

Nouvelle infrastructure

Les trains jouent à saute-mouton entre Lausanne et Renens

Un viaduc ferroviaire - ou saut-de-mouton - a été inauguré ce jeudi sur ce tronçon saturé, ainsi qu'une 4^e voie. Mais la cadence des trains mettra encore du temps à s'accélérer.

Chloé Din

Depuis cet été, certains pendulaires ont dû avoir une drôle de sensation, assis dans leur train entre Lausanne et Renens. Après quatre années de chantier, le viaduc ferroviaire qui relie les deux gares - aussi appelé saut-de-mouton - a accueilli ses premières rames, pas moins de 1600 déjà. Unique en Suisse romande, ce nouveau pont n'enjambe pas une rivière, mais deux autres voies afin de les croiser sans qu'un aiguillage soit nécessaire. Pour les passagers, cela veut dire s'élever progressivement à une hauteur de 9 mètres à partir de la station Prilly-Malley, puis redescendre juste avant d'atteindre la gare de Renens.

Cette lévitation ferroviaire, qui s'étend sur un peu plus d'un kilomètre, «24 heures» a pu en faire l'expérience ce jeudi, lors de l'inauguration officielle de cette infrastructure clé dans le grand lifting de la ligne Genève-Lausanne, connu sous le nom de Léman 2030. Pour l'occasion, un train spécial a transporté élus locaux et cantonaux, notamment la conseil-

lère d'État vaudoise Nurria Gorrite et son homologue genevois Serge Dal Busco, ainsi que des représentants des CFF, qui ont piloté les travaux, et de l'Office fédéral des transports (OFT). C'est en effet la Confédération qui a financé l'ouvrage, à hauteur de 65 millions de francs, auxquels s'ajoutent 215 millions pour l'ajout d'une 4^e voie de train dans le cadre du même chantier.

Un peu plus de trains

«C'est un événement historique», a salué Nurria Gorrite, expliquant qu'une augmentation de capacité sur la ligne entre Lausanne et Renens était attendue depuis en tout cas un demi-siècle. «Cet ouvrage va permettre d'améliorer la stabilité de l'horaire et la ponctualité, a appuyé Peter Jedelhauser, directeur du programme Léman 2030. Le tronçon le plus chargé de Suisse occidentale - un vrai goulet d'étranglement! - va être fluidifié.»

Les cadences vont aussi augmenter. Dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire, le 11 décembre

«L'offre va s'accélérer pas à pas en fonction des autres chantiers, mais il n'y aura pas de grand saut avant l'achèvement de la gare de Lausanne.»

David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande

prochain, quatre trains par heure circuleront entre Cossonay et Cully, alors que, jusqu'ici, trois trains reliaient Cossonay à Lausanne et deux reliaient Lausanne à Cully. «Cela va dynamiser une ligne qui est la colonne vertébrale des transports publics dans l'agglomération lausannoise», com-

En vedette pour les 175 ans des CFF

Le saut-de-mouton sera l'une des attractions du 175^e anniversaire des CFF, célébré ce week-end du 1^{er} au 2 octobre dans toute la Suisse. Samedi, des navettes spéciales permettront en effet au public de circuler sur l'ouvrage entre 10 h et 12 h et entre 14 h et 16 h au départ de Renens. D'autres animations sont prévues, notamment des visites du train spécial des pompiers CFF, dont la caserne se

trouve à Renens. À Aigle et à Bière, on pourra visiter des trains historiques. À Clarens, on fêtera le 65^e anniversaire de l'arrivée du trolleybus. À Lausanne, il sera possible - entre autres - de visiter le centre d'exploitation des CFF et le garage-atelier du métro M2. Enfin, les ateliers CFF d'Yverdon ouvriront leurs portes au public. Informations complètes pour toute la Suisse: www.175-ans.ch. **CDI**



Un train spécial a emprunté le saut-de-mouton jeudi, pour l'inauguration de ce viaduc ferroviaire inédit en Suisse romande. KEYSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT

mente David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande.

Actuellement, 670 trains passent quotidiennement par Lausanne et Renens. Les CFF en annoncent 800 en 2030. Voilà pour l'objectif. L'amélioration annoncée pour l'an prochain est non négligeable, mais les pendulaires devront s'armer de patience avant de voir le trafic s'étendre véritablement sur ce tronçon. David Fattebert: «Le saut-de-mouton n'est qu'une pièce du puzzle. L'offre va

s'accélérer pas à pas en fonction des autres chantiers, mais il n'y aura pas de grand saut avant l'achèvement de la gare de Lausanne.»

L'ombre des retards qui affectent le chantier lausannois n'a donc pas manqué de planer sur cette inauguration. Il y a quelques semaines, «24 heures» détaillait en effet comment des autorisations indispensables de l'OFT se faisaient encore attendre. Manifestement, le suspense n'est pas encore levé.

En attendant de pouvoir être utilisés à pleine capacité, le saut-de-mouton et la quatrième voie changent déjà le visage de l'Ouest lausannois entre Lausanne et Renens. Aussi surnommé le «mille-pattes», le viaduc repose sur pas moins de 136 arches de béton gris clair - de plus en plus orné de graffitis - et traverse notamment le quartier de Malley en pleine modernisation. Les voyageurs auront désormais une vue imprenable sur ce paysage urbain, le tout à 130 km/h.

PUBLICITÉ

