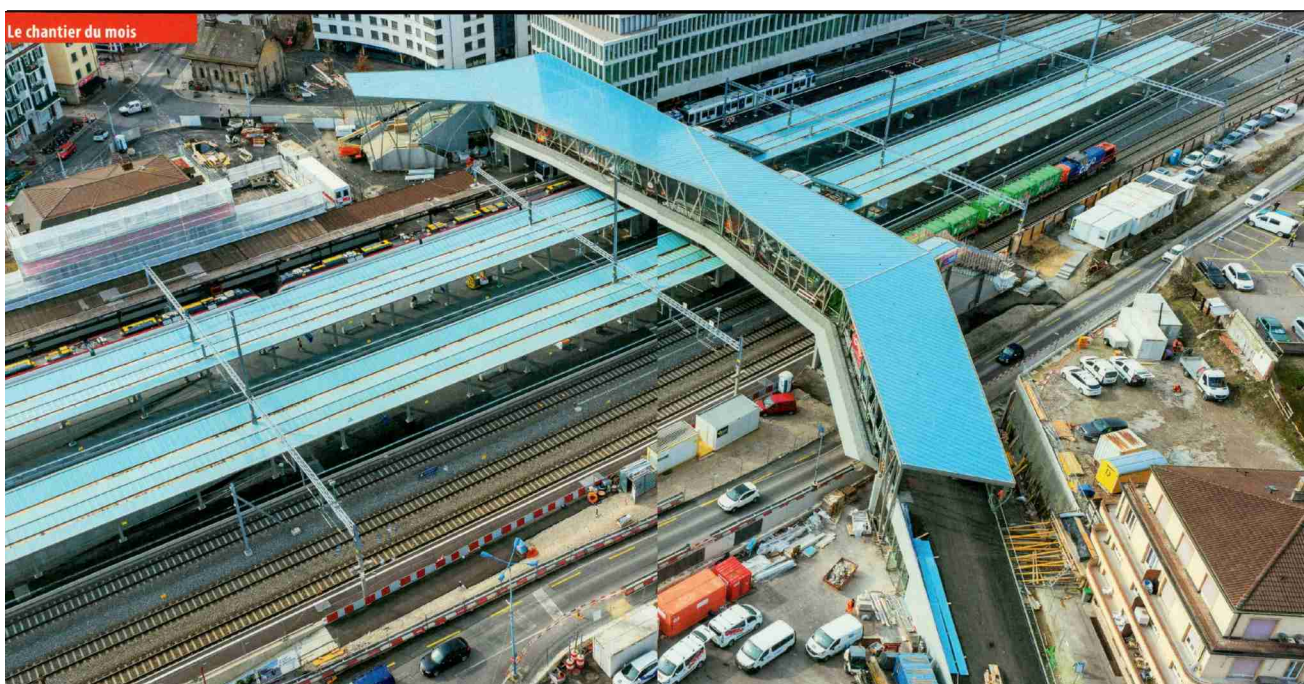




La passerelle qui enjambe la gare de Renens (VD) est inaugurée ce printemps

Le Rayon Vert se veut le trait d'union de l'Ouest lausannois

Longue de 150 m, la magnifique arche de métal surplombe tout en finesse le nœud ferroviaire de Renens. Le Rayon Vert n'attend plus que son voile de lierre et de plantes colorées pour revêtir son aspect final. Mais la passerelle ne se contente pas de desservir les quais de la gare. Elle fait le lien entre le nord et le sud de la ville, ainsi que toutes les villes environnantes. Elle est le symbole fort du nouveau hub de transports publics de la région qui concentre train, bus, métro et bientôt tram.





Par Jean-A. Luque

Ce chantier de la gare de Renens, ça a été comme un immense puzzle qu'il a fallu assembler. Il y avait les pièces maîtresses du Rayon Vert, les interfaces avec l'aménagement des places au nord et au sud, les travaux du passage souterrain de la gare et le réaménagement global des voies et des quais CFF, les édifices de CFF immobilier, l'arrivée prochaine du tram, les voies de circulation et arrêt de bus à revoir... Là, les pièces commencent à être toutes réunies. La figure d'ensemble fait plaisir à voir. »

Pascal Grütter, chef de projet à la ville de Renens, ne cache ni sa satisfaction ni son soulagement. Bien sûr, les travaux ne sont pas encore terminés. Mais la clé de voûte de cette construction protéiforme est à bout touchant. Le 29 mai prochain, le Rayon Vert, l'imposante passerelle qui surplombe les voies ferrées, va être officiellement inauguré. Cette arche de métal arborisée est à elle seule un symbole. Elle propulse Renens, mais aussi tout l'Ouest lausannois, vers le futur et lui offre une identité forte et visible, en phase avec l'époque et ses pré-occupations.

« La fonction de ce Rayon Vert, insiste Pascal Grütter, c'est bien sûr de faire un lien entre le nord et le sud de la ville coupée par la ligne ferroviaire. Mais c'est bien plus que cela. C'est aussi une interface qui réunit toutes les communes limitrophes: Chavannes-près-Renens, Ecublens et Crissier. C'est un hub de transports publics entre les trains, les bus et le métro M1 qui dessert l'EPFL et les hautes écoles. Bien sûr, c'est aussi simplement la passerelle

qui dessert directement tous les quais, y compris prochainement le tram. »

A l'origine, en 2007, quand les quatre communes de l'Ouest lausannois ont lancé un concours pour le franchissement des voies ferrées, les CFF, parties prenantes du projet, étaient favorables à un passage sous voie. Contre toute attente, c'est la seule proposition à ciel ouvert qui a remporté le concours à la quasi-unanimité. Le Rayon Vert est devenu ainsi un geste manifeste qui réunit et illumine la ville en y réinstallant le lien social et la nature.

Ce pont piétonnier long de 150m n'est pas qu'un corridor de transit, il fait partie intégrante d'un vaste espace public qui se réinvente de part et d'autre de la gare. « C'est un lieu de passage important qui accueillera 25 000 usagers par jour, explique Pascal Grütter. C'est aussi un espace de rencontre, fonctionnel et accueillant. Au nord, nous avons une pente douce, pensée comme un belvédère. La passerelle dessert tous les quais par des marches, des escalators et des ascenseurs. Sur sa face ouest, nous avons d'immenses garde-corps vitrés qui offrent une vue plongeante sur les marquises, le ferroviaire et le Jura. C'est un contraste voulu avec l'ancien passage inférieur étroit et sombre qui existait auparavant. Maintenant, tout est aéré et lumineux. »

« Sur toute la face est, poursuit le chef de projet, nous avons un grand palissage en lierre et un banc continu, dont l'arrière est constitué de bacs qui cachent toute la technique. Au fur et à mesure que la passerelle s'avance vers le quai du M1, elle s'élargit, passe de 10 à 16 m de largeur. Ce



Le chantier du mois

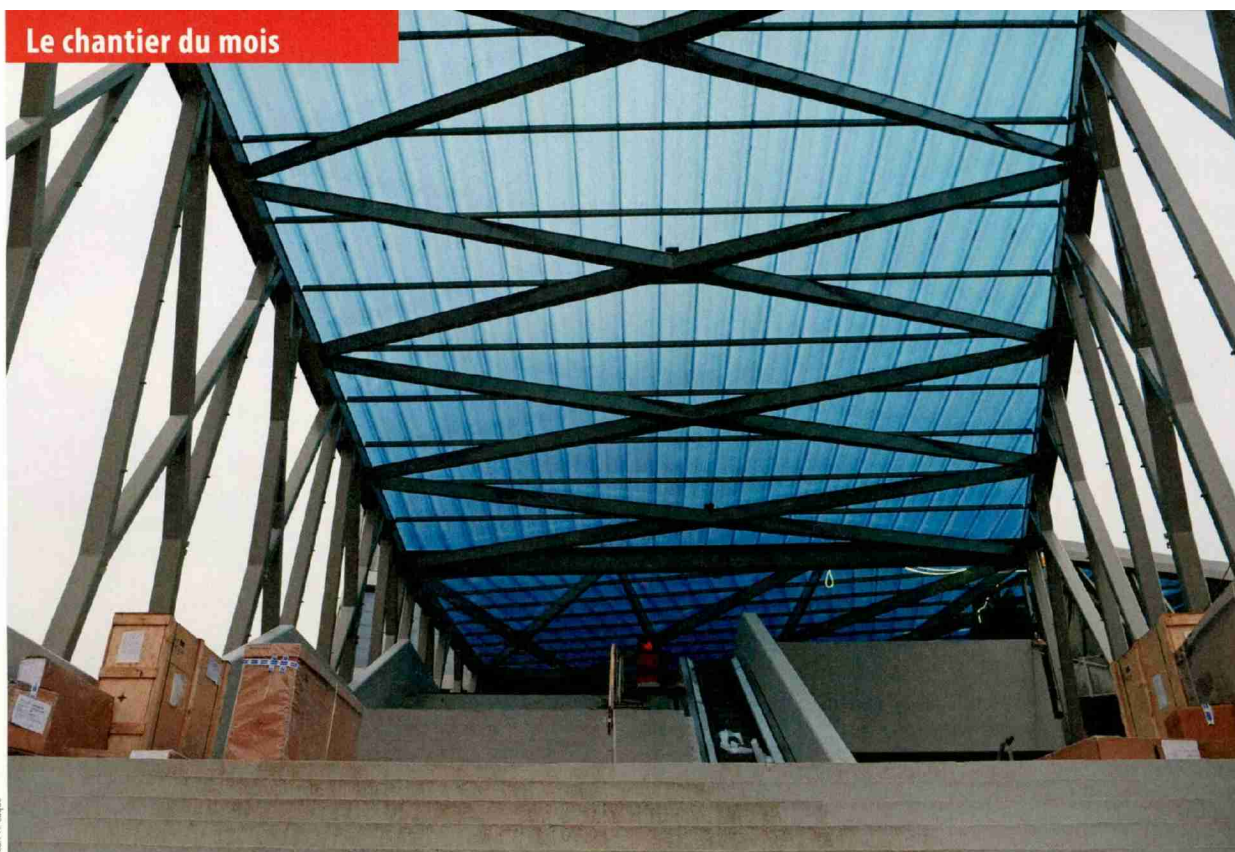
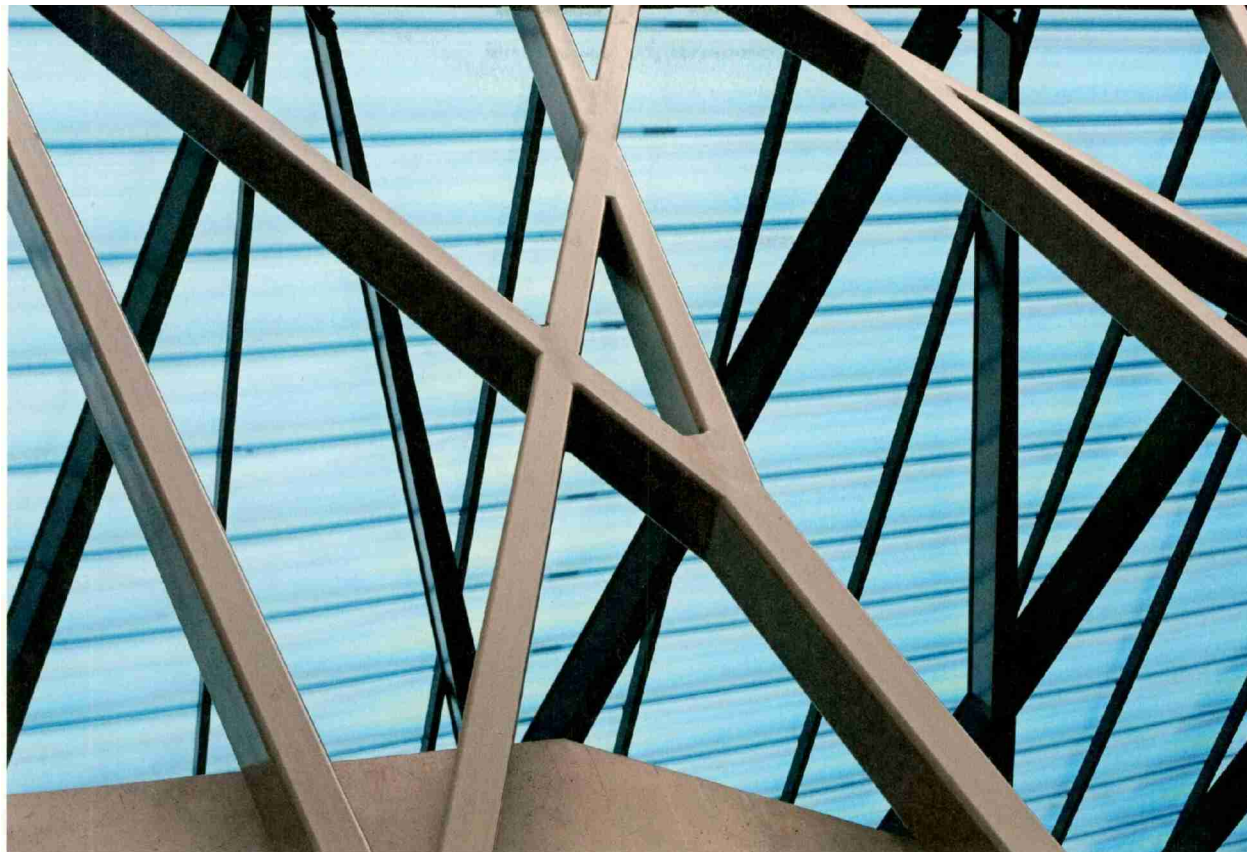


Photo: L'Image

L'entrée sud du Rayon Vert est impressionnante. Une immense volée de marches, accompagnée d'escaliers roulants et de deux ascenseurs, permet d'accéder à la passerelle pour rejoindre les différents quais ou survoler toute la gare pour aller vers le centre-ville de Renens.



Jean-A. Linke

L'ouvrage d'art est encore à l'état brut. Mais d'ici ce printemps la forêt de poutres sera recouverte d'un voile de lierre et de plantes colorées. Cette association de l'acier et de la nature, du gris métal et du vert, sans oublier le bleu de la toiture, promet d'être une belle réussite esthétique.

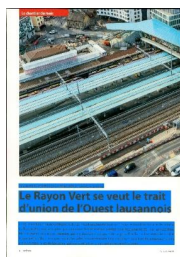
n'était pas le cas à l'origine, mais les études de flux ont montré que 35 % du flux voyageur de la gare va en direction du quai M1. »

Esthétique et ingénieux

L'entrée sud du Rayon Vert est particulièrement impressionnante. Une immense volée de marches, accompagnée d'escaliers roulants et de deux ascenseurs, permet d'accéder à une belle place arborisée agrémentée d'une fontaine. Mais ce qui frappe le plus, c'est l'esthétique de l'ouvrage: une forêt de poutres bientôt recouverte d'un voile de lierre et de plantes colorées.

« La structure du Rayon Vert est tout en finesse, s'émerveille toujours Pascal Grütter. Les poutres en X de la toiture, par exemple, ont une largeur de 7 cm sur appuis pour une portée de 15 m. Mais ce qui est unique, c'est que la forme de l'ouvrage assure elle-même le contreventement. La charpente métallique n'a aucun joint de dilatation. Face aux efforts, c'est toute la charpente qui va bouger. »

Esthétiquement, le mariage des couleurs est aussi très réussi. Le gris métal RAL 7030 des poutres se marie à merveille avec le béton et le bleu pétrole des toitures. Un



bleu qui recouvre également toutes les marquises de la gare et dont la teinte a varié entre les essais du début des travaux et la décision finale. Ces toitures sont en polycarbonate autonettoyant. Les panneaux sur mesure ont été posés de manière à avoir une pente minimale pour l'écoulement de la pluie et des saletés. Traités avec une protection anti UV, ils offrent également une protection contre la grêle. Tout est aussi pensé dans ses moindres détails, chaque recoin mis à profit. Les luminaires sont intégrés dans les fines poutres de la toiture. Le sol pour éviter d'être trop glissant a vu son asphalte tapissé de gravillon. Un vaste local, dont l'utilisation reste encore à déterminer, a aussi été aménagé sous la rampe nord. Et un autre sous la tête sud.

« Je suis particulièrement fier de n'avoir pas eu d'accident majeur à déplorer sur ce chantier, ajoute le chef de projet. Toutes les entreprises, tous les ouvriers et mandataires sont à féliciter, car ce n'est pas évident dans un pareil environnement avec pas moins de 600 trains et 25 000 passagers par jour. Mais le plus grand défi a quand même été la coordination générale. C'était un vrai challenge de tout régler dans les moindres détails, surtout quand plusieurs maîtres d'ouvrage se partagent l'espace. » Le coût de ce réaménagement ambitieux est estimé à quelque 32 millions de francs,

pris en charge par les quatre communes de l'Ouest lausannois, le canton de Vaud et la Confédération. La seule passerelle a coûté quelque 18,5 millions. Le reste a été notamment investi dans la création et l'aménagement des places nord et sud, la reconstruction des réseaux souterrains et l'interface avec le futur tram. Sans oublier une dot de 1,7 million pour l'entretien et la maintenance du Rayon Vert. En effet, après avoir financé sa construction, les communes vont offrir l'ouvrage aux CFF. A charge pour eux de l'entretenir pendant un siècle.

Quand une seule pièce du puzzle manque

J'ai quand même quelques petits regrets, confesse Pascal Grütter. Je vous parlais de ce chantier comme d'un immense puzzle. Malheureusement, avec le gel des investissements décrété par CFF Immobilier, ou les longues procédures pour l'obtention du permis du tram, quelques pièces sont manquantes pour le moment. Soit un bâtiment avec parking souterrain et P+Rail, une vélo-station de 300 places ainsi que la rampe définitive pour accéder au passage inférieur. Cet édifice devait également être associé à la future passerelle du 1^{er} août qui doit desservir le nouveau quartier du Simplon et le gymnase. Espérons que ce gel sera momentané. » ■



Les ouvriers s'activent pour que tout soit prêt pour l'inauguration du 20 mai prochain. Le treillis, sur lequel le lierre doit grimper, est en train d'être fixé. Les derniers câblages pour les luminaires LED intégrés dans la poutraison de la toiture sont posés.