

Point fort

C'est à Renens que débute le chantier de la métropole

Rail On fête demain le coup d'envoi de Lémán 2030, le projet qui changera le réseau ferroviaire entre Lausanne et Genève

L'essentiel

- **Lémán 2030** Le grand chantier débute officiellement demain du côté de Renens, avec la refonte de sa gare et une quatrième voie qui la reliera à celle de Lausanne.
- **Quais plus longs** Pour doubler la capacité de places assises entre Lausanne et Genève, des convois de 420 mètres et sur deux étages sont nécessaires.

Renaud Bournoud
Cindy Mendicino

Il y a cinq ans, il n'y avait rien. Pas de projet et pas de financement. Demain, on fête officiellement le premier coup de pioche de Lémán 2030. Un chantier d'une décennie dévisé à plus de 3 milliards. Payés en grande partie par la Confédération, ces travaux ferroviaires permettront à terme de doubler la capacité de voyageurs entre Lausanne et Genève, de 50 000 à 100 000 personnes par jour. A l'heure actuelle, 600 trains passent quotidiennement entre Lausanne et Renens. «Cela va nous permettre de rattraper le retard que nous avions», note Luc Barthassat, conseiller d'Etat genevois en charge des Transports. Les opérations commencent du côté de Renens, avec la refonte de sa gare et une quatrième voie qui la reliera à celle de Lausanne. Une paire de rails supplémentaire qui permettra aussi le développement du RER vaudois. Suivront les rénovations des gares de Lausanne et de Genève.

Une gare transfigurée

En 2020, la gare de Renens sera méconnaissable. Autant pour les usagers du rail que pour les habitants du quartier. L'unique passage sous-voie sera agrandi et équipé de rampes. Une passerelle enjambera l'ensemble des quais et permettra d'y accéder tout en créant un lien entre le nord et le sud de la gare. Deux places verront le jour et feront la part belle à la mobilité douce. Parkings à vélos, tram, bus... La gare de Renens sera une vraie plate-forme au cœur de l'Ouest lausannois.

Au sud des voies, les constructions voisines du bâtiment principal, classé, seront détruites et remplacées par des immeubles d'au moins huit étages. Quant à la circulation dans ce secteur, elle sera entièrement repensée, pour faire de la place aux transports publics.

Ce chantier constitue la première étape visible de la mutation d'un réseau en plein boom. Il est cofinancé par les Communes de Renens, d'Ecublens, de Chavannes et de Crissier.

Ouvrages techniques

La plupart des projets de Lémán 2030 n'ont pas encore obtenu l'approbation finale de l'Office fédéral des transports (OFT). L'un des rares à l'avoir décrochée est le bâtiment de l'enclenchement. Ce sera le futur centre névralgique du périmètre de la gare de Renens. Sa construction est un préalable à la suite du chantier. Il permettra de gérer le trafic durant les travaux. Et ceux-ci s'annoncent compliqués, avec la réalisation de la quatrième voie entre Renens et Lausanne et surtout l'édification d'un viaduc de 1,2 kilomètre le long de la plaine de Malley. Ce saut-de-mouton permettra les croisements de convois afin de résoudre les conflits d'horaire. Seulement, avant sa mise en service, il faudra composer avec deux voies entre

Lausanne et Renens, contre trois actuellement. Mais aucun train ne sera supprimé, promettent les CFF. «La 4e voie servira non seulement à augmenter le nombre de trains entre Lausanne et Genève, mais elle est aussi nécessaire au développement du RER vaudois, pour assurer la cadence au quart d'heure entre Cully et La Sarraz», explique Nuria Gorrite, conseillère d'Etat en charge des Infrastructures.

Pour réussir à doubler la capacité de places assises entre les deux pôles de l'arc lémanique, des convois longs de 420 mètres et sur deux étages sont nécessaires. Conséquence: il faut allonger les quais. Après celle de Renens, les gares de Lausanne et de Genève seront revues de fond en comble. «S'il y a plus de passagers, il faut que les gares puissent les absorber», note Nuria Gorrite. Passages sous-voies supplémentaires et élargis, connexion aux autres transports publics renforcée. Pour Lausanne le coût s'élèvera à 1,1 milliard. «Nous

«La Métropole lémanique, c'était déjà du concret. Mais, avec le début du chantier Lémán 2030, cela devient du solide»



déposerons le projet à l'OFT en 2015», précise Nuria Gorrite.

Côté genevois, les choses sont un peu moins avancées. Il y aura deux voies supplémentaires, construites en souterrain. Pour l'instant, l'opération n'en est qu'aux études préliminaires. La Confédération paiera 800 millions. «La gare nécessitera un préfinancement de 400 millions de la part du Canton et de la Ville», rappelle Luc Barthassat.

A Lausanne comme à Genève, on espère avoir terminé ces rénovations à l'horizon 2025.

Projet de la Métropole lémanique

On revient de loin. Il y a une quinzaine d'années, les Cantons de Vaud et de Genève se battaient comme des chiffonniers devant le Tribunal fédéral. Sujet de la bisbille: Micheline Calmy-Rey, alors à la tête des Finances genevoises, voulait imposer les pendulaires vaudois. C'est pour la mobilité de ces mêmes pendulaires que les deux Cantons se sont mis à collaborer. «Il a d'abord fallu renouer contact», se rappelle le conseiller d'Etat vaudois Pascal Broulis. En 2009, un accord est trouvé pour un préfinancement des infrastructures ferroviaires entre Lausanne et Genève-Aéroport, à hauteur de 300 millions. Une manière d'accélérer les travaux en anticipant les fonds fédéraux espérés. Les milieux économiques se joignent à la démarche avec la création du comité Rail-Route. Il y a trois ans, la Métropole lémanique est créée. Les deux Cantons posent ainsi les bases d'une organisation métropolitaine. C'est cette entité qui a défendu les projets romands devant le parlement dans le cadre du Fonds de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). «La Métropole lémanique, c'était déjà du concret, relève Pascal Broulis. Mais, avec le début du chantier Lémán 2030, cela devient du solide.»

Lémán 2030 Les réalisations principales



1 Gare de Renens Partie fondamentale de Lémán 2030, cette gare vétuste et inadaptée aux exigences de sécurité actuelles sera transfigurée. En plus de la passerelle sur les voies et des nouvelles places, deux grands immeubles de huit étages sortiront de terre de chaque côté du bâtiment principal actuel, qui sera conservé.



2 Bâtiment de l'enclenchement Cette construction est le préalable pour réaliser la 4e voie et le saut-de-mouton. C'est depuis cette infrastructure que le trafic ferroviaire sera guidé dans le secteur de Renens. Entièrement informatisée, elle permettra l'introduction de la cadence à 2 minutes.



3 Le saut-de-mouton Ce viaduc ferroviaire est long de plus d'un kilomètre. Avec cet ouvrage, les trains pourront se croiser sur deux niveaux. Une solution pour résoudre les «conflits d'horaire» et augmenter la cadence.



4 La gare de Lausanne Le chantier suivra dès 2017, et jusqu'à 2025. Quais agrandis, passages sous-voies élargis et augmentés, intégration totale du M2 et du futur M3, déplacement de la marquise, rue du Simplon transformée, parking détruit... Ici aussi, les travaux s'annoncent titanesques.

Gare de Renens Les points forts de la mutation de ce qui deviendra la troisième gare de Suisse romande



La passerelle le «Rayon vert»

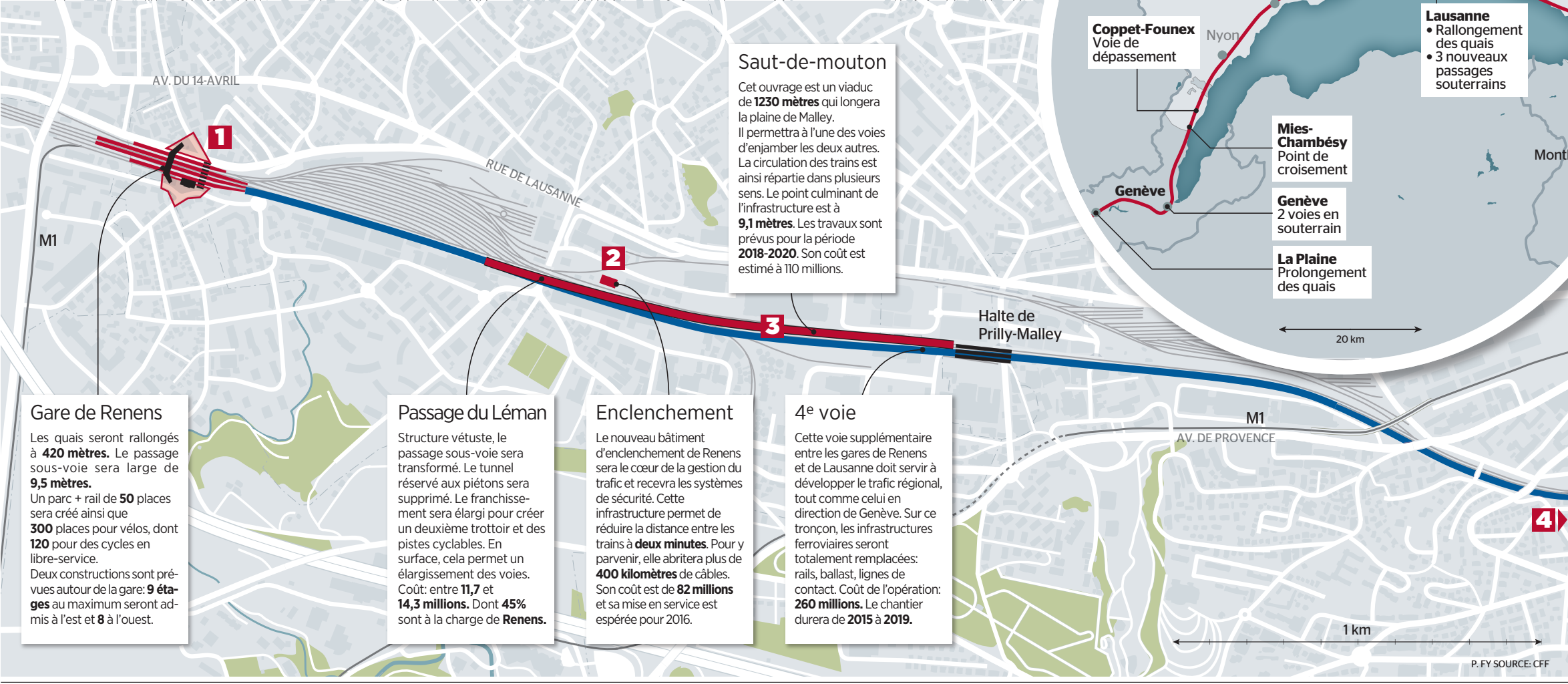
Elle reliera les nouvelles places de la gare et formera un passage pour les cyclistes et les piétons. Elle permettra d'accéder à tous les quais via des escalators, escaliers et ascenseurs. Couverte mais translucide, elle sera entourée de verdure. Et ses côtés seront laissés à l'air libre. Cette passerelle est l'œuvre de quatre Communes: Renens, Ecublens, Chavannes et Crissier.



Côté sud

La place sera, elle aussi, transformée. Si elle pourra toujours accueillir des automobilistes pour la dépose, l'objectif est de réduire leur présence d'entre 30% et 50%. Et de créer de l'espace pour permettre l'arrivée de nombreux bus. Aux heures de pointe, la cadence sera proche de celle de Chauderon. Le M1 sera avancé vers l'est pour s'intégrer à la nouvelle gare.

Lémán 2030 Des chantiers en série qui commencent entre Renens et Lausanne



Coup d'envoi

Une grande fête populaire

Offrir une fête aux riverains d'un chantier qui durera au moins six ans. Voilà ce que sera l'événement de demain à Renens, au-delà du très officiel lancement de Lémán 2030. «Ce sera populaire, avec beaucoup de partenaires et de participants qui viennent de la région», explique Corinne de Puckler, responsable de la communication Lémán 2030 aux CFF. Coup d'envoi des festivités à 11 h, dans trois lieux différents.

Sur la place du Marché, après une partie officielle, un atelier de cirque est au programme dès 13 h 30, suivi à 16 h 30 d'un spectacle de cirque avec l'école de Lausanne et d'une flashmob. A 17 h 30, place au cirque contemporain avec la compagnie Lumen.

Dans et vers le bâtiment de la Coop Pronto, dès 11 h et jusqu'à 17 h, une série d'activités autour du rail sont proposées. Des visites du train-école des CFF auront lieu toutes les 15 minutes. Il sera aussi possible de tester un simulateur de conduite de locomotive et de s'initier au montage d'un rail de 4 mètres. Le public pourra aussi découvrir un circuit géant de trains électriques, ou encore des jeux de société et ateliers sur le thème du rail.

Au pavillon d'information (rue de Crissier 4b), le public pourra, tout l'après-midi, découvrir les détails de ce chantier ferroviaire, le plus grand de Suisse pour la décennie à venir. Panneaux, maquettes et vidéos explicatives permettront de se faire une idée claire de la tâche à venir. Et peut-être de comprendre pourquoi il faudra autant de patience avant d'en voir la fin.

Programme complet et informations: www.leman2030.ch

24heures.ch

● **Vidéo** Une infographie animée présente les différents chantiers. travaux.24heures.ch

● **Dossier** Retrouvez toutes les étapes du projet sur leman2030.24heures.ch

Les principaux chantiers de Lémán 2030

Si les travaux commencent par Renens, le projet Lémán 2030 s'étend jusqu'à l'extrémité du canton de Genève.

Gare de Genève Construction de 2 voies souterraines. La Confédération paie 800 millions. Les 400 millions de surcoût dus à l'option souterraine seront à la charge des Genevois. Mise en service: 2025.

Coppet-Founex Construction d'une voie de dépassement. Coût: 90 millions. Mise en service espérée: fin 2018.

Mies-Chambésy Construction d'un point de croisement. Coût: 100 millions. Genève en finance 48 millions, Vaud 24 et la Confédération 28. Réalisation à l'horizon 2017.

Genève-La Plaine Prolongement des quais de cette ligne régionale. Le coût est de 110 millions pour une fin des travaux annoncée en 2030.

Gare de Lausanne Elargissement et prolongement des quais à 420 m. Construction de 3 nouveaux passages sous-voies. Création de 3 voies de garage et renouvellement de l'enclenchement de Lausanne. Coût: 1,1 milliard. Période de travaux: 2018-2025.