la fin janvier, la commission de surveillance a identifié plusieurs facteurs à l’origine des retards qui ont grevé le projet, notamment la mauvaise collaboration entre l’Office fédéral des transports (OFT) et les CFF. Initialement, la gare de-



Les usagers de la gare bénéficieront de 5000 m² supplémentaires en souterrain avec l’excavation du sous-sol de la place. CFF

Initialement, les CFF espéraient commencer le chantier de la gare de Lausanne l’année dernière. Mais ce retard ne devrait pas avoir de répercussions sur le calendrier. L’ouverture complète du sous-sol de la gare est toujours prévue en 2034.

Neuf ans de travaux

«Cette durée de neuf ans de travaux est nécessaire pour assurer une coordination efficace

entre les différents projets liés à la place de la Gare, aux lignes de métro et à la création de nouveaux passages inférieurs, tout en permettant la circulation complète et les nombreux déplacements sur la place», écrivent les CFF dans leur communiqué de presse.

Néanmoins, une ouverture partielle du sous-sol «est envisagée» en 2032, afin de permettre aux usagers de la gare de se déplacer plus facilement du côté ouest, notamment avec l’accès au souterrain par l’immeuble situé à la pointe de l’avenue Ruchonnet. Des travaux sur les fondations de ce bâtiment sont en cours afin de créer un raccordement avec le sous-sol de la place.

Le cœur du chantier d’agrandissement et de modernisation de la gare devrait, lui, débiter en 2026 avec la transformation des quais et la construction des trois passages inférieurs. «Les nouveaux quais seront mis en service par étapes entre 2030 et 2036», rappellent les CFF. La fin du chantier de la gare de Lausanne est toujours annoncée à l’horizon 2037, pour un coût total de 1,7 milliard.