



La première réalisation concrète du chantier Léman 2030

L'enclenchement de Renens contrôle les voies de Lausanne à Bussigny. Sa technologie moderne va permettre l'avancée des travaux



Le bâtiment abritant l'enclenchement de Renens. PHOTOS PATRICK MARTIN

Parfois les chantiers sont spectaculaires. C'était le cas de la construction du tunnel de base du Saint-Gothard, inauguré en juin dernier. D'autres programmes sont plus discrets alors que la tâche est tentaculaire et complexe. Le programme Léman 2030 est de ceux-là. Il a pour but d'absorber un trafic de voyageurs qui va doubler en quinze ans sur la ligne entre Lausanne et Genève, sans parler du fret, lui aussi en augmentation. L'infrastructure en construction ces quinze prochaines années permettra d'améliorer l'offre de transport ferroviaire sur l'arc lémanique en termes de confort, de fréquence des trains, d'optimisation des temps de parcours et des correspondances entre les différents modes de transports publics. Léman 2030 fête aujourd'hui sa première réalisation concrète. Un bâti-

ment sobre près de la gare de Renens, qui va tout simplement permettre de mener à bien les travaux d'extension de la ligne entre Lausanne et Renens. «Le nouvel enclenchement de Renens est la condition sine qua non à la réorganisation des voies entre Lausanne et Genève, explique l'Office fédéral des transports. Il est par conséquent un préalable indispensable en vue de l'augmentation de l'offre visée par Léman 2030.»

Pour chaque phase de travaux affectant les voies, même la plus anodine, il faut en effet pouvoir modifier le plus rapidement possible le système d'exploitation des lignes. Ce qui n'était pas réalisable avec le dispositif antérieur datant des années 1960, qui nécessitait de changer des relais et de tirer des câbles le long des voies à chaque modification. L'enclenchement permet non seulement de ré-

pondre aux changements mais il permet même de les anticiper (*lire ci-contre*). «L'enclenchement de Renens représente une symbolique forte, dans la mesure où il s'agit du premier projet réalisé du programme Léman 2030, dont nous avons lancé la phase opérationnelle il y a tout juste deux ans, se réjouit Luc Barthassat, conseiller d'Etat genevois à la tête du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). Cela annonce la suite, avec notamment les agrandissements des gares de Lausanne puis de Genève,

qui vont permettre de doubler les places assises entre les deux capitales de la Métropole lémanique.»

Pour mener à bien Léman 2030, les CFF ont fait appel à Peter Jedelhauer, l'ingénieur qui a conduit les travaux du tunnel de base du Saint-Gothard. Le Lucernois l'avoue sans ambages: Léman 2030 est plus complexe. «Pour le Saint-Gothard, le chantier présentait des défis d'un autre type. Le tunnel de base était le cœur du projet. L'essentiel des travaux s'est fait hors exploitation. D'autre part, même si le Saint-Gothard est capital pour les CFF, la ligne

«Avec la mise en service de l'enclenchement de Renens, une nouvelle étape importante est franchie pour améliorer la mobilité des Romands»



**Nuria
Gorrite**

Conseillère d'Etat,
canton de Vaud

transporte 8000 à 9000 voyageurs par jour. Entre Lausanne et Genève, 50 000 personnes prennent le train quotidiennement. Les travaux entraînent des perturbations qui affectent une clientèle beaucoup plus nombreuse. De plus, ils se font pour la plupart dans un environnement urbain. Enfin, la complexité de la ligne est extrême.» Nommé en juin, Peter Jedelhauser se sent prêt à affronter ce chantier qui demande une mise au point et une cadence des travaux ne supportant pas de fausse note. L'ingénieur lucernois suit donc une partition savamment mise au point dont l'enclenchement de Renens représente l'ouverture.

La clientèle au cœur des préoccupations

Le chantier de la gare de Renens est aussi idéal pour tester la méthode de travail de l'équipe mise en place par Peter Jedelhauser. «Je suis convaincu qu'on trouve des solutions pragmatiques plus rapidement si l'on connaît les besoins des uns et des autres. Et, pour se faire, il faut travailler ensemble. Un spécialiste de l'enclanche-

ment maîtrise le périmètre de son projet. Une collaboration étroite et plus large avec les autres acteurs lui permet d'évaluer l'impact de son travail sur la clientèle et les interdépendances qui en découlent. En travaillant ensemble, on apprend à anticiper les problèmes et à trouver des solutions en amont. C'est l'un des enseignements que je retiens de mes expériences passées et que je vais appliquer pour Léman 2030.»

Les travaux entre Lausanne et Genève ne vont pas servir uniquement les habitants de l'arc lémanique. «Avec la mise en service de l'enclenchement de Renens, une nouvelle étape importante est franchie pour améliorer la mobilité de l'ensemble des Vaudois et des Romands, se réjouit la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite. Ce nouveau cerveau du rail permettra d'augmenter considérablement le nombre de trains pouvant circuler par le nœud ferroviaire de Lausanne-Renens une fois la quatrième voie achevée. Cette première réalisation du programme Léman 2030 va également permettre un fort développement du RER Vaud à l'horizon 2020, avec notamment l'introduction de la cadence à 15 minutes entre Cossonay et Cully. Le RER Vaud verra son rôle considérablement renforcé pour assurer une desserte performante entre toutes les

régions du canton. La capacité des métros au départ de la gare de Lausanne sera également doublée d'ici à 2025.»

Un constat également valable dans la Cité de Calvin. «Les grands chantiers ferroviaires qui ont lieu actuellement à Genève, qu'il s'agisse de Léman 2030 ou de la liaison CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), sont intégrés dans la stratégie multimodale du canton de Genève, Mobilités 2030, qui prévoit aussi que des vélostations et des P+R soient déployés autour des gares du futur Léman Express, poursuit Luc Barthassat. Cette nouvelle offre de transport sera mise en service dès décembre 2019 et desservira 45 gares en Suisse et en France sur un réseau de 230 kilomètres de lignes. L'ensemble du réseau de transports publics urbains sera également en interface directe avec le train, appelé à devenir l'épine dorsale du réseau genevois.»

Actuellement, Léman 2030 représente le plus grand projet ferroviaire de Suisse, comme le rappelle Andreas Meyer, directeur général des CFF: «En tout, ce sont plus de 6 milliards de francs investis jusqu'en 2030 dans la région, ce qui comprend Léman 2030, CEVA et l'augmentation de l'offre sur tout l'arc lémanique, mais aussi nos projets immobiliers.»