



RENENS DE NUIT ET SOUS LA PLUIE

DANS LES COULISSES D'UN CHANTIER MONUMENTAL

texte par JACQUELINE PIRSZEL
photographies par MAXIME FAYET



Lorsque nous arrivons en gare de Renens cette nuit-là, son bistrot est à quelques minutes de la fermeture, les piétons courent entre les gouttes de pluie et la cadence des bus s'espace de plus en plus. Derrière l'un d'eux, apparaît le chef de projet général des travaux CFF de ces lieux. Un homme que l'on imagine très préoccupé par les impératifs des grands chantiers comme celui de la future gare de Renens, dont il est responsable. Coiffé d'un casque orange et d'une veste de sécurité, Pascal Ducommun échange quelques paroles avec un observateur : « Un jour, je suis venu saluer Jean-Claude parce que je le voyais tout le temps ici, au bord de notre chantier (lire en page 97). Il regarde avec passion. Certains matins, il est même là avant les travailleurs et sait quel mur nous allons bétonner. »

L'observateur n'est pas le seul à être fasciné par toutes ces machines, câbles et tuyaux, qui défigurent temporairement l'une des plus importantes gares de Suisse romande. Guidés par Pascal Ducommun, nous quittons Jean-Claude pour rejoindre le « village du chantier », simplement constitué de containers habitables, empilés au milieu des réserves de matériaux de construction. Au deuxième étage de cette tour cubique, qui offre une vue sur l'ensemble du périmètre en mutation, nous nous munissons de tenues vestimentaires spéciales pour entamer l'exploration nocturne de la gare de Renens. Il est 21h30 et nous nous dirigeons vers le quai 3, où se poursuit le montage de la marquise.

« Plus moderne, confortable et adaptée à son époque », telles sont les ambitions des Chemins de fer fédéraux pour la gare de la capitale de l'Ouest lausannois. Située entre Lausanne et Genève, Renens canalise et distribue des flux de voyageurs bien plus nombreux que sa population locale, qui s'élève à 21'000 habitants. L'implantation proche des hautes écoles comme l'Université de Lausanne, l'École polytechnique ou l'École cantonale

d'art attire à elle seule 30'000 étudiants, enseignants, chercheurs et membres administratifs.

La pression démographique est une réalité. Le nombre quotidien de voyageurs qui circulent entre Lausanne et Genève a doublé en dix ans, atteignant 50'000 voyageurs en 2010. La solution ? Un projet de restructuration ferroviaire à l'échelle de l'Arc lémanique. Baptisé Léman 2030, son programme vise à doubler la capacité de la ligne Lausanne-Genève pour les 100'000 voyageurs attendus d'ici aux douze prochaines années ainsi qu'à introduire le quart d'heure sur la ligne du RER Vaud Cully-Cossonay.

Il semblerait bien que la gare de Renens soit un des chantiers clefs de ce projet. Sa particularité repose sur sa mue extrême. Hormis le bâtiment voyageur et la marquise du quai 1, qui seront rénovés et mis en évidence pour leur importance historique, c'est tout le périmètre de la gare qui subira de profondes transformations. Les quais, les voies et le passage sous-voie seront modifiés. De nouvelles places publiques, des parkings à vélos ainsi que de nouveaux bâtiments verront le jour. Une passerelle végétalisée Rayon Vert passera même au-dessus des voies et permettra un passage piéton aérien. « Il était temps ! » s'exclame Pascal Ducommun. « La chance dont bénéficie Renens aujourd'hui, c'est de pouvoir réaliser une gare qui sera l'interface moderne des transports publics de l'Ouest lausannois en étant plus attractive et confortable que si les travaux avaient eu lieu selon les standards d'il y a quinze ou vingt ans. »

La mutation urbaine vers une gare du XXI^e siècle s'achèvera d'ici à 2020. En attendant, le programme des travaux, très dense, demande non seulement beaucoup de patience mais réclame également l'intervention d'une multitude d'acteurs, qui doivent collaborer étroitement. En plus des quatre communes associées sur

lesquelles repose le site de la gare – à savoir Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens – les CFF doivent se coordonner avec les Transports publics lausannois, le Canton de Vaud et la Confédération.

Aux commandes de cette fourmilière à taille humaine, Pascal Ducommun calcule, mesure, supervise, explique, coordonne, surveille et aime résoudre les casse-tête: «Nous devons mener l'avancement des travaux, tout en assurant le passage de 600 trains par jour, dont 280 s'arrêtent pour déposer et embarquer des voyageurs.» Les heures de pointe sont marquées par une saturation de l'espace, surtout dans les accès sous les voies, où il n'est pas rare que les voyageurs se retrouvent bloqués au point de rater leur train. Pour cette raison, les dimensions du nouveau passage inférieur ont aujourd'hui doublé. Sa réalisation relève d'une véritable prouesse technique puisqu'aux contraintes organisationnelles, de planification et de sécurité est venue s'ajouter la lutte contre l'eau, fortement présente dans ce sous-sol.

Le ruissellement résonne fortement ce soir-là dans le passage sous les voies. Le tunnel, encore dans une configuration provisoire, mêle panneaux lumineux modernes et murs éventrés. Il laisse également apparaître une succession de tubes d'où s'échappent de fins filets d'eau. Sur la rampe qui conduit au quai 3, un jeune homme nous accoste, il souhaite parler à Pascal Ducommun. Ce dernier l'écoute, s'intéresse, prend le temps de répondre aux questions et gesticule pour montrer des choses avec ses mains. En se rapprochant de la discussion, on comprend que le jeune curieux est dessinateur en génie civil. Il félicite timidement le chef de projet en s'émerveillant: «Au niveau du phasage, c'est quand même sacrément bien foutu.» Il est vrai que le phasage – autrement dit, le fait de sectionner un projet en plusieurs phases au niveau du temps et de l'espace pour diminuer l'impact sur l'usage quotidien des lieux – est remarquable. Face au compliment, notre guide nocturne est plutôt modeste: «Nous faisons de notre mieux.»

Arrivés sur le quai 3, nous devons ranger carnets de notes et appareils photo tellement la pluie insiste. L'eau accumulée sur les visières rigides de nos casques déborde à chaque penchement de tête. Face à nos

plaintes météorologiques, Pascal Ducommun relativise: «Nous n'avons pas peur du climat ici. Exceptionnellement, on a dû fermer le chantier durant une semaine à cause de la grande vague de froid. Les conditions de travail auraient de toute façon été mauvaises. Avec ces températures, on ne peut ni bétonner ni compacter. Et surtout, il faut respecter les hommes, pensez à leur confort au travail! À l'inverse, l'été nous veillons à ce que tout le monde soit bien hydraté.»

Il faut expérimenter le terrain pour se rendre compte de la multitude de détails à prendre en considération. À l'instar de la célèbre horloge CFF, la précision reste certainement l'un des plus impressionnants défis, palpable jusque dans la réservation de certaines grandes machines ferroviaires qu'il faut commander au minimum une année à l'avance... jour pour jour.

Le chantier est exigeant et les contraintes considérables, ce qui justifie une partie des travaux nocturnes. À Renens, un quart s'effectue de nuit, où l'activité ferroviaire s'arrête pendant deux petites heures. Pour optimiser le temps imparti, il faut prendre quelques précautions: «L'avantage du travail de nuit ou en week-end, c'est qu'on peut mettre certaines voies hors-service et déclencher des lignes de contact. Certains travaux ne peuvent d'ailleurs s'effectuer que de nuit.» Comme c'est le cas ce soir... L'entreprise Sottas SA vient installer une marquise, qui permettra aux voyageurs d'être à l'abri en attendant leur train. Un camion-grue se déplace pour l'occasion, il est acheminé par la route et s'installe le long de la voie.

L'ambiance qui règne entre les hommes orange nous fait oublier la pluie. «On a la bonne humeur, on est heureux quand on est ici», nous explique tout sourire un employé de l'entreprise bulloise. Les ouvriers préparent leur matériel, éclairés à l'aide de puissantes sources lumineuses. «C'est particulier les chantiers de nuit. Vous êtes sous les projecteurs... Mais la nuit rapproche les hommes», partage l'un des six travailleurs. Entre deux consignes, les échanges deviennent amicaux. Il s'agit pour certains de retrouvailles alors que d'autres se rencontrent pour la première fois. Ces vingt prochains jours, ils reviendront durant les nuits, en semaine, sur le quai 3 pour terminer le montage de la marquise.







Observateurs, nous constatons que les vieilles structures cohabitent avec les nouvelles installations. Une horloge géante surplombe le quai fixé à un poteau partiellement démonté: «Il y a beaucoup de gens qui trouvent ça très beau et artistique, mais ce n'était pas voulu», commente Pascal Ducommun. Lorsque nous l'interrogeons sur le choix de la marquise moderne, le chef de projet explique qu'un recyclage des vieilles structures n'aurait pas été possible. Avec l'élargissement, l'élévation et la prolongation des quais de plusieurs dizaines de mètres, l'ancien modèle n'aurait tout simplement pas pu couvrir la surface finale et s'avérait même inadapté aux nouveaux trains plus longs.

C'est ainsi que les anciennes structures métalliques, à la toiture opaque en bois, laissent place au métal soudé flambant neuf avec du polycarbonate en guise de couvert. La future toiture sera donc translucide: une nouveauté qui témoigne de préoccupations nouvelles dans l'aménagement public des gares. «Ce matériau (le polycarbonate) est utilisé pour la première fois par les CFF, car il est léger et économiquement intéressant. Mais c'est surtout un matériau qui diffuse de la lumière à tous les moments de l'année. Et c'est ce que nous voulons aujourd'hui dans le domaine public. Nous essayons d'amener de la lumière partout, de manière à supprimer les zones sombres, qui peuvent être ressenties comme des zones d'insécurité.» L'éclairage des gares n'est donc plus uniquement fonctionnel, il devient esthétique et sécurisant.

De l'ampoule à l'horloge, des chiffres aux délais en passant par les séances publiques de présentation, la gestion financière ou encore les visites guidées, Pascal Ducommun connaît les moindres détails et recoins de son chantier. La profession l'exige, certes, mais nous nous rendons compte que derrière l'ingénieur civil se cache une expérience de trente-deux ans, dont dix dédiés à la gare de Renens. Si l'émotivité des débuts s'estompe avec le temps, c'est pour laisser place à la franchise et au sang-froid, indispensables lors de certaines soirées d'information publique. Le nombre

de participants pouvant aller jusqu'à 400 personnes, il n'est pas rare que quelques discussions déchaînent les passions: «Il y a toujours de l'appréhension, c'est un défi de faire une telle présentation, mais les gens ont envie de cette nouvelle gare. Leurs avis doivent être respectés et j'essaie toujours de faire au mieux. Il n'y a pas d'états d'âme. Il y a des questions difficiles, mais on prend le temps de répondre dans le calme.» Parler en public ne correspond pas vraiment à sa nature, mais Pascal Ducommun a appris à l'apprécier.

Chaque présentation consiste finalement à vérifier que sa maîtrise du sujet est intacte. D'ailleurs, lorsqu'il sent qu'une chose lui échappe ou ne le convainc pas intimement, il n'hésite pas à demander de l'aide. En pointant du doigt la tôle trouée des escaliers provisoires sur lesquels nous marchons, il raconte: «Mon souci, c'était que les dames n'enfoncent pas leurs talons dans les trous en empruntant les marches. Alors j'ai demandé à ma collègue de Lausanne de gravir ces marches. Ça a été testé et approuvé.»

De retour dans son bureau sur le village du chantier, il souligne aussi les exigences de son quotidien basé sur la discipline et la rigueur. Le positif, c'est qu'«il n'y a pas de routine. Ici, c'est intéressant tous les jours et pour tout le monde.» Lorsque nous l'interrogeons sur son coup de cœur du chantier, il évoque le passage inférieur: «Au départ, c'était un mandat d'avant-projet, un cahier de sept ou huit pages. Je l'ai examiné et j'ai remarqué tout de suite que l'ancien passage inférieur était sous-dimensionné. Alors avec mon collègue architecte on a développé le projet de cette nouvelle infrastructure.» Un engagement qui permet désormais aux personnes à mobilité réduite de ne plus avoir besoin de recourir au personnel de la gare pour accéder aux quais centraux. Au-delà du chantier, il s'agit bien d'une immense aventure humaine. «On fait un grand bout de chemin ensemble avec les collègues et nous entretenons une jolie relation», dit-il en fermant son ordinateur portable, dont le fond d'écran illustre... la gare de Renens en chantier. •



JEAN-CLAUDE ET SES MINIATURES

UN OBSERVATEUR DE LA PREMIÈRE HEURE

texte par JACQUELINE PIRSZEL | photographies par MAXIME FAYET

En gare de Renens, les machines côtoient les passants et les voyageurs. Parmi ceux-ci, des curieux viennent parfois glisser le bout de leur nez entre deux bâches de chantier. Ils sont résidents du quartier et aiment échanger avec les travailleurs, étudiants enthousiastes devant la puissance des bulldozers ou quidams opportunistes saisis d'une impulsion photographique.

Jean-Claude est l'un d'entre eux. Retraité depuis dix ans, il mène une vie tranquille à Chavannes-près-Renens, en s'adonnant à plusieurs de ses loisirs. Grand collectionneur de casquettes et bricoleur dans l'âme, il se décrit lui-même comme un «mordu de train» et ce, depuis son enfance. Véritable ferrovipathe – selon la désignation humoristique –, il se consacre à sa passion à travers différentes pratiques : observation, photographie de trains, modélisme ferroviaire et travail d'archivage.

Après l'avoir croisé brièvement le soir de notre tour de chantier, nous le retrouvons chez lui, histoire d'en savoir plus sur ce drôle de personnage : «Je vous aurais bien donné rendez-vous directement à la gare, mais avec cette brise noire... Brrr! Même moi, je ne suis pas sorti ce matin.» Sa routine quotidienne est organisée autour de ses balades sur le site en construction, matin et après-midi : «Je me lève très tôt, de sorte à pouvoir

boire mon café à la gare de Renens vers 6h.» Et d'où vient cette passion pour les trains? Sûrement, en partie de son ancien métier. En tant que mécanicien de précision, Jean-Claude a passé une bonne partie de sa vie à créer des pièces pour les Chemins de fer fédéraux.

Dans son appartement, au-dessus de son étagère à outils, un ancien panneau émaillé indique fièrement Renens (VD). Un cadeau des CFF, qui fait la fierté du collectionneur. Une grue, des rails, des wagons, même des arbres et du personnel de construction trônent également dans son salon. Comme dans sa gare préférée, sauf que chez lui, le tout est... miniature! «J'ai un copain à Morges qui fait des maquettes aussi, on s'entraide de temps en temps», raconte notre hôte. Mais le modélisme ne se résume pas à une simple reproduction de la réalité, Jean-Claude fait aussi preuve de créativité... En récupérant deux ou trois bibelots ou en dégotant la bonne affaire, son chantier à lui avance tous les jours, petit à petit... et comporte un chef de gare! «C'est un aspect des anciennes gares que j'aimais bien. Je sais qu'aujourd'hui ce métier est en voie de disparition», confesse-t-il. Nostalgique, mais néanmoins impatient de voir la future gare de Renens terminée, Jean-Claude s'imagine déjà partir en balade jusqu'à Lausanne pour commencer une nouvelle maquette. •

