



Gare de Renens



Les travaux vont bon train

Le 25 juin dernier, une étape importante des travaux de la gare de Renens a été franchie: l'inauguration du demi-quai 3 nord et de la nouvelle voie 5. L'occasion, pour le public, de constater de visu ce qu'est un quai long.

TEXTE: PATRICIA BERNHEIM PHOTOGRAPHIES: CFF

Entamée il y a trois ans, la transformation de la gare de Renens, entreprise dans le cadre du programme Léman 2030, se réalise dans les temps et sans encombre majeur, malgré la complexité du projet. Les inaugurations se succèdent à un rythme soutenu. Le 25 juin dernier, la voie 5 a été remise en service dans sa nouvelle configuration et le demi-quai 3 nord a été ouvert au public, qui a ainsi pu comparer le quai 2, ancienne mouture, et la nouvelle version. Longs de 420 m, les nouveaux quais ont été dimensionnés pour recevoir les futurs trains longs (404 m) qui relieront Genève et

Lausanne lorsque la gare de Lausanne sera terminée. Ils ont aussi été rehaussés pour répondre aux normes de la loi sur l'égalité pour les handicapés. Enfin, leur largeur a été augmentée de manière à absorber le flux de passagers, qui va fortement augmenter au cours de ces prochaines années, puisque l'objectif des CFF est de multiplier par deux la capacité en places assises de la ligne Genève-Lausanne à l'horizon 2030.

BELLES MARQUISES

Le public a également pu découvrir les nouvelles marquises, longues de 280 m, composées de structures



métalliques qui portent la couverture. «C'est un élément élégant, qui amène beaucoup de lumière grâce à un revêtement en polycarbonate translucide. C'est un saut considérable, non seulement d'un point de vue esthétique, mais aussi en termes de sentiment de sécurité, puisqu'il ne subsiste plus de zones sombres», souligne Pascal Ducommun, chef de projet pour les travaux de la gare de Renens. Le même matériau sera utilisé pour la toiture de la passerelle Rayon Vert, faisant ainsi le lien avec l'ensemble des projets de la gare de Renens. La marquise du quai 1, autour du bâtiment voyageurs, sera en revanche maintenue et renouvelée. Sa structure métallique représente un intérêt historique en lien avec le bâtiment.

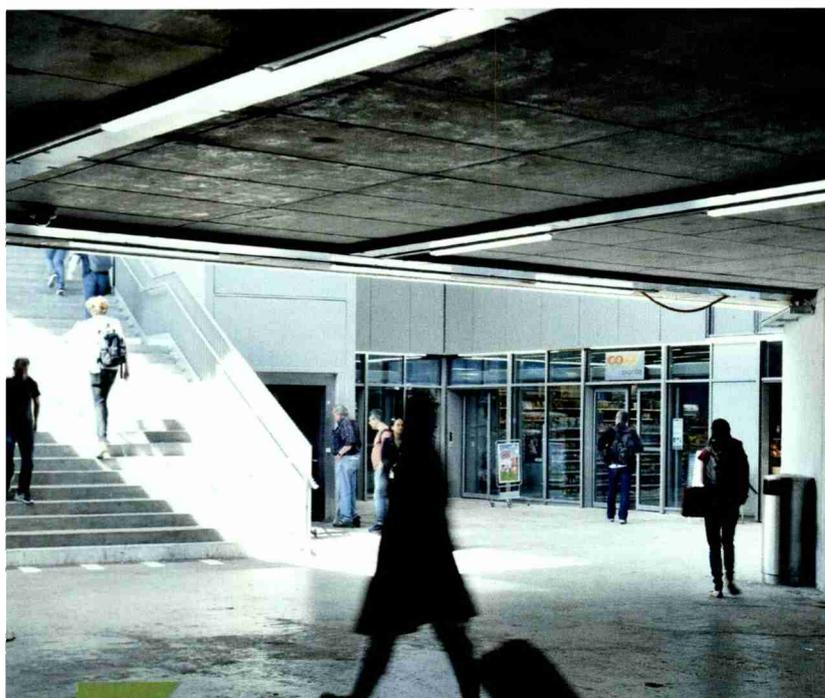
ACCESSIBLE À TOUS

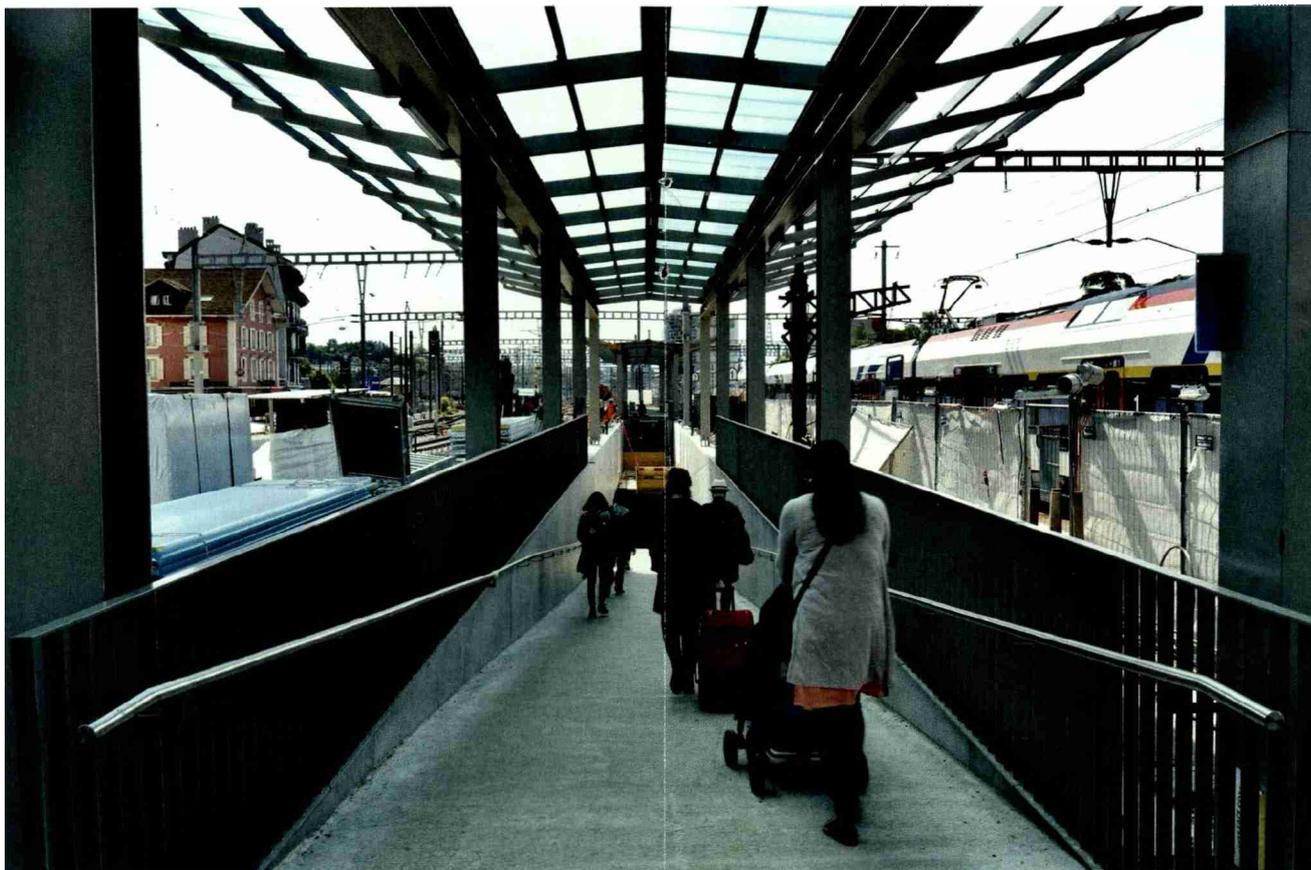
Début mai, la surface accessible aux voyageurs en haut de la rampe du quai 3 a été étendue à l'ouest, jusqu'à la future passerelle Rayon Vert. Un nouvel accès a été ouvert pour permettre de rejoindre la voie 4 de manière sécurisée. Mi-avril 2018, c'est la nouvelle rampe d'accès au quai 3 (voies 4 et 5) qui a été mise en service, permettant ainsi aux familles avec poussette,

aux personnes à mobilité réduite et à l'ensemble des voyageurs de bénéficier de ce nouvel accès. Enfin, en février dernier, une nouvelle zone commerciale, composée de trois enseignes, a été inaugurée au sud du nouveau passage inférieur voyageurs.

UN CHANTIER EXIGEANT

Pour le chef de projet, le défi principal réside dans le fait de réaliser une gare complètement nouvelle tout en maintenant les cadences des trains. «C'est un chantier très exigeant et qui demande beaucoup de planification. Plus de 600 trains traversent la gare chaque jour, dont la moitié s'arrêtent, et plus de 24 000 personnes y transitent.» Le maintien du trafic ferroviaire a nécessité de travailler de nuit et de mener ponctuellement des opérations coup de poing. Ainsi, en mars 2017, lors des travaux pour les voies 1 et 2, les équipes ont travaillé 24h/24 pendant trois jours. Il faudra encore attendre deux ans pour voir l'achèvement des travaux. D'ici là, un certain nombre d'étapes vont être franchies. La prochaine consiste à réaliser la partie sud du nouveau quai 3, actuellement plus basse que la partie nord. Il s'agit aussi de construire un deuxième ac-





çès au quai avec la réalisation de la passerelle Rayon Vert. Composée de trois éléments pré-montés en métal, elle sera posée à la fin du chantier grâce à une énorme grue. D'ici à avril 2019, la totalité du quai 3 sera ainsi fonctionnelle. Le quai 2, le plus difficile en matière d'accès au chantier, puisque coincé entre les voies, sera mis en service au printemps 2020 et le quai 1 sera livré à la fin de l'été 2020, lorsque tous les travaux de la gare seront achevés. **m**

Le nouveau passage sous gare et les quais en cours de construction.



«ELLE EN AVAIT BIEN BESOIN»

Les rénovations réalisées et en cours à la gare de Renens vont permettre aux CFF d'offrir aux usagers des installations plus confortables, une réelle amélioration pour les personnes à mobilité réduite et, dans l'ensemble, une gare plus attractive. «Elle en avait bien besoin», commente Pascal Ducommun.

Effectivement, la conception de la gare de Renens telle qu'on l'a connue date pour l'essentiel de 1908. Le passage inférieur piéton sous-voies est alors prolongé vers le nord, permettant l'accès depuis la gare à la rue de Lausanne et au centre de Renens. La même année, les quais sont couverts avec des marquises, dont seule celle du quai 1 a été conservée. En ce temps-là, la commune de Renens comptait moins de 1300 habitants et les communes voisines étaient composées de villages agricoles et avaient une faible population.

Depuis le début du siècle dernier, la gare n'avait bénéficié d'aucune transformation significative. L'environnement a en revanche diamétralement changé. L'Ouest lausannois étant désormais le troisième pôle de l'agglomération Lausanne-Morges, les infrastructures de la gare ne répondaient plus au trafic actuel et encore moins aux prévisions futures.

LES PRINCIPAUX INTERVENANTS

**DIRECTION DU PROJET
ET DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX**
 CFF Infrastructure Lausanne, Léman 2030
 Chef de projet: Pascal Ducommun

LES MANDATAIRES

Génie civil, architecture, géotechnique, géomètres, environnement
 Groupement d'ingénieurs SNPR, pilote bureau d'ingénieurs civil
 Perret-Gentil + Rey & Associés SA, Yverdon-les-Bains
 Membre du groupement SNPR: Bureau d'ingénieurs civils
 Schopfer & Niggli, Lausanne
 Sous-traitants du groupement SNPR: Architectes Farra
 & Zoumboulakis, Lausanne;
 Bureau de géotechnique Karakas et Français SA, Lausanne;
 Bureau de géomètres Renaud et Burnand SA, Lausanne;
 Bureau pour le suivi environnemental Prona SA, Yverdon-les-Bains
Installations électriques basse tension et mise à terre
 BG Ingénieurs Conseils SA, Neuchâtel
Concept et expert mise à terre
 RS Ingénieurs, Jongny
Installations sanitaires
 Weinmann-Energies SA et Fluides Concepts SA, Echallens,
 Romanel-sur-Lausanne
Génie ferroviaire
 CFF Infrastructure, Lausanne

LES ENTREPRISES

Génie civil et travaux spéciaux
 Groupement GGR avec Frutiger SA Vaud (pilote) et SIF Groutbor SA,
 Ecublens
Construction métallique
 Sottas SA, Bulle
Installations électriques basse tension
 Swisspro SR SA, Renens
Génie ferroviaire
 CFF Infrastructure, Lausanne