Date: 17.12.2015

batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²

Réseau ferroviaire *Léman 2030*

C'est à Renens que débute le chantier du siècle !

Ces quinze prochaines années, les CFF prévoient d'investir trois milliards de francs dans la modernisation du réseau entre Lausanne et Genève. Un des chantiers phares de ce programme baptisé *Léman 2030* vient de commencer dans l'Ouest lausannois. La gare de Renens n'est plus, depuis longtemps, dimensionnée pour répondre aux besoins actuels. Elle va être entièrement rénovée. Et entre Lausanne et Renens, une quatrième voie complétée par un viaduc ferroviaire de 1200 m seront aménagés.

Par Jean-A. Luque

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Entre 2000 et 2010, le trafic ferroviaire sur l'axe Lausanne-Genève a été multiplié par deux. Il est passé de 25 000 à 50 000 voyageurs par jour. Et selon toute vraisemblance, il va encore doubler d'ici 2030. Concrètement dans moins de 15 ans, 100 000 passagers emprunteront le train quotidiennement pour rallier les deux capitales lémaniques. Hallucinant.

Pour répondre à cette explosion de la demande et doubler la capacité de places assises, les CFF, avec la Confédération et les cantons de Vaud et Genève, ont présenté leur ambitieux projet *Léman 2030*. Cela passe bien sûr par des trains à deux étages plus longs (400 m) capables d'accueillir 1500 voyageurs par convoi. Mais cela implique également une refonte complète du réseau avec des gares capables d'absorber ces hordes de passagers, équipées de quais plus larges et plus grands. Et bien sûr, il faut encore imaginer de nouvelles solutions pour accélérer la cadence des trains.

Noeud ferroviaire crucial

Léman 2030 est budgétisé à trois milliards de francs. Les seules rénovations des gares de Lausanne et de Genève coûteront plus d'un milliard chacune. De la musique d'avenir dans la mesure où ces chantiers sont encore loin d'avoir démarré. En revanche, les travaux battent leur plein dans l'Ouest lausannois. La gare de Renens est sans doute moins prestigieuse, mais sa situation centrale en fait un fait un nœud ferroviaire crucial.

Les travaux en gare de Renens ont débuté à la fin de cet été. Evalués à 172 millions de francs, ils ont pour objectif de moderniser et redimensionner la gare afin d'améliorer son accessibilité. Pascal Ducommun, chef de projet aux CFF pour les infrastructures des projets de la région Ouest Léman l'explique en détail : « Personne ne conteste que la gare de Renens est obsolète. Nous allons la rénover en allongeant les quais à 420 m, en les rehaussant de 55 cm et en élargissant les quais centraux 2 et 3. Nous allons également remplacer le passage inférieur actuel, étroit et mal éclairé, par un nouveau passage élargi à 9,4 m avec des escaliers et des rampes d'accès. Imaginez-vous qu'actuellement il n'y a pas de rampes. Les personnes à mobilité réduite sont contraintes d'emprunter, avec du personnel CFF, les passages à char. Il faut en finir avec cette situation d'un autre temps ! »

Interface de tous les transports publics

La commodité et sécurité des voyageurs

ARGUS Medienbeobachtung

Observation des médias
Analyse des médias
Gestion de l'information
Services linguistiques

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
Tél. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Réf. Argus: 60114772
Coupure Page: 1/8

Date: 17.12.2015

batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²

sont des aspects primordiaux de cette rénovation. Mais ils ne sont de loin pas les seuls enjeux de ce chantier comme le confirme Pascal Ducommun : « Avec le développement de l'Ouest lausannois, nous devons renforcer la gare de Renens en tant qu'interface de tous les transports publics. Elle va devenir le point de convergence des CFF et des transports lausannois. Le terminus du métro m1 va être entièrement réaménagé au sud. Le nouveau quai 4 accueillera pour sa part le RER vaudois et au nord tout sera prêt pour le futur tram t1 qui reliera Lausanne-Flon à Renens. Sans oublier tous les bus … »

Les premiers travaux initiés depuis mi-août ont pour objectif de creuser le nouveau passage inférieur qui amènera confortablement les passagers sur les quais. « Ce chantier mené par le groupement GGR (FRUTIGER – SIF GROUTBOR) n'est pas simple à mettre en œuvre, affirme Pascal Ducommun. La nappe phréa-

Les premiers travaux de transformation de la gare de Renens ont débuté à la fin de l'été. Ils ont pour objectif de creuser le nouveau passage sous-voies. Un chantier rendu délicat à cause de la nappe phréatique à peine 2-3 m sous les rails. Pour mener à bien ce percement et cette consolidation du sol, la société SIF GROUTBOR a fait appel à une solution brevetée inédite en Suisse : le Springsol, qui permet de créer un voile étanche par le biais de colonnes jointives.

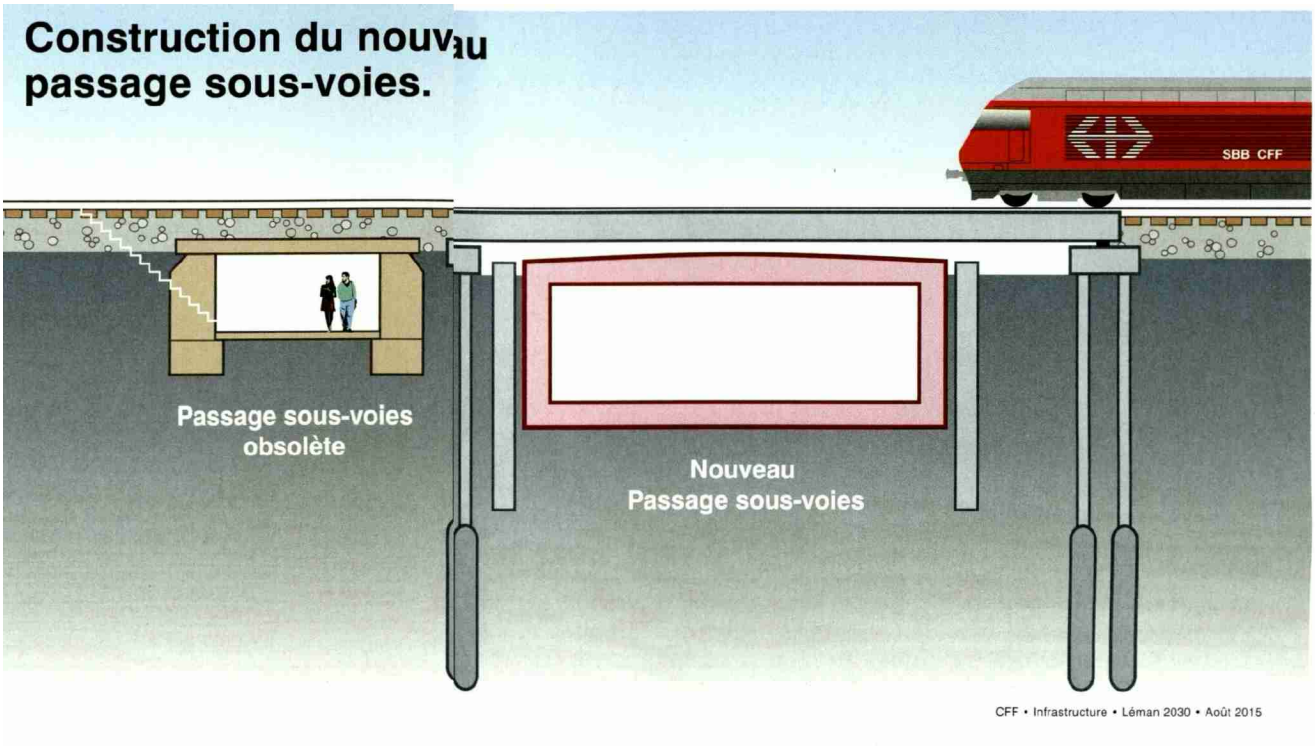
Date: 17.12.2015

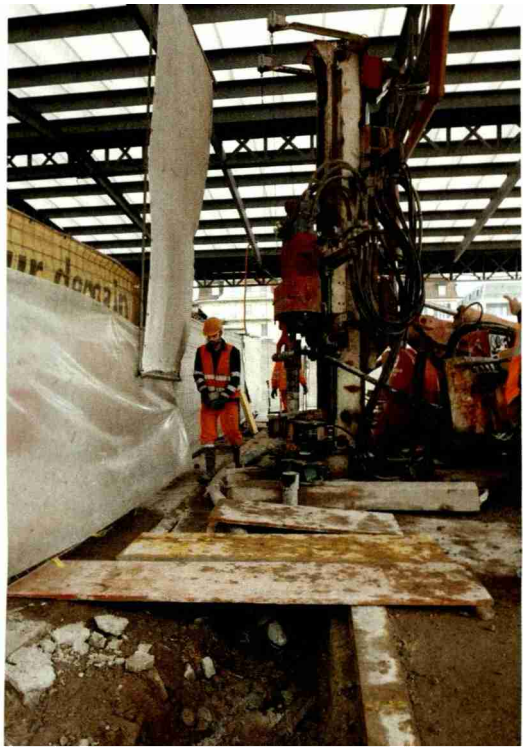
batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²





tique est à peine à 2 - 3 m en dessous des rails. Et puis, les contraintes sont énormes. Il y a celles liées au milieu urbanisé et aux limites de nuisances acceptables. Il y a aussi celles liées au trafic ferroviaire et sa cadence infernale, pas moins de 600 trains par jour. La circulation doit être assurée en permanence. Enfin, et c'est notre priorité absolue, il y a le souci permanent de la sécurité tant des ouvriers que des clients.»

Pour mener à bien ce percement et cette consolidation du sol, la société SIF GROUTBOR a fait appel à une solution brevetée inédite en Suisse : le Springsol qui permet de créer un voile étanche par le biais de colonnes jointives. Une méthode moins brutale que le jetting et ses 400 bars de pression qui déstructure le sol et risque de soulever le terrain. Eric

Date: 17.12.2015

batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

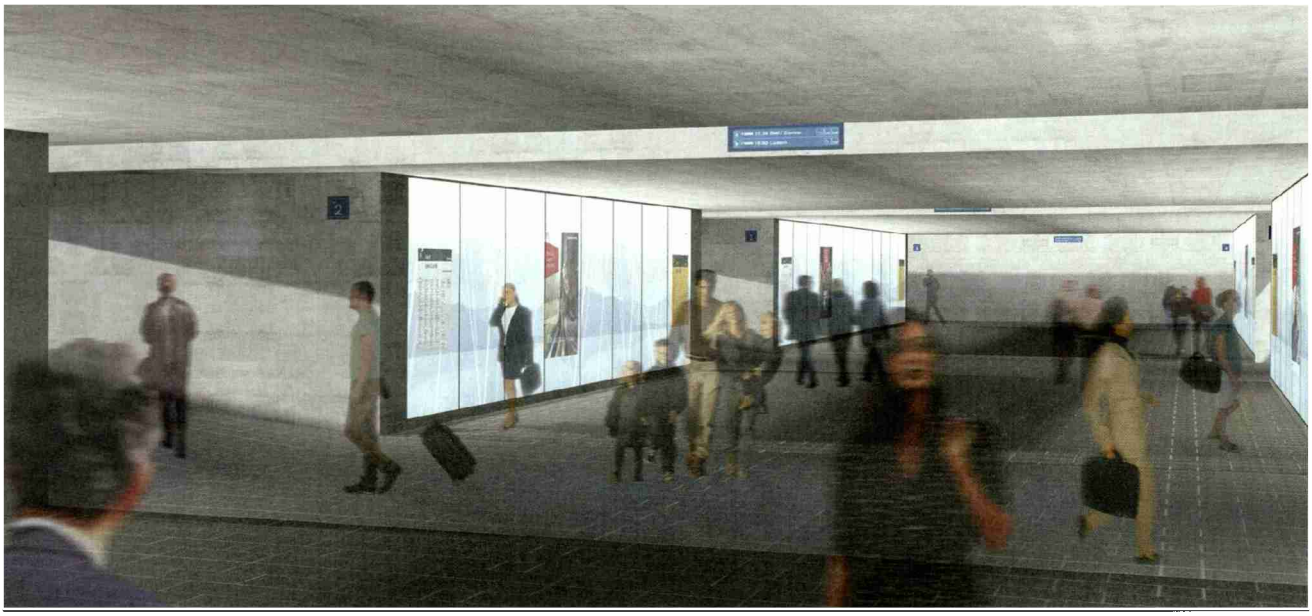
N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²

Leboucq, administrateur délégué de SIF GROUTBOR décrit cette technique innovante: «Nous enfonçons dans le terrain un bras télescopique jusqu'à la profondeur souhaitée. Concrètement à Renens, cela varie entre 7 et 11 m. Et là, nous ouvrons l'outil de malaxage et injectons le ciment en remontant sous faible pression afin de ne pas claquer le terrain. Nous obtenons ainsi des colonnes sol-ciment d'un diamètre de 60 cm. Comme elles ne sont espacées que de 50 cm, elles se recoupent afin d'assurer une barrière étanche.»

Prêts pour le salon de l'Auto

Cette méthode est particulièrement adaptée aux voies ferrées. En effet, elle permet un forage entre les traverses et rails de chemin de fer et autorise un travail sous faible hauteur qui tient compte de la présence de caténaires. De plus, le mélange mécanique permet d'avoir des colonnes à la dimension exacte.

SIF GROUTBOR a prévu six mois de travail pour terminer toutes les parois de cette tranchée. Une vingtaine de personnes se relaient le jour et surtout la nuit, entre 23 h 30 et 5 h 30 du matin. Les voies 5 à 8 au nord de la gare nécessiteront des opérations spéciales agendées sur deux week-ends, du vendredi soir au lundi à l'aube, avec trois équipes pour assurer les 3 × 8. L'objectif fixé par les CFF est impératif: les travaux de SIF GROUTBOR doivent être terminés à fin février 2016 pour permettre la pose de ponts de huit provisoires fondés sur des micropieux de 19 m. Les convois en direction du salon de l'Auto à Genève qui débute le 3 mars ne subiront ainsi aucun désagrément.



Trop étroit et exigu, mal éclairé et en piteux état, le passage souterrain actuel n'est plus en mesure d'absorber le flot de voyageurs. Le passage projeté sera élargi à 9,4 m et extrêmement lumineux. De plus, il permettra d'accéder aux quais par des escaliers et des rampes pour les personnes à mobilité réduite ou les familles avec des poussettes.

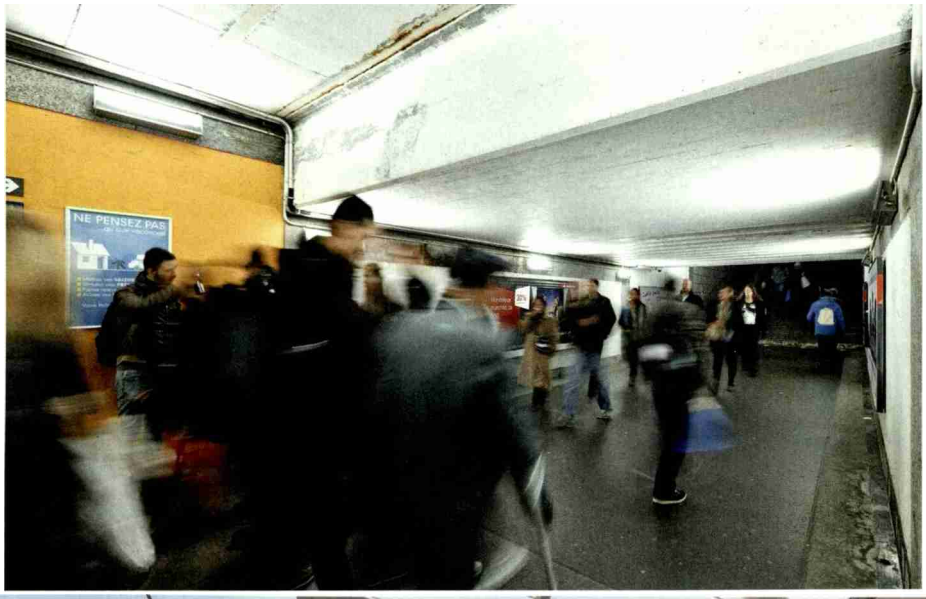
Date: 17.12.2015

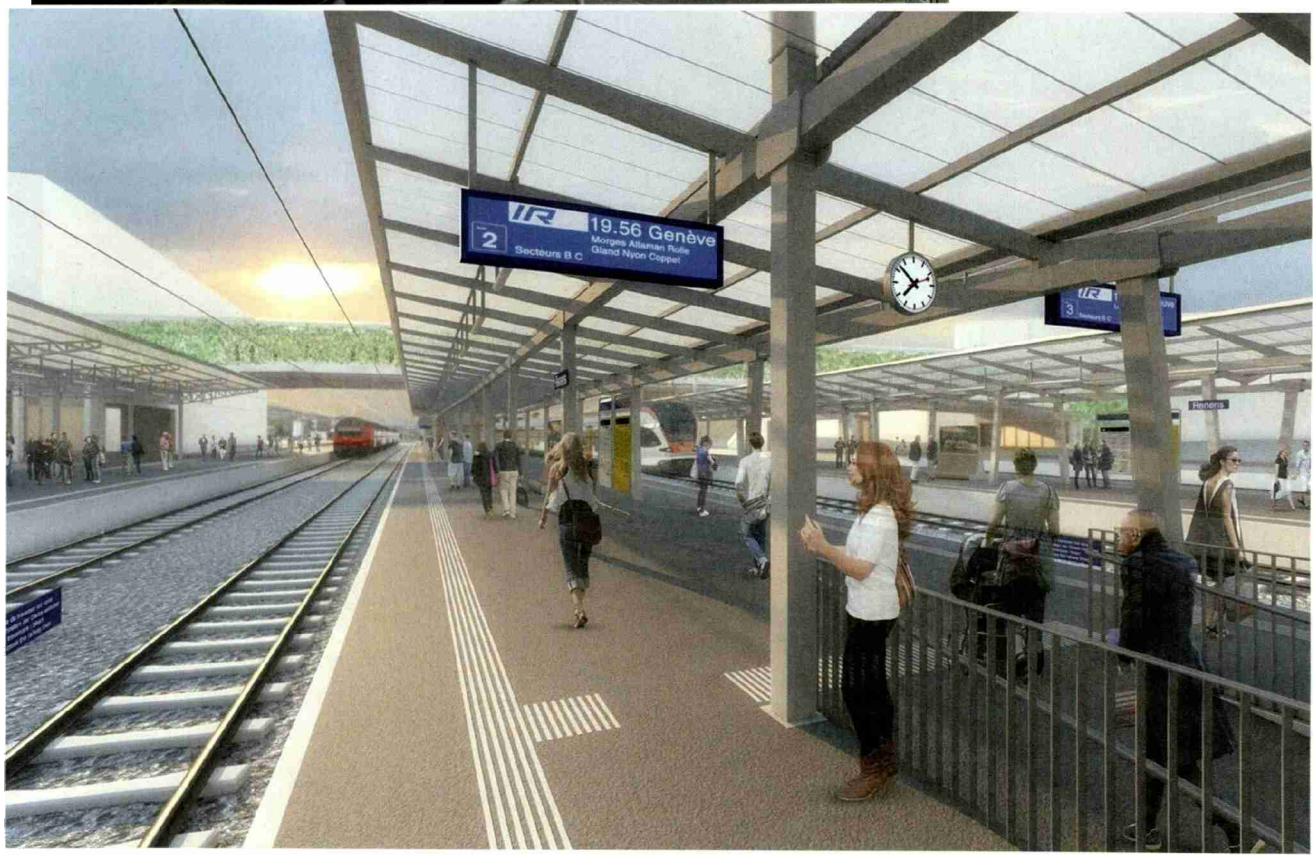
batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²





Les quais vont être entièrement modifiés. Ils seront allongés à 420 m pour accueillir les futurs rames géantes des CFF et rehaussés de 55 cm. Les quais centraux 2 et 3 seront également élargis. Quant aux marquises, elles seront équipées d'un toit transparent en polycarbonate. Un matériau solide et économique qui diffuse une lumière agréable.

Date: 17.12.2015

batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

C'est à Renens que débute le chantier du siècle !

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²

Date: 17.12.2015

batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²

C'est le cœur de Renens et plus généralement de l'ensemble de l'Ouest lausannois qui va se métamorphoser ces cinq prochaines années. La gare en sera l'épicentre, lieu de passage et de rencontre où tous les transports publics convergeront. Une passerelle, le «Rayon vert», fera office de trait d'union entre les places nord et sud.

L'accès aux quais sera donc assuré par cette nouvelle galerie qu'on promet spacieuse et lumineuse. Mais visuellement tous les regards seront attirés par un autre passage, à ciel ouvert celui-là: le «Rayon vert». Cette passerelle reliera les futures places nord et sud de la nouvelle gare et desservira bien sûr tous les quais CFF, m1 et t1. Ce chemin aérien sera sans doute le trait d'union symbolique de tout l'Ouest lausannois. En tous cas, c'est le vœu des quatre communes qui investissent dans le projet: Renens, Chavannes-près-Renens, Ecublens et Crissier.

«Vous savez, reprend Pascal Ducommun, le tronçon Lausanne-Renens est le plus chargé de Suisse romande. Proposer des convois plus grands permet d'augmenter la capacité, mais c'est largement insuffisant. Le réseau actuel est à sa limite. En l'état, il nous est impossible de développer l'offre davantage. Le projet *Léman 2030* propose trois moyens pour y parvenir: une quatrième voie entre Lausanne et Renens, un saut-de-mouton pour améliorer les croisements et un nouvel enclenchement informatisé pour piloter le trafic.»

D'un coût de 82 millions de francs, l'enclenchement est en cours de réalisation, prêt à prendre le relais des installations de sécurité et de gestion du trafic qui sont en fin de vie. Même si le bâtiment rempli d'équipements et de technique est particulièrement discret, il est le centre névralgique qui va piloter la sortie de Bussigny et l'entrée de Lausanne. Connecté au centre d'exploitation de Lausanne, il va permettre d'accélérer les cadences. Les trains pourront se suivre à deux minutes d'intervalle, au lieu de quatre actuellement.

1200 m de portiques en béton armé

Pour répondre à la demande exponentielle sur le tronçon Lausanne-Genève, les CFF vont devoir investir 260 millions pour créer une quatrième voie de circulation entre Lausanne et Renens. Les travaux ne devraient pas tarder à débuter, car l'objectif de mise en service est fixé à 2020. A terme, le réaménagement du tronçon Lausanne-Renens, y compris la gare de Lausanne, permettra notamment d'introduire la cadence au quart d'heure du RER Vaud entre Cully et Cossonay.

Mais l'ouvrage annoncé le plus spectaculaire est sans aucun doute le saut-de-mouton, un pont qui enjambera deux voies sur 1200 m entre Prilly-Malley et Renens. «Résultat d'une étroite collaboration entre ingénieurs et architectes, c'est un bel ouvrage esthétique avec des grands portiques en béton armé, décrit Pascal Ducommun. Il contribue à l'augmentation de la capacité du tronçon en permettant des départs de trains «en parallélisme» de la gare de Lausanne et leur croisement en dénivelé pour les orienter sur Genève ou le Pied-du-Jura.» 112 millions vont être injectés dans cette voie aérienne d'ici son inauguration prévue en 2020.

30 % de riverains en plus

Cette amélioration des infrastructures qui va toucher plus ou moins directement toute la Suisse romande va profondément modifier la géographie de tout l'Ouest lausannois. L'accroissement des voyageurs va aussi s'accompagner d'une augmentation de la population riveraine. Actuellement, on recense 30 000 habitants et 15 000 emplois dans un périmètre à moins de dix minutes à pied ou en bus de la gare de Renens. D'ici cinq ans, on estime qu'ils auront augmenté de 30 % !

En fait, c'est tout le cœur de Renens qui va être modifié. Sur des parcelles adjacentes aux voies ferrées, propriétés des CFF, les projets s'enchaînent. Sur 7600 m²

ARGUS Medienbeobachtung

Observation des médias
Analyse des médias
Gestion de l'information
Services linguistiques

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
Tél. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Réf. Argus: 60114772
Coupure Page: 7/8

Date: 17.12.2015

batimag

Docu Media Suisse Sàrl
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag-online.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 5'294
Parution: mensuelle

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 6
Surface: 260'809 mm²

de surface, au sud de la gare, un projet de réaménagement intitulé «Quai Ouest» prévoit de construire deux bâtiments abritant logements familiaux et étudiants, centre médical, bureaux et commerces. Sans oublier un vélo-station de 300 places et un P+R de plus de 50 places.

Gymnase prêt pour l'été 2016

Un peu plus à l'est, un tout nouveau quartier des Entrepôts est également en train de voir le jour. La parcelle de 20 000 m² accueillera le long des voies trois édifices qui abriteront des bureaux, dont deux dédiés aux CFF qui construiront là leur siège romand et accueilleront plus de 1000 employés.

Protégés du bruit par cette barre de bâtiments de 30 m de haut, d'autres immeubles seront construits le long de l'Avenue du Simplon et dévolus au logement, sans oublier des espaces dédiés aux commerces et à l'artisanat, ainsi qu'aux équipements publics. Mais le tout premier symbole de ce pari sur l'avenir est déjà bien avancé et devrait être achevé dans moins d'une année. Il s'agit du Centre d'enseignement de l'Ouest lausannois qui abritera les gymnasiens dès la rentrée scolaire 2016.

L'ambitieux projet *Léman 2030* et tous ses développements annexes sont bien lancés. On pourrait même oser dire qu'ils sont … sur des rails.

A n'en pas douter, l'ouvrage annoncé le plus spectaculaire est le futur saut-de-mouton. Un viaduc qui enjambera deux voies ferroviaires sur 1200 m entre Prilly-Malley et Renens. Un croisement aérien devisé à 112 millions de francs et qui devrait grandement améliorer la circulation sur les lignes de Genève et du Pied-du-Jura.

ARGUS Medienbeobachtung

Observation des médias
Analyse des médias
Gestion de l'information
Services linguistiques

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
Tél. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Réf. Argus: 60114772
Coupure Page: 8/8