SBB CFF FFS

Léman 2030 – L'aperçu.

N° 6 / Juin 2020

© Xavier Vasnier - Frutiger

Les prochains sauts d'offre.

2020

Septembre 2020

Mise en service de la gare de Zimeysa (Genève—La Plaine)

Automne 2020

Mise en service du faisceau des Paleyres (Lausanne)

Décembre 2020

Mise en service de quatre trains par heure entre Lausanne et Cossonay—Penthalaz.

Léman 2030

canton de vaud

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

METROPOLE LEMANIQUE

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports OFT

Les chantiers face au défi sanitaire.

Repenser les priorités.
Ce début d'année 2020 a été bouleversé par la pandémie de Covid-19. Les CFF ont évidemment été impactés de plein fouet par cette crise. L'offre de transport a drastiquement été réduite et un grand nombre de chantiers ont dû être mis au ralenti ou stoppés de façon temporaire, le temps d'élaborer des processus de travail conformes aux recommandations et aux prescriptions sanitaires de l'OFSP.

Dans un premier temps, les travaux de maintenance ont eu la priorité. En effet, les CFF ont décidé de concentrer les ressources à disposition sur la résolution des dérangements ainsi que sur les travaux d'entretien et de maintien de la qualité du réseau pour la sécurité et l'exploitation. Dans ce cadre, la protection du personnel et la garantie de l'exploitation ferroviaire en vue du maintien de l'offre de base, comme demandé par le Conseil Fédéral, a constitué une priorité.

Les collaborateurs se sont adaptés.
Le programme Léman 2030 s'est bien entendu strictement conformé aux règles en vigueur. Chaque chantier temporairement fermé a été sécurisé pour éviter tout incident pour les riverains et les clients (intrusion de tiers, chutes, vol de matériel, etc.). Les mesures sanitaires spécifiques ont été mises en place le plus rapidement possible avec les entreprises mandataires, ce qui a permis de reprendre les activités dès que possible, progressivement et en toute sécurité.

Le programme Léman 2030 compte quelque 90 collaborateurs, en charge des projets, de la planification des travaux et de leur déroulement qualitatif en toute sécurité. L'arrivée du Covid-19 a transformé le travail de chacun.

Après le travail de sécurisation des chantiers, les chefs de projet se sont attelés aux tâches plus administratives: traitement des avenants de contrat, des factures et constitution de dossiers pour les projets à l'études avec l'Office fédéral des transports. Blaise Destraz, chef de projet de la 3e voie entre Coppet et Founex relève: «Cette période a aussi permis de préparer plus sereinement les dossiers des futurs projets. Elle a impliqué une accélération dans la mise en place de certaines mesures numériques, par exemple avec l'instauration de la signature électronique pour certains documents.

Pour la gestion au quotidien, la distance avec le terrain et les collègues a parfois constitué un défi: «Le télétravail peut compliquer les échanges avec les mandataires car on ne peut pas simplement ouvrir un plan et dessiner dessus», explique Blaise Destraz. Laura Bonvin, stagiaire MPC du gymnase de Nyon explique sa situation: «J'ai besoin de pouvoir échanger directement avec mes collègues donc cette distance imposée ne me convient pas. Je me réjouis donc du retour progressif au bureau dès le 8 juin».

Dès la mi-avril, les opérations ont pu reprendre progressivement. «À Renens, le chantier de modernisation de la gare a fait l'objet de trois contrôles différents dès les premiers jours et les mesures mises en place ont été qualifiées d'exemplaires», explique Nicolas Pasquier en charge du projet. De retour sur le terrain, Matthias Abderhalden, chef de projet sur Genève, témoigne: «J'étais content de retourner sur le chantier et de constater que les opérations avançaient bien malgré la situation». «Lors de la reprise des opérations de finition du chantier de voie de dépassement à Founex, nous avons constaté à quel point les ouvriers étaient fiers d'être parmi les premiers à reprendre les travaux et heureux de retravailler», se réjouit Blaise Destraz.

«Le travail à distance a rendu les journées encore plus intenses. Les séances se sont enchaînées sans transition. Les premiers jours, la fatigue a été extrême. Au fil du temps, je me suis habitué»

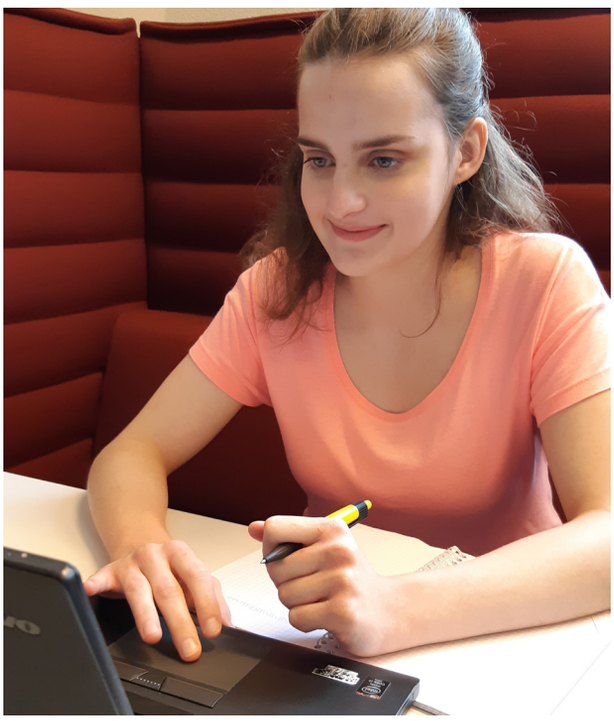
Matthias Abderhalden, chef de projet aménagements anticipés à Genève.

© SBB CFF FFS

«Je me suis rendu compte que les séances en téléconférence sont efficaces et faciles à organiser. Avec des partenaires éloignés géographiquement, des temps de trajet longs et un manque de salles de réunion dans les bureaux, je projette de continuer à opter pour cette forme virtuelle de séances»

Nicolas Pasquier, chef de projet de la gare de Renens.

© SBB CFF FFS



«La défense orale de mon travail personnel, réalisée au sein de Léman 2030, a été annulée et je suis déçue de ne pas avoir pu présenter le fruit de mes recherches»

Laura Bonvin, stagiaire au sein du service de Communication et relations externes de Léman 2030.

© SBB CFF FFS

«Auparavant, au bureau, je privilégiais les contacts par téléphone et en direct. A la maison, je me suis facilement adapté au télétravail mais j'ai dû apprendre à fixer une limite entre ma vie privée et professionnelle»

Blaise Destraz, chef de projet pour la voie de dépassement fret Coppet-Founex.

© SBB CFF FFS

Les dernières nouveautés.

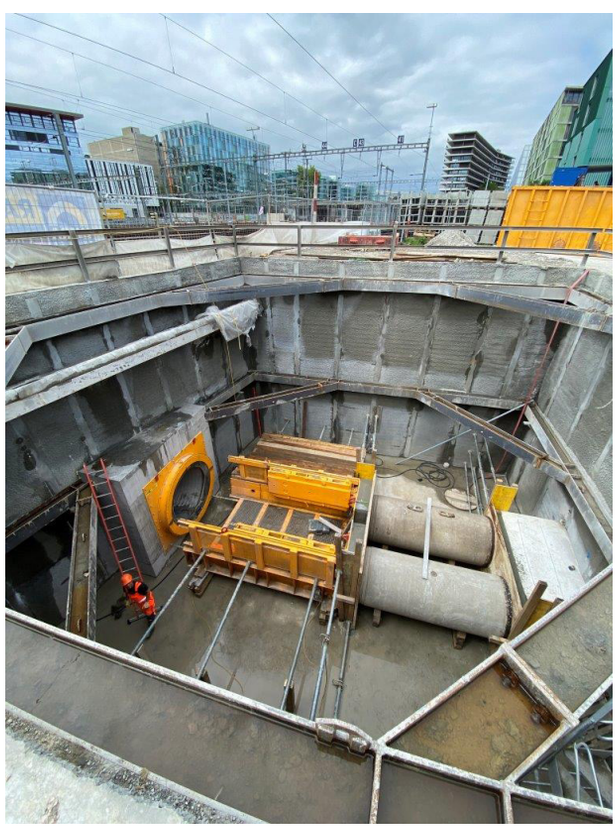
Inauguration de la voie de dépassement fret entre Genève et Lausanne.
Le 25 février dernier, les représentants de l'Office fédéral des transports, des autorités cantonales vaudoise et genevoise et des directions de CFF Cargo et de Léman 2030 ont inauguré la 3e voie de dépassement fret. Cette construction de 750 mètres entre Coppet et Founex permet de garantir les capacités du transport fret tout en accompagnant la croissance du trafic voyageurs. A cette occasion, les partenaires ont réaffirmé leur volonté de renforcer la part du rail dans le trafic marchandises en faveur d'une économie durable et de répondre au défi climatique en diminuant les émissions de CO2.

De nouvelles améliorations.
La reprise des chantiers permet désormais de mettre en service le quai 2 à Renens le 19 juin 2020. Le pont de Jurigoz à Lausanne a pu rouvrir à la circulation routière en bidirectionnelle depuis le 20 mai 2020. Et la galerie à câbles du futur enclenchement de Genève a pu être percée (voir les photos à la page suivante).

Les CFF, comme Léman 2030, évaluent actuellement les impacts de la crise sur la planification et contacteront les partenaires une fois les calendriers connus. Les parties prenantes des chantiers, voyageurs et riverains, seront informés en temps utiles.

La voie de dépassement fret entre Coppet et Founex a été inaugurée en février par Nicolas Perrin (Cargo), Serge Dal Busco (Canton de Genève), Nuria Gorrite (Canton de Vaud), Pierre-André Meyrat (Office fédéral des transports) et Peter Jedelhauser (Léman 2030).

Les travaux d'aménagement du pont de Jurigoz à Lausanne se déroulent alors que le trafic routier a été rouvert en bidirectionnel.
© SBB CFF FFS



Aux abords des voies à Genève-Cornavin, le puit de départ du micro-tunnelier accueille hommes et machines.
© SBB CFF FFS

À quelques pas de la gare de Genève-Cornavin, dans le quartier de Montbrillant, la construction du mur de soutènement en lisière des voies de garage a pu reprendre en mai.
© SBB CFF FFS

Pour ne pas entraver le trafic ferroviaire, tout en garantissant qualité et sécurité sur le chantier, une solution innovante a été utilisée pour amener le bitume sur le quai 2 à Renens : le transport de camions par rail !
© Xavier Vasnier - Frutiger

L’essentiel sur Léman 2030.

Contexte.

Entre 2000 et 2010, le trafic voyageurs sur l’axe Lausanne-Genève a été multiplié par deux. Il est passé de 25 000 à plus de 50 000 voyageurs par jour. Selon les prévisions des CFF, ce trafic augmentera à nouveau entre 2010 et 2030, passant de 50 000 à plus de 100 000 voyageurs par jour. De son côté, le transport de marchandises est aussi en progression. La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et de Genève ne suffit pas à couvrir les besoins actuels et doit être améliorée pour satisfaire les besoins futurs.

Léman 2030.

Afin d’offrir une réponse ferroviaire durable aux besoins de mobilité, les CFF, l’Office fédéral des transports et les cantons de Vaud et Genève ont signé la convention cadre du 21 décembre 2009 visant au développement de l’offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport.

L’objectif est, d’ici 2030, de doubler la capacité en places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève et de permettre la cadence au quart d’heure sur le RER Vaud (Cully-Cossonay) et sur le Léman Express (Coppet – Genève – Annemasse).

Pour pouvoir faire circuler davantage de trains et des trains plus longs, il faut adapter et moderniser les infrastructures des nœuds de Lausanne et Genève (voies, gares, installations ferroviaires). Les travaux décidés jusqu’ici représentent des investissements importants pour les pouvoirs publics. Les projets, réalisés par CFF Infrastructure en tant que maître d’ouvrage, sont financés principalement par la Confédération, avec des contributions des cantons de Genève et de Vaud. Les villes et communes participent à certains projets qui se déroulent sur leur territoire. Le développement des bâtiments ou des espaces commerciaux attenant aux projets ferroviaires est assuré par CFF Immobilier, propriétaire de ces lieux. Outre les objectifs d’amélioration en termes de cadences et de places assises, Léman 2030 constitue une opportunité inédite de développements architecturaux et urbains. Pour que ces ambitions deviennent réalité, une coopération soutenue entre les autorités fédérales, cantonales, communales et les CFF est essentielle.

Quelques exemples de ces grands projets:

- Transformation complète du nœud de Lausanne (gare, installations ferroviaires et de sécurité)
- Quatrième voie entre Lausanne et Renens, saut-de-mouton (Prilly-Malley-Renens) et installations de sécurité de Renens
- Modernisation de la gare de Renens
- Extension de la capacité entres Morges et Denges
- Voie de dépassement fret entre Coppet et Founex
- Constructions de points de croisement à Mies et Chambésy
- Extension souterraine de la gare de Genève
- Allongement des quais et modernisation des haltes de la ligne Genève-La Plaine

Investissements.

Les projets les plus importants en termes techniques et financiers concernent les gares de Lausanne et de Genève. Les investissements répartis selon les nœuds correspondent à :

- 1.4 Mia pour le nœud de Lausanne
- 1.6 Mia pour le nœud de Genève
- 0.6 Mia pour le tronçon Lausanne-Renens (4ème voie, saut-de-mouton, gare de Renens)

L’ampleur des aménagements entre Lausanne et Genève a conduit les CFF à réunir l’ensemble des projets dans une organisation unique et interne appelée «Léman 2030».

Pour en savoir plus : www.leman2030.ch
Contact : leman2030@cff.ch, presse@cff.ch

Ces textes reflètent l’état des lieux au mois de juin 2020. Tous les projets sont soumis à autorisation auprès des organes compétents et sont, pour la plupart, interdépendants.