



Gesamt+TdG/Suppl. Léman 2030

Tamedia Publications Romandes  
1001 Lausanne  
021/ 349 44 44

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 102'330  
Parution: irrégulière

N° de thème: 862.021  
N° d'abonnement: 1094419  
Page: 6  
Surface: 139'486 mm<sup>2</sup>



Les ouvriers posent la 4e voie entre Lausanne et Renens à côté d'une voie en exploitation. Le travail nocturne permet de limiter les perturbations du trafic.

PHOTOS PHILIPPE MAEDER

## Une succession de travaux pour augmenter la capacité De nuit et de jour, des chantiers sont ouverts à Mies, à Chambésy ainsi qu'entre Lausanne et Renens pour construire le réseau qui permettra de doubler le nombre de places assises sur les trajets entre Lausanne et Genève

**A**près un travail d'arrache-pied pour faire le basculement du système d'exploitation vers le nouvel enclenchement (lire en pages 2-3), le rythme des travaux de Léman 2030 s'accélère. Entre la construction de la 4e voie, la modernisation des gares de Lausanne et de Renens, l'agrandissement de celle de Genève Cornavin, le pont ferroviaire (le saut-de-mouton) qui permettra de faire coexister sans croisement la ligne Lausanne-Genève avec celle reliant le Valais au nord du plateau et les travaux pour créer deux nouveaux lieux de croisement dans les gares de Mies et de Chambésy (GE), les chantiers ne manquent pas. «Tout a été planifié pour que le trafic soit main-

tenu sur au moins deux voies en permanence, indique Arnaud Parfait, chef de projet de la 4e voie entre Lausanne et Renens. La mise en service d'un nouvel enclenchement informatisé va permettre les travaux à venir. Ceux-ci sont rendus possibles grâce à l'aménagement de l'horaire.»

La succession des travaux nécessite une coordination sans faille. C'est en fait un jeu de chaises musicales. «Pour construire le saut-de-mouton, il faut dévier deux voies vers le nord, poursuit Arnaud Parfait. C'est ce que nous faisons actuellement à l'est de la gare de Renens. Les voies provisoires seront mises en service en 2018. L'espace dégagé au sud permettra de construire les trois quarts du pont ferroviaire. Le dernier quart du saut-

«Tout a été planifié pour que le trafic soit maintenu sur au moins deux voies en permanence»



**Arnaud Parfait**

Chef de projet de la 4e voie Lausanne-Renens

de-mouton sera achevé en 2020 à la suite d'un nouveau basculement du système d'exploitation des voies.»

Les travaux se déroulent selon un phasage complexe. Différents acteurs interviennent. Les CFF bien sûr, mais aussi des entreprises de génie civil et



Gesamt+TdG/Suppl. Léman 2030

Tamedia Publications Romandes  
1001 Lausanne  
021/ 349 44 44

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 102'330  
Parution: irrégulière

N° de thème: 862.021  
N° d'abonnement: 1094419  
Page: 6  
Surface: 139'486 mm<sup>2</sup>

des bureaux d'ingénieurs. L'ordre des travaux est précis, tout comme le temps imparti pour les faire. «Nous devons réserver des machines jusqu'à 18 mois à l'avance, rappelle Arnaud Parfait. Nous les avons pour une période limitée car nous devons les partager avec d'autres chantiers dans toute la Suisse ainsi qu'avec le service d'entretien. Chaque intervenant doit respecter le calendrier serré des travaux. Parfois, une opération doit être terminée avec une tolérance de quelques heures pour permettre l'enchaînement des phases.»

Les travaux sont le plus possible menés en dehors de l'exploitation du trafic. Mais ce n'est pas toujours possible. Pascal Ducommun, chef de projet de la gare de Renens, doit composer non seulement avec le trafic mais aussi avec les usagers. Actuellement, il pilote la fin de la construction du nouveau passage souterrain, qui sera mis en service à fin janvier 2017. Pour le construire, il a fallu poser sept ponts provisoires pour soutenir les voies ferrées. Les ouvriers travaillent dans un bruit parfois assourdissant lorsque l'un des 600 trains journaliers passant par Renens roule au-des-

sus de leur tête. «Les travaux de la gare de Renens avancent du nord vers le sud, explique Pascal Ducommun. A chaque fois, une voie est démontée. Le nouveau demi-quai correspondant est construit. Puis la voie suivante est démontée, permettant de terminer l'autre demi-quai. Et ainsi de suite.»

#### Règles de cohabitation

«Les travaux se font très souvent de nuit sur les voies, pour des raisons de sécurité et d'exploitation ferroviaire, indique Pascal Ducommun. Mais tous les matins nous devons rendre les voies et les quais praticables pour les clients.»

Les règles de cohabitation entre un chantier et le trafic ferroviaire sont codifiées pour que les travaux se déroulent en toute sécurité et dans les meilleures conditions tant pour les ouvriers que pour les usagers du rail. Différents concepts de sécurité s'appliquent selon la configuration des chantiers. Le plus souvent, la zone de travaux est séparée du trafic par une palissade. Lorsque les travaux se déroulent directement le long d'une voie, les CFF utilisent un système optique et acoustique pour avertir les ouvriers et

les mécaniciens des locomotives de leur présence respective.

Plus à l'est, le chantier s'active à reconstruire un passage routier souterrain plus long que l'actuel pour supporter de nouvelles voies. Là aussi, le rythme des travaux de reconstruction du passage est dicté par les travaux des projets 4e voie et saut-de-mouton qui se déroulent au-dessus. «Nous pouvons réaliser une tranche de nouveau passage uniquement pendant la courte période lors de laquelle la voie se trouvant au-dessus est supprimée, indique Michaël Maître, chef de projet du passage inférieur du Léman. En vue d'améliorer le transit routier et de mobilité douce, nous devons élargir et approfondir le passage, dévier plusieurs réseaux comme le gaz, l'électricité, la fibre optique et l'eau, sans les interrompre. Malgré toutes ces contraintes, nous tenons les délais.»

Malgré les chantiers, le taux de ponctualité des trains reste élevé, près de 90%. «Pour assurer l'horaire sur la ligne en fonction des ralentissements occasionnés par les travaux, deux minutes supplémentaires ont été ajoutées», rappelle Arnaud Parfait. **L.B.**



Gesamt+TdG/Suppl. Léman 2030

Tamedia Publications Romandes  
1001 Lausanne  
021/ 349 44 44

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 102'330  
Parution: irrégulière

N° de thème: 862.021  
N° d'abonnement: 1094419  
Page: 6  
Surface: 139'486 mm<sup>2</sup>



**Gare de Renens: des ponts provisoires permettent le passage des trains durant l'aménagement du nouveau passage souterrain.**



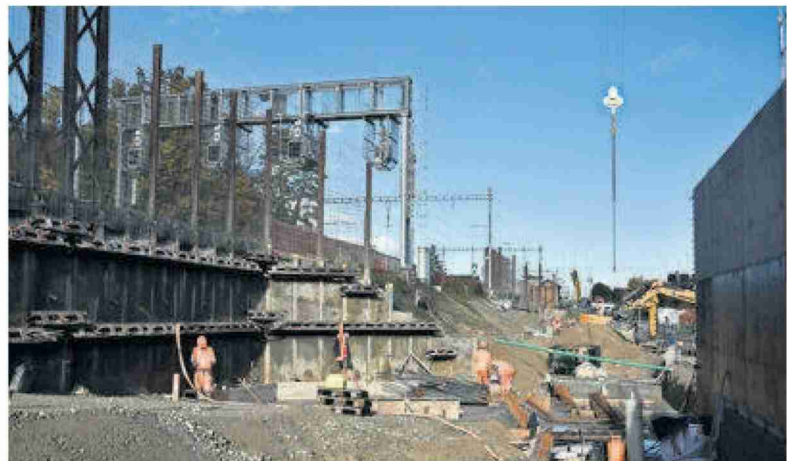
**Proche de la gare de Renens, un passage routier sous les voies doit être reconstruit.**



**La 4e voie est déjà posée sur certains tronçons entre Renens et Lausanne.**



**Les travaux sont très présents en gare de Renens. Un bâtiment s'élèvera sur l'espace en chantier au premier plan.**



**La préparation de la voie de croisement suit son cours à Mies. Une paroi de protection sépare le chantier du réseau ferroviaire tout le long des voies.** CHRISTIAN BRUN