



A la gare de Renens, le nouveau passage sous-voies pour les piétons sera prêt au printemps prochain. OLIVIER ALLENSPACH

Le chantier de Renens s'étale vers l'est

Infrastructures
Les travaux à la gare mais aussi dans ses alentours se poursuivent. Avec, lundi, la fermeture du passage sous-voies du Léman

Cindy Mendicino

Evidemment, l'ouvrage est bien moins spectaculaire. Mais, en matière d'investissement et d'importance pour la mobilité des Suisses, Léman 2030, c'est «le Gothard des Romands». Parole du chef ad interim du projet, Bernard Pittet.

Pierre angulaire de cette fonte totale du rail entre Lau-

sanne et Genève, Renens a connu ses premiers coups de pioche il y a un an déjà. L'occasion aujourd'hui de faire le point sur l'avancée des travaux, qui

«Les premiers mois de fermeture du passage du Léman ne seront pas faciles»



Michaël Maître
Chef de ce projet aux CFF

ont la particularité de s'étendre sur une multitude de sites. En réalité, les travaux de la gare de Renens s'étalent jusqu'aux por-

tes de la gare de Lausanne, à la hauteur de l'avenue Marc-Dufour. Tout au long de ce tronçon, des chantiers fourmillent d'ouvriers en chasuble de sécurité. Un peu moins lorsqu'il pleut.

A Renens d'abord, où, depuis le mois de juin 2015, on s'applique à créer un passage sous-voies digne de ce nom. C'est que l'absence de rampe pour les personnes à la mobilité réduite les oblige aujourd'hui à être accompagnés par du personnel spécialisé en passant... sur les voies. Une situation «qui n'est plus admissible», observe Pascal Duccommun, chef de projet aux CFF pour les infrastructures de la région Ouest Léman.

Les travaux consistent donc à percer un nouveau passage, à l'est de celui qu'empruntent tou-



Hauptausgabe

24 Heures Lausanne
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
www.24heures.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 29'304
Parution: 6x/semaine

N° de thème: 862.021
N° d'abonnement: 1094419
Page: 22
Surface: 111'618 mm²

jours les passagers. Plus large, plus haut, équipé de rampes et d'escaliers, l'ouvrage, qui n'est pour l'instant qu'une grosse galerie, constituera le nouvel accès aux quais dès le printemps de l'année prochaine. Un délai que les CFF pensent pouvoir tenir, eux qui signalent que, pour l'heure, le grand puzzle du tronçon tient son calendrier.

Passage du Léman fermé

Une autre pièce essentielle de ce puzzle causera ces prochains mois un chamboulement de la circulation routière en ville de Renens. «Les séances d'information à la population se sont bien passées, mais les premiers mois ne seront pas faciles», prévoit Michaël Maître, chef de projet aux CFF. Dès lundi, le passage du Léman - l'une des rares traverses nord-sud de la ville - sera bouclé au trafic automobile jusqu'au 31 août 2017. Les piétons pourront, quant à eux, cheminer en tout temps. En surface, il s'agit pour les CFF d'élargir le passage côté nord et de le solidifier pour y poser de nouvelles voies. Dessous, Renens en profite pour supprimer le tunnel piéton construit en 1972, élargir le passage, y tracer des voies cyclables et améliorer l'éclairage. Un système de déviation sera mis en place jusqu'à la réouverture, qui ne durera que deux ou trois mois avant une nouvelle interdiction de six mois. Puis une autre encore. L'ouvrage devrait être terminé à la fin du mois de mai 2019.

Si du côté de la gare de Renens les souterrains sont à l'honneur, les travaux se focalisent sur un projet plus aérien entre Malley et le silo Obi. Les ouvriers s'activent ces derniers mois pour préparer l'arrivée du désormais célèbre saut-de-mouton. Long pont de 1,2 km, il permettra les

croisements de convois. Il s'agit donc d'écartier les voies au sol pour lui faire une place.

A lui, mais aussi à la 4e voie, dont le terrain est en pleine préparation entre Renens et Lausanne. Du côté de Malley, mais aussi sous le pont du Languedoc.

Des mues discrètes

Hors des gares, l'observateur de passage ne voit que des chasubles, des tas de ballast, des machines de chantier parfois agrippées aux talus qui bordent les voies ferrées. Mais, chaque jour un peu plus, les CFF préparent le terrain qui servira à doubler le nombre de voyageurs quotidiens transportés entre la capitale vaudoise et Genève.

Les responsables de Léman 2030 le soulignent, les utilisateurs de la ligne l'auront déjà remarqué, des ralentissements sur le tronçon sont fréquents. Un signe que les chantiers se multiplient et s'intensifient. Ils dureront une dizaine d'années. Période durant laquelle l'offre devra être maintenue. Une contrainte qui rend les ouvrages forcément plus compliqués.

Dans les mois et années à venir, alors que le saut-de-mouton s'élèvera dans la plaine de Malley et qu'une passerelle dédiée à la mobilité douce survolera les quais de Renens, la gare de Lausanne sera, elle aussi, mise en branle et soumise à sa révolution. Avec l'extension de Cornavin, à Genève (et son lot d'adaptations régionales, là aussi), Léman 2030 coûtera 3 milliards de francs.



Plus d'images dans
notre galerie photos:
2030.24heures.ch