

Lausanne et région

Le saut-de-mouton de Malley s'apprête à voir le jour

Infrastructures

Même si le calendrier des travaux a été revu, les chantiers s'intensifient pour redessiner le nœud ferroviaire de Lausanne

Après le début des travaux à l'est de la gare de Renens et dans la tranchée du Languedoc à Lausanne, le tronçon ferroviaire entre les deux villes est désormais en chantier dans sa quasi-totalité. Lundi, les CFF ont annoncé que les «travaux préparatoires» ont commencé pour le saut-de-mouton. Pour l'instant, l'opération consiste à ériger une paroi provisoire d'une hauteur de 13,5 mètres sur un kilomètre le long de la plaine de Malley. Elle doit servir de mur étanche entre le chantier à venir et l'exploitation ferroviaire. La construction du saut-de-mouton démarrera en novembre 2018, selon le planning.

Cet ouvrage est un viaduc de 1,2 kilomètre qui doit s'étendre de la halte Prilly-Malley jusqu'à l'entrée de la gare de Renens. Le pont enjambera deux voies afin de permettre aux trains de se croiser en passant l'un par dessus l'autre. Le dispositif est censé résoudre les conflits d'horaires. Il s'agit de l'une des pièces maîtresses du programme ferroviaire Léman 2030.

Pour rappel, ce programme a doublé la capacité des trains entre Lausanne et Genève. Le but à terme est de pouvoir absorber 100 000 voyageurs. Un objectif qui nécessite, notamment, la refonte complète du nœud ferroviaire de Lausanne avec la modernisation des gares et la cons-



Le saut-de-mouton s'étendra le long de la plaine de Malley. A gauche, la paroi de chantier qui doit isoler les travaux de l'exploitation ferroviaire. DR

truction d'une quatrième voie. Le Réseau Express Régional vaudois (RER Vaud) bénéficiera aussi de ces transformations. Sa cadence pourra alors passer au quart d'heure.

Une facture de 112 millions

«Le saut-de-mouton a reçu de l'Office fédéral des transports une décision d'approbation des plans en janvier 2015», explique Donatella Del Vecchio de la com-

munication des CFF. Dans la foulée, en 2016, la Confédération a libéré les fonds financiers pour la réalisation de ce viaduc dans le cadre du programme «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire». Le coût du saut-de-mouton est estimé à 112 millions francs.

La mise en service de cet ouvrage était initialement espérée en 2018. Désormais les CFF indiquent que l'objectif est plutôt

fin 2021. Ce qui laisse planer un doute sur introduction prévue en 2020 de la cadence au quart d'heure du RER Vaud entre Cully et La Sarraz.

Dans ce vaste programme qu'est Léman 2030, où toutes les pièces sont liées entre elles, cela n'augure rien de bon pour les délais concernant la modernisation de la gare de Lausanne. Pour l'instant, la fin de ce chantier est annoncée en 2025. **R.B.**