

Infrastructure ferroviaire

En sous-sol, le chantier de la gare de Lausanne creuse son retard

L'excavation de la place de la Gare débutera avec au moins une année de retard sur le nouveau calendrier présenté il y a moins de vingt mois.

Renaud Bournoud

Les travaux de la gare de Lausanne «se poursuivent», communiquaient les CFF le mois dernier. En parallèle, les retards augmentent par rapport au planning du chantier complètement revu l'année dernière. Le début des principales opérations de la transformation de la gare est encore repoussé. À commencer par l'excavation du sous-sol de la place de Gare et les ancrages de l'édifice.

Le 17 mars 2023, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) ont annoncé vouloir revoir entièrement les plans de la plateforme ferroviaire. Soit quatre ans après la décision d'accorder le permis de construire, délivrée par l'OFT en juin 2019. À cette occasion, l'office fédéral et les CFF ont également promis de mieux collaborer afin d'éviter les blocages que le projet a connus par le passé.

Le nouveau calendrier, vieux d'une vingtaine de mois, revoit la fin des travaux à horizon 2037. Mais un «nouveau phasage du chantier» devait permettre d'attaquer le sous-sol de la place en avril 2024, déjà.

En mai dernier, les CFF précisaient à «24 heures» qu'ils devaient encore «traiter quelques questions techniques», mais ils



La partie ouest de la place de Gare de Lausanne a été libérée pour permettre la «réinstallation» du chantier. PATRICK MARTIN

avaient «bon espoir de pouvoir démarrer les travaux sous la place cet automne». Désormais, les CFF indiquent que «la réception de l'autorisation de construire de l'IMPG (*ndlr: interface multimodale place de la Gare*) est attendue au printemps 2025».

Ancrages espérés pour 2025

De son côté, l'OFT note qu'il attend encore «des éléments techniques complémentaires» pour

lever les charges qui pèsent sur le sous-sol de la place de la Gare. «Par ailleurs, les CFF doivent examiner si le nouveau projet de métros annoncé entre-temps par le Canton de Vaud a des conséquences sur le projet Gare de Lausanne», ajoute l'OFT. Les résultats des études de flux de personnes entre les interfaces gare et métros sont attendus cet automne.

Les travaux sur les ancrages de la gare, au centre des doutes sur

la statique du projet en 2022, devaient commencer en juillet dernier. Là encore, ils sont reportés «au début de l'année 2025», indiquent les CFF. La réalisation de ces ancrages est nécessaire avant de pouvoir entamer les travaux des quais et des passages inférieurs, autrement dit le cœur du chantier de la gare.

Tunnels bouchés

Des travaux annexes se poursuivent. La construction de l'un

des futurs accès au sous-sol de la place de la Gare a démarré en bas de l'avenue Ruchonnet. L'ouest de la place a d'ailleurs été libéré pour «la réinstallation du chantier». Le remplissage des tunnels postaux sous les quais a lui aussi commencé et le parking des Épinettes, qui sert de mur de soutènement au sud des voies, devrait être terminé en 2026.

Les CFF pensent toujours pouvoir commencer le chantier des quais et des passages inférieurs en

2026. La révision complète du projet présentée en 2023 nécessite de reprendre quelques milliers de plans. L'OFT dit attendre le dossier des CFF pour l'automne 2025.

«Les CFF doivent examiner si le nouveau projet de métros annoncé par le Canton a des conséquences sur le projet de la gare.»

L'OFT

450 millions de hausse en cinq ans

Le planning initial de la modernisation de la gare, tel qu'il était présenté lors de sa mise à l'enquête en 2015, tablait sur un début du chantier en 2017-2018 avec une mise en service fin 2025. Les travaux du sous-sol de la place devaient être réalisés entre 2020 et 2025.

Ces reports successifs se feront ressentir sur la facture finale. En 2019, le projet était encore budgété à 1,25 milliard. Il est désormais de 1,7 milliard. L'OFT détaille cette hausse de 36%. 200 millions sont essentiellement dus au renchérissement entre 2020 et 2022. Auxquels il faut additionner les 250 millions communiqués en 2023 qui découlent des «mesures d'optimisation» du projet, à hauteur de 190 millions, et de 60 millions causés par les retards.

Les CFF déclarent avoir déjà investi plus de 460 millions, soit un quart de 1,7 milliard.