

Genève

Le Courrier
1211 Genève 8
022/ 809 55 66
<https://lecourrier.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 7'144
Parution: 5x/semaine



Page: 4
Surface: 78'668 mm²

Ordre: 1094419
N° de thème: 862.021

Référence: 85753302
Coupage Page: 1/2

Le saut-de-mouton et la 4^e voie Lausanne-Renens sont des éléments clés du réseau lémanique

«Un nouveau cœur ferroviaire»



Unique sous cette forme en Suisse, le saut-de-mouton de l'Ouest lausannois permet à deux trains de circuler l'un au-dessus de l'autre.

KEYSTONE

RAPHAËL BESSON

Rail ► Malgré un ciel chargé et de la pluie, l'humeur se voulait bonne hier: le développement du rail sur l'Arc lémanique franchissait une nouvelle étape essentielle. Tous les responsables présents ont salué l'aboutissement de huit ans de travaux en inaugurant officiellement le saut-de-mouton et la 4^e voie Lausanne-Renens.

«Un ouvrage majestueux, une tentative totalement réussie», selon le syndic de Prilly Alain Gillièron, alors que son homologue de Renens Jean-François Clément jugeait le résultat «indispensable, esthétique et intégré dans son contexte urbain».

Un moment donc festif alors que les craintes sont vives sur le chantier de rénovation de la gare de Lausanne et que des options stratégiques pour l'avenir du rail ne sont pas forcément partagées entre la Suisse romande et la Confédération.

Unique en Suisse

Saut-de-mouton ou mille-pattes? Si les mots rappellent l'enfance et ses jeux, il en va cette fois de quelque chose de très sérieux, et même d'unique sous cette forme en Suisse, et qui a son prix: 65 millions de francs pour l'ouvrage d'art et 215 millions pour la voie.

Le saut-de-mouton, entre la halte de Prilly-Malley et Renens,

est un viaduc qui permettra aux trains de passer par-dessus deux autres voies ferroviaires et d'optimiser ainsi le trafic. L'ouvrage mesure 1175 mètres et atteint 9 mètres de haut à son pic et vise l'amélioration de la stabilité de l'horaire et la fluidification du trafic dans ce hub des transports publics qu'est devenu Renens. Mis en service fin juillet, il a déjà été utilisé par plus de 1600 trains.

Cette construction compte pas moins de 136 arches et a nécessité 20 500 m³ de béton. Elle repose sur 350 pieux de fondation qui représentent 600 trous forés. La pandémie a entraîné un report de 7 mois, ce

Genève

Le Courrier
1211 Genève 8
022/ 809 55 66
<https://lecourrier.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 7'144
Parution: 5x/semaine



Page: 4
Surface: 78'668 mm²

Ordre: 1094419
N° de thème: 862.021

Référence: 85753302
Coupure Page: 2/2

qui est considéré comme «une véritable performance».

En parallèle, la quatrième voie entre Lausanne et Renens est désormais une réalité, ce qui représente 4 kilomètres de voie supplémentaire, auxquels il faut encore ajouter d'importants travaux techniques.

Les sommes investies sont importantes, voire colossales, mais l'enjeu est de taille, dépassant largement l'impact strictement local, ont rappelé les orateurs: aujourd'hui, quelque 670 trains circulent quotidiennement par Renens et Lausanne, et les prévisions tablent sur une progression jusqu'à 800 convois en 2030.

«C'est un événement historique pour le système ferroviaire de Suisse occidentale», a affirmé la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, parlant de la première révolution de cette importance depuis l'Exposition nationale de 1964. Responsable des infrastructures, elle a appelé à accélérer les procédures et «à conjuguer nos énergies», allusion aux retards qui embourbent le chantier de la gare de Lausanne.

Sous-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT), Anna Barbara Remund a souligné «le processus continu» d'améliorations avec une première voie Lausanne-Renens en 1856, une

deuxième en 1872, une troisième en 1964 avant d'arriver à la quatrième aujourd'hui et «presque une cinquième avec le saut-de-mouton».

Ces réalisations, qui mettent fin à ce «goulet d'étranglement», seront utiles «bien au-delà de l'Ouest lausannois», aux niveaux aussi national, international et pour les marchandises, en permettant de faire circuler davantage de trains vers la Suisse alémanique. «Le but n'est pas d'encourager une mobilité illimitée, mais de permettre de renoncer à la voiture au profit des transports publics.»

Responsable des infrastructures, le conseiller d'Etat genevois Serge Dal Busco a salué ces installations qui contribuent à réduire le retard de la Suisse romande en matière ferroviaire. Il a souligné que Genève a parfois l'impression «d'être vraiment très éloignée, au bout du réseau ferroviaire, reliée par un cordon ombilical un peu faible», ce que le «trou de Tolochenaz» de l'automne 2021 a démontré. Il a plaidé pour «une ambition nouvelle, une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève», en évitant «tout bricolage».

Des milliards investis

Ces infrastructures nouvelles s'intègrent également dans le développement du RER vaudois

avec quatre trains par heure entre Cully et Cossonay dès le 11 décembre. Le plan Léman 2030 prévoit 100 000 voyageurs entre Lausanne et Genève à l'horizon 2030, soit le double des chiffres atteints en 2010. Le tout pour un investissement de 4 milliards de francs.

Sur le chantier de la gare de Lausanne, tout le monde est dans l'attente des décisions de l'Office fédéral des transports qui dit travailler «selon la planification». I



«Le but est de permettre de renoncer à la voiture au profit du train»

Anna Barbara Remund