



Le saut-de-mouton prend forme sur plus d'un kilomètre



La quatrième voie entre Lausanne et Renens est complétée par un viaduc qui permettra aux trains de passer par-dessus les autres voies ferroviaires. FLORIAN CELLA

Mobilité Le viaduc ferroviaire est en construction le long de la plaine de Malley. Des portes ouvertes sont organisées samedi

Renaud Bournaud

Ses dimensions parlent pour lui: 1175 mètres de long, 22 000 m³ de béton, une voie ferroviaire suspendue à neuf mètres au-dessus du sol. La construction du spectaculaire saut-de-mouton entre Lausanne et Renens est bien avancée. Ses 66 arches en béton armé lui donnent une allure de mille-pattes rampant le long de la plaine de Malley. Le gros œuvre de son corps principal devrait être ter-

miné d'ici à la fin février. Samedi, la population est invitée à venir visiter le chantier de 9 h à 16 h. Les responsables du projet se tiendront à disposition pour répondre aux questions des visiteurs. L'accès se fera par le chemin du Chêne, qui se situe derrière l'Office des poursuites de l'Ouest lausannois.

Un échangeur ferroviaire

Ce viaduc ferroviaire est probablement l'ouvrage le plus impressionnant du programme Léman 2030. Un programme qui a pour objectif de doubler le nombre de places assises dans les trains entre Lausanne et Genève d'ici une décennie. Le principe du saut-de-mouton est plus ou moins le même qu'un échangeur autoroutier. Une voie ferrée en enjambe deux autres sur plus d'un kilomètre.

Les trains pourront ainsi se croiser à 130 km/h en circulant sur deux niveaux différents. La longueur du viaduc est dictée par la pente qui n'excède pas 2,5%.

Avec la construction en parallèle d'une quatrième voie entre Lausanne et Renens, le saut-de-mouton est nécessaire pour pouvoir instaurer la cadence au quart d'heure et fiabiliser l'horaire sur l'axe ferroviaire le plus dense de Suisse. D'ailleurs, la réalisation de cet ouvrage ne doit pas interférer dans le passage des quelque 670 trains qui le frôlent quotidiennement. Ce qui complique un peu plus la donne d'un chantier déjà complexe.

Le viaduc s'inscrit dans un léger virage. Aucune de ses piles n'a exactement le même angle. La réalisation de leur coffrage n'a pas été une sinécure. «Nous aurions



pu nous faciliter la vie en faisant une galerie couverte, note Michaël Maître, chef de projet. Mais l'idée était de faire un ouvrage ajouré pour qu'il s'intègre le mieux possible.» Une grande partie de l'infrastructure est invisible. Un réseau de quelque 350 pieux plonge dans le sol, parfois jusqu'à 30 mètres pour atteindre la couche de molasse.

Sorti de terre en une année

Malgré la complexité de ce chantier, les délais sont tenus. Ils sont d'ailleurs plutôt brefs. Les autorisations de construire sont entrées en force en septembre 2018. En novembre, les travaux débutaient. Le gros de l'infrastructure doit être terminé en quatorze mois. Il est prévu que les trains circulent déjà à travers la galerie l'an prochain, afin de pouvoir terminer la tête est du viaduc. La mise en service est annoncée pour 2021.

La voie ferrée supérieure du saut-de-mouton sera principalement destinée à la ligne Berne-Genève. Avec un peu de chance, les voyageurs pourront apercevoir le lac en passant sur les hauteurs du viaduc.





Hauptausgabe

24 Heures Lausanne
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
<https://www.24heures.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 23'722
Parution: 6x/semaine

Page: 6
Surface: 67'553 mm²

Ordre: 1094419
N° de thème: 862.021

Référence: 75034711

Cet article a été publié dans les éditions régionales suivantes:

Média	Type	Tirage
24 Heures Lausanne	Édition principale	23'722
24 Heures Régions	Sous-éditions et régionales	26'723
24 Heures Nord Vaudois Broye	Sous-éditions et régionales	16'003
24 Heures Riviera Chablais	Sous-éditions et régionales	18'920
	Tirage total	85'368