



Ce printemps, les équipes s'activent jour et nuit pour poser les derniers mètres de voie ferrée. Long de 1175 m, le saut-de-mouton est une ligne aérienne aussi simple qu'élégante. Ce viaduc ferroviaire qui se dessine entre Prilly-Malley et Renens enjambe les autres voies CFF. Les rames de train vont ainsi s'envoler jusqu'à 9,10 m de hauteur. Pour cela, la structure s'appuie sur pas moins de 66 arches et 350 pieux. Ce sont principalement les trains grandes lignes venant de Berne en direction de Genève qui emprunteront cet itinéraire volant.

Les travaux ont débuté en novembre 2018 et ont été fortement affectés

par la pandémie. Ce n'est qu'actuellement que les derniers mètres de voie ferrée sont posés. La mise en service était annoncée pour décembre 2021, mais il faudra attendre décembre 2022 et le nouvel horaire CFF pour que le saut-de-mouton soit pleinement fonctionnel. Ce qui n'empêchera pas quelques rames de circuler déjà cet été. Et les officiels de fêter dignement son inauguration en septembre. Le saut-de-mouton permettra aux trains assurant la liaison Genève-Berne et ceux à destination du Valais de se croiser à pleine vitesse, à 130 km/h. Avec l'entrée en service simultanée d'une quatrième voie – elle aussi en voie de finition ces

prochaines semaines –, le trafic sera fluidifié. Tout cela est rendu possible grâce au nouvel enclenchement (le «cerveau» du trafic ferroviaire romand) qui est en fonction depuis 2016 à Renens.

Une fois toutes ces infrastructures achevées, il est prévu qu'à l'horizon 2030, pas moins de 100 000 voyageurs empruntent le tronçon dans 800 rames quotidiennes. Actuellement, il est de 670 trains et 60 000 passagers. Pour parvenir à cette augmentation de cadence et de trafic, le saut-de-mouton est incontournable. Ses coûts sont estimés à 112 millions de francs, travaux d'ouvrage d'art et de technique ferroviaire s'entend. ■