SBB CFF FFS

Léman 2030 – L’aperçu.

N°7 / Décembre 2020

Les prochains sauts d’offre.

2020

Décembre 2020
Première étape d’amélioration du RER Vaud avec un prolongement jusqu’à Aigle.

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

Questions à Peter Jedelhauser.

Peter Jedelhauser, directeur du programme Léman 2030

Peter Jedelhauser, quel bilan tirez-vous de l'année 2020 ?
Pour les équipes du projet Léman 2030 et pour moi-même, la pandémie a bien sûr apporté des défis supplémentaires : nous devions non seulement poursuivre cette opération à coeur ouvert, qui consiste à construire, tout en faisant circuler des trains, mais aussi mettre en place et garantir des règles sanitaires strictes. Nous avons également dû à plusieurs reprises replanifier certaines étapes, et trouver des solutions pour que la crise sanitaire ait le moins d'impact sur les calendriers des travaux.

Mais 2020 a aussi été porteuse de satisfactions, en particulier pour notre clientèle, qui a pu se rendre compte d'améliorations concrètes : cette année, nos clients disposent de nouveaux quais plus longs, plus larges et plus sûrs à Renens, ainsi que de nouvelles rampe d'accès. Car c'est la raison d'être de notre programme : apporter, par étapes, des améliorations concrètes à notre clientèle.

Quelles sont donc les grandes étapes qui s'annoncent pour l'année prochaine ?

En 2021, nous espérons donner le premier coup de pioche des travaux de la gare de Lausanne. Nous venons de recevoir une décision positive du Tribunal administratif fédéral. C'est une très bonne nouvelle, mais les opposants ont encore des possibilités de recours auprès du Tribunal fédéral, et nous devons patienter avant de pouvoir enfin commencer les travaux. Cela n'empêche bien sûr pas nos équipes de préparer d'arrache-pied le démarrage du chantier ainsi que d'anticiper les besoins des clients. Il me tient à cœur que ce gigantesque chantier provoque le moins de désagréments possible pour nos clients et les riverains.

A Lausanne encore, la mise en service du nouvel enclenchement, le véritable cerveau électronique de la gare, qui aura lieu le week-end des 20 et 21 mars sera un véritable défi technique, que mes équipes sont prêtes à relever avec confiance. Les autres projets, comme la quatrième voie entre Renens et Lausanne ainsi que le saut-de-mouton progressent également. De l'autre côté de la ligne, nous arrivons au bout de l'avant-projet de la gare de Genève, qui marquera ainsi le franchissement d'une étape importante.

Vous mentionnez vos spécialistes, comment travaillez-vous au sein de l'équipe Léman 2030 ?
Léman 2030 est un projet complexe ; de nombreuses unités des CFF doivent travailler ensemble. Personnellement, faire en sorte que chacune et chacun puisse collaborer et travailler à l'amélioration de l'offre sur l'arc lémanique est particulièrement réjouissant. Mes recettes ? la transparence, la collaboration et la recherche de solutions ensemble.

Innovations pour l'environnement dans les projets Léman 2030.

Les CFF sont, de par leur métier, une entreprise positive pour l'environnement. Le chemin de fer (et les transports en commun) est par essence moins polluant que les voitures et camions. Mais est-ce suffisant ? Pouvons-nous faire plus ?

Les projets conduits par les CFF sont une grande source d'opportunité de développement de nouvelles idées innovatrices. Voici deux exemples de mise en œuvre simple, mais efficace !

Founex : la faune et la flore prospèrent aux bords des voies.

Lors de la construction de la voie de dépassement fret entre Coppet et Founex, une très grande attention a été portée aux abords des nouvelles voies. De nombreuses espèces d'animaux, d'insectes mais aussi un voisin direct particulier, un centre équestre, ont été dérangé dans leur habitat ; des aménagements paysagers leurs ont permis de retrouver un environnement bénéfique et adéquat. Ecoutons, Christine Knodel :

C'est assez surprenant mais les abords des voies ferrées constituent des habitats favorables, relativement calmes et prospères pour la faune et la flore. Les projets et leurs chantiers peuvent déranger ces écosystèmes. Ainsi dans le cadre de la construction de la voie de dépassement fret entre Coppet et Founex, « il ne s'agissait pas seulement de faire respecter les lois environnementales, comme dans chaque projet, mais de proposer des mesures environnementales en lien avec la sensibilité et le potentiel du lieu.»

Aménagements paysagers aux abords des voies.

Concrètement il s'agit d'un réseau de tas de bois, de sable et de pierres (appelés murgiers) qui a été aménagé pour accueillir différentes espèces. De plus, une plantation de 300m de haies d'arbustes indigènes offre le gîte et le couvert aux petits mammifères et insectes butineurs. « Les premiers aménagements ont été réalisés ce printemps. Des insectes, des lézards et des oiseaux ont déjà pu être observés sur ces nouveaux aménagements paysagers. »

Nid d'oisillons dans les haies aux abords des voies.

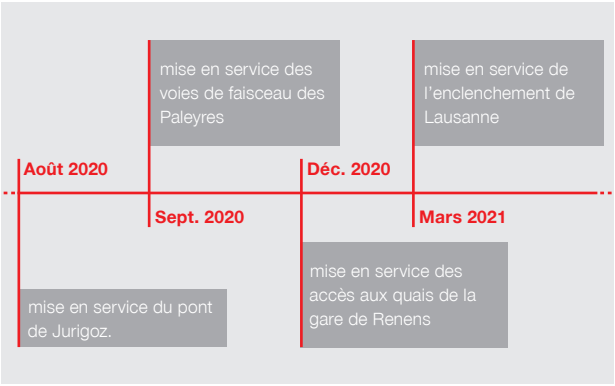
Et puis il faut composer avec les riverains : « les essences d'arbustes plantées à proximité du centre équestre ont été choisies afin de ne pas comporter de risque d'intoxication pour les chevaux. »

Lézard sur l'installation de pierre (murgiers).

Et qu'en est-il ailleurs ? Les aménagements paysagers (tas de bois, sable, pierres) « sont des éléments que nous [les CFF] mettons en place depuis quelques années seulement et cela devient très à la « mode » en ce moment, d'autres projets Léman 2030 sont concernés comme la gare de Renens. »

Les projets dans le Canton de Vaud.

Planning +/- 6 mois.



La réfection du pont de Jurigoz a eu lieu en surface comme au niveau ferroviaire, en pleines voies, nécessitant la mise en place de mesures d'exploitation nocturnes extraordinaires.

Travaux de réfection du pont de Jurigoz terminés.

Effectués par les CFF en collaboration avec la ville de Lausanne, les travaux Léman 2030 de réfection du pont routier de Jurigoz, qui enjambe les voies ferrées à l'est de la gare de Lausanne, se sont terminés à fin août.

Plus haut, plus sûr et mieux partagé : telles sont désormais les nouvelles qualités du pont routier de Jurigoz. Après deux ans de travaux intensifs, le chantier de réfection de l'ouvrage s'est terminé à fin août 2020. Le nouveau pont permet désormais, grâce à la disparition des deux piles qui soutenaient l'ancien ouvrage, de gagner de la place sur la plateforme ferroviaire, qui voit passer les convois de la ligne du Simplon et de la ligne de Berne, tout comme les voies d'accès à la zone de garage des Paleyres. Le risque qu'un train heurte les anciennes piles est définitivement supprimé. Le nouveau pont est un peu plus élevé que l'ancien (environ un mètre), ce qui permet de respecter les gabarits de sécurité pour le passage de trains à deux niveaux sur la ligne du Valais. Le montant des travaux s'élève à 8,5 millions de francs.

Sur le pont, des espaces supplémentaires et propres aux piétons et aux cyclistes ont été créés. Les piétons disposeront de bancs et les cyclistes d'une piste cyclable dédiée dans le sens de la montée.

Des nouveaux quais pour le confort de la clientèle à Renens.

Depuis l'automne 2020, les trois quais de la gare de Renens sont plus longs, plus larges, mieux abrités et

Pont de Jurigoz : un large trottoir muni d'un banc qui rappelle les paysages montagneux à l'horizon.

accessibles à toutes et tous. Les travaux de modernisation des accès aux trains sont désormais terminés. Ils représentent la première grande étape concrète des améliorations dont bénéficiera la clientèle de l'Arc lémanique ces prochaines années.

Les quelque 300 trains qui s'arrêtent quotidiennement en gare de Renens sont désormais accessibles à toutes et tous en toute sécurité. Les travaux de modernisation de la gare de Renens sont terminés. Les trois nouveaux quais CFF permettent aux personnes à mobilité réduite ou avec poussettes d'accéder de plain-pied aux trains. Les quais 2 et 3 ont été rallongés à 420 mètres afin de pouvoir accueillir des trains plus longs. Ils ont également été élargis pour offrir davantage de surface disponible à la clientèle et favoriser ainsi les flux de voyageurs, aux

heures de pointe notamment. Un nouveau passage sous-voies, deux fois plus large qu'auparavant et doté de rampes d'accès, complète les installations. Des travaux de finition auront lieu en 2021, notamment pour apporter les dernières touches à la marquise du quai 1, ainsi que pour installer un nouvel éclairage dans le passage sous-voies.

Les travaux de modernisation de la gare de Renens ont débuté en 2015. Ils ont été conçus de manière à proposer à la clientèle des améliorations par étapes, tout en maintenant l'offre ferroviaire. Ainsi, en 2017, le nouveau passage sous-voies était mis en service, suivi en 2018 du nouveau quai pour le m1, en 2019 du nouveau quai 3, puis en 2020 des quais 1 et 2. Le coût du projet, qui comprenait également d'importants réaménagements des voies à l'est de la gare, s'est élevé à 172 millions de francs.

La gare de Renens bénéficiera d'autres étapes d'aménagement ces prochaines années, qui permettront d'en faire un carrefour de mobilité majeur de la région lausannoise : le « Rayon vert », passerelle qui traversera la gare et offrira un second accès aux quais depuis le côté ouest de la gare, sera terminée en avril prochain. Un nouveau quai 4 commun aux CFF et au futur tram verra le jour et permettra à terme de compléter l'offre en mobilité du hub de Renens.

D'autres chantiers CFF sont également en cours autour de la gare de Renens : la rénovation du bâtiment de la gare, qui a commencé le 3 novembre 2020, et se terminera au printemps 2022. Le projet « Quai Ouest », qui concerne les deux nouveaux édifices entourant le bâtiment de la gare, se déroule selon la planification. Le premier bâtiment, à l'Ouest, est terminé. La plupart des commerces et les locataires y sont désormais installés. La construction du second bâtiment débutera en avril 2021.

Grâce à ses rampes, la gare est à présent accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le nouveau visage de la gare de Renens avec ses quais élargis, surélevés et prolongés pour le confort de la clientèle.

Week-end du 20 et 21 mars 2021 : trafic ferroviaire très fortement réduit en gare de Lausanne.

La gare de Lausanne va être transformée en profondeur afin d'accueillir près de 200'000 clients journaliers d'ici à 2030. Les travaux de transformation autour du périmètre de la gare de Lausanne ont commencé depuis plusieurs mois déjà. L'un des chaînons essentiels à la stabilité et à la sécurité du trafic, le nouvel enclenchement de la gare (cerveau du trafic ferroviaire permettant la gestion de la signalisation et des aiguillages), sera mis en service en mars 2021.

Pour réaliser cette étape cruciale, les CFF devront entreprendre des travaux qui nécessiteront l'arrêt d'une partie considérable du trafic ferroviaire en journée et supprimeront totalement les trains de nuit du samedi 20 et dimanche 21 mars 2021.

La gare de Lausanne constitue un nœud ferroviaire de premier ordre pour l'entier du trafic ferroviaire sur l'Arc lémanique, cette interruption inédite aura donc un impact sur la circulation des trains de l'ensemble du RER Vaud, ainsi que sur le trafic grandes lignes qui transite par Lausanne (notamment entre Genève-Aéroport et Fribourg-Bern, Sion-Brig ou Yverdon-Neuchâtel).

L'interruption totale ou partielle du trafic ferroviaire impactera près de 85'000 voyageurs. Dès lors, les CFF mettront en place pour la clientèle un concept de substitution de grande ampleur durant ces deux jours, avec un horaire adapté. Les clients seront informés via différents canaux en amont. L'horaire online ainsi qu'une page web dédiée, mise à jour en continu, sera à disposition avec les informations détaillées : www.cff.ch/lausanne-sans-trains

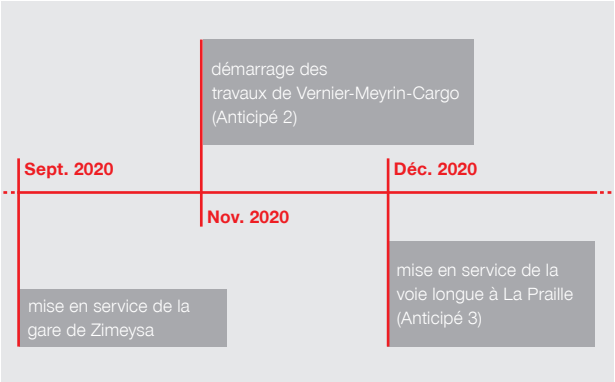
Les CFF sont conscients des désagréments que cette interruption pourra causer et mettront tout en œuvre afin d'en réduire les impacts au maximum, proposant des mesures de substitution permettant de maintenir une qualité de service dans une situation inhabituelle et complexe.

Installation de nouveaux signaux en gare de Lausanne.

Les projets dans le Canton de Genève.

Aperçu général.

Planning +/- 6 mois.



Etat des lieux des projets anticipés à Genève

Les travaux d'extension de la gare souterraine à Genève Cornavin auront des conséquences importantes pour les clients, mais aussi pour l'exploitation des trains. Un vrai casse-tête pour la circulation. La solution ; anticiper !

Actuellement, trois chantiers sont en cours pour faciliter ces futures années de travaux. Nous les appelons « projets anticipés », découvrons-les ensemble :

Genève Montbrillant.

Lorsque les trains circulent, au même titre que nos voitures, des signaux lumineux, des panneaux et des aiguillages les guident à la bonne destination. Tous ces éléments sont contrôlés par des ordinateurs, appelés « Enclenchement ». A Montbrillant, un nouveau bâtiment pour abriter le futur enclenchement électronique est construit. Relié à tout le réseau par câble, les travaux ont déjà pu raccorder le côté lac des voies par la construction d'une galerie sous les voies, au côté Jura où le bâtiment se situera.

Vous appréciez que les trains soient propres, désinfectés et que les toilettes fonctionnent. Pour cela, les wagons doivent être entretenus et lavés régulièrement. Nous construisons donc un nouvel appareil de lavage, plus respectueux de l'environnement et capable d'assurer le nettoyage d'un plus grand nombre de trains.

Les CFF ce ne sont pas que des trains, mais aussi des femmes et des hommes qui travaillent. A Genève ils sont nombreux dédiés à l'entretien du réseau. Ils préparent les trains de maintenance et partent sur le réseau romand pour assurer ponctualité, robustesse et sécurité. Un nouvel espace de stockage des pièces ainsi qu'un quai de chargement pour eux est actuellement en construction.

Genève La Praille.

Ces personnes, qui entretiennent le réseau, utilisent des trains de maintenance. Créés différemment pour chaque type d'intervention qu'ils couvrent, ces trains peuvent faire jusqu'à 400m de long.

A La Praille, nous avons construit une voie de 400m permettant de construire, garer et faire attendre ses trains. Cette nouvelle voie, qui sera mise en service en décembre 2020 permettra de garantir le bon fonctionnement de l'unité en charge des travaux et de l'entretien des installations ferroviaires dans la région genevoise.

Vernier-Meyrin-Cargo.

Ici nous résolvons un problème simple de place de garage. 4 nouvelles voies sont construites pour permettre à des trains voyageurs (jusqu'à 400m de long) de se parquer hors de la zone de Cornavin, mais proche des clients et conducteurs. Ces nouvelles installations sont construites à côté de la gare de marchandises de Vernier-Meyrin-Cargo et directement reliées au réseau CFF.

Les travaux ont commencé en novembre 2020 et se dérouleront jusqu'en 2022. Une première phase concerne la préparation de la zone et à partir de 2021, une deuxième phase pour les travaux ferroviaires.

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 Décembre 2020. Tous les projets sont soumis à autorisation auprès des organes compétents et sont, pour la plupart, interdépendants.