

Léman 2030 – L'aperçu.

N°12 / Juin 2023



À l'est des quais de la gare de Lausanne, le pont au-dessus de l'Avenue d'Ouchy est élargi en direction du sud. Cet espace supplémentaire accueillera une future voie.

Quoi de neuf chez Léman 2030?

Vous n'avez pas suivi les dernières avancées de Léman 2030 ? Passons en revue tous les projets, réjouissons-nous des nouvelles améliorations proposées et prenons note des futurs chantiers.

Une nouvelle direction.

Charles-André Philipona assure la direction du programme Léman 2030 depuis le 1^{er} mai 2023. Ingénieur en génie civil, diplômé de la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg, il a dirigé la région Ouest chez Disponibilité et entretien au sein de la division Infrastructure des CFF depuis 2019.

Après avoir travaillé environ 10 ans dans différents bureaux privés, il a débuté sa carrière aux CFF en 2001 en tant que chef de projet «Ponts et structures porteuses» à Lausanne. Il a ensuite occupé plusieurs postes à responsabilités en Suisse romande et à Berne au sein de la division Infrastructure avant de devenir chef de la succursale d'entretien de Lausanne.

Il succède à Peter Jedelhauser, qui a quitté ses fonctions et décidé de réduire ses activités professionnelles. Il continuera à travailler pour CFF Infrastructure afin de transmettre sa grande expérience et prendra la tête du comité consultatif d'experts de l'infrastructure des CFF.

Projets dans le canton de Vaud.

Morges.

Le quai 1 réhaussé et rallongé pour accueillir des trains plus longs.

Découvrez les travaux en cours sur le quai 1 en trois questions avec Sahar Momen, cheffe de projet générale au sein de Léman 2030.

Sahar Momen, vous êtes en charge des projets de la gare de Morges. Quels travaux sont menés actuellement sur le quai 1 ?

Les travaux de modernisation des quais et des accès aux trains à la gare de Morges seront réalisés en deux étapes. La première étape concerne la mise en conformité du quai 1, dont les travaux ont débuté ce printemps. Il sera rallongé à 420m et sa hauteur sera adaptée à la norme LHand (Loi sur l'égalité pour les personnes à mobilité réduite). Une nouvelle rampe d'accès sera également construite à l'est.

Le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire de la voie 1 est aussi planifié. La mise en service du quai 1 est prévue pour décembre 2023.

Comment la clientèle bénéficiera-t-elle des travaux réalisés, une fois ceux-ci terminés ?

À la fin des travaux, le quai 1 de la gare de Morges accueillera des trains IR et RE de 400m de long, en direction de Genève. Sur les autres quais, les déplacements ainsi que la sécurité seront améliorés. En plus, le quai 1 modernisé permettra un accès aux trains de plain-pied, soit plus de confort pour les personnes à mobilité réduite et les voyageurs munis de valises ou d'une poussette.

Qu'en est-il de la suite de la modernisation des accès aux autres quais de la gare de Morges ?

La deuxième étape est planifiée dès 2026, sous réserve de l'autorisation de construire délivrée par l'Office fédéral des transports. Afin d'améliorer le confort, tous les quais seront prolongés à 420m, pour accueillir des trains grandes lignes, et élargis pour assurer la sécurité des voyageuses et voyageurs. Et pour leur confort, les quais seront complétés par des marquises. Depuis ces futurs quais, les voyageurs pourront accéder aux trois passages inférieurs. En effet, en plus du passage routier existant, deux passages sous-voies piétonniers seront construits.



Pour allonger le quai 1 et le rehausser, les ouvriers ont dû intervenir de nuit, en dehors de l'exploitation. Début juin, des travaux d'excavation et de bourrage de voie se sont déroulés avec succès.

Lausanne.

La mue de la gare se poursuit – Nouveau planning pour les travaux principaux.



À l'est et à l'ouest des quais de la gare de Lausanne, différents travaux ont déjà permis de réaménager les voies en vue de l'extension de la gare vers le sud.

Les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) ont annoncé en mars dernier le nouveau planning des travaux de transformation du cœur de la gare de Lausanne. Depuis l'automne dernier, les CFF ont œuvré avec leurs mandataires à plusieurs adaptations du projet. En accord avec l'OFT, ils ont élaboré des pistes de solutions pour les questions liées aux ancrages, à la statique et aux flux de voyageurs. Ce nouveau calendrier prévoit un début des travaux du sous-sol de la place de la gare et des travaux d'ancrages au sud de la gare en 2024. Les travaux de transformation des quais pourraient commencer en 2026. La fin des travaux devrait intervenir avec quelque 4,5 années de décalage par rapport au calendrier initial.

Début de la construction du nouveau bâtiment des Epinettes.

Mi-juin 2023, les premières opérations ont eu lieu en vue de la construction du bâtiment des Epinettes, au sud-ouest de la gare de Lausanne. Cette construction de neuf étages, dont quatre aménagés en sous-sol, accueillera notamment le parking de la gare. Des espaces commerciaux sont prévus ainsi que des locaux techniques et des surfaces dédiées à la location. Le futur quai 5 de la gare, qui sera allongé pour accueillir des trains de 400m, surplombera le bâtiment. Les travaux seront terminés à l'été 2026.

Une touche de biodiversité.

La toiture plate sera végétalisée et offrira un espace à la biodiversité. Des panneaux photovoltaïques habilleront le haut de la façade et produiront de l'électricité. Le mur de soutènement, construit le long des voies, accueillera une paroi antibruit.

[Lien sur les détails du communiqué de presse.](#)

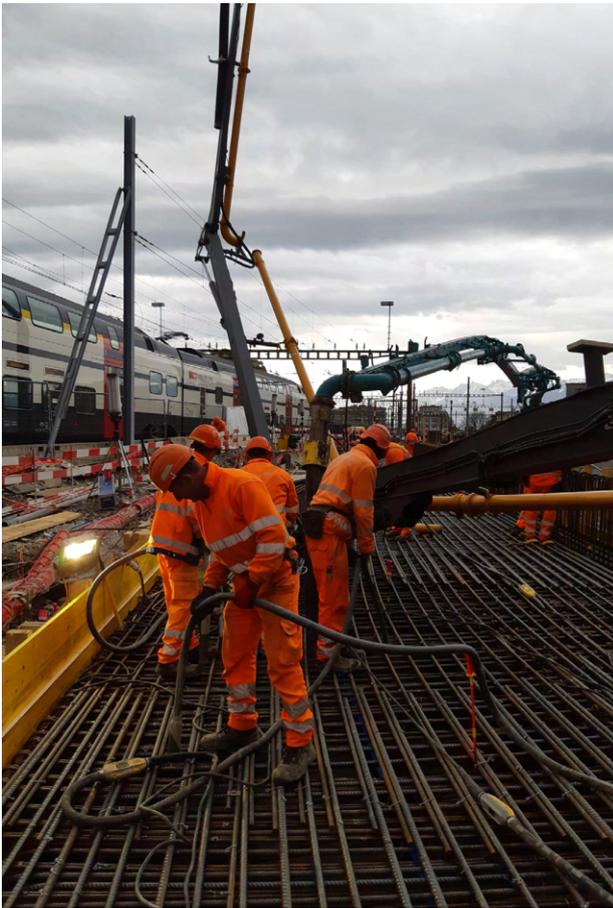
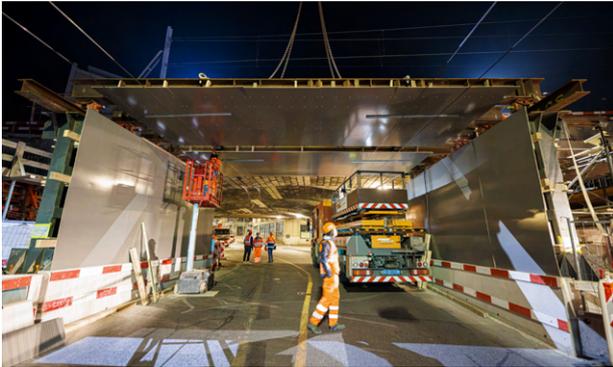


Fin mai, les riveraines et riverains du chantier ont pris connaissance du projet et questionné le chef de projet Stéphane Müller, dans le cadre d'un café de chantier sur place.

Travaux à la gare de Lausanne: retour en images.

Différents chantiers autour de la gare de Lausanne se déroulent selon la planification prévue. À l'est, l'élargissement du passage inférieur d'Ouchy, qui enjambe l'avenue du même nom, est terminé depuis quelques jours. Les aménagements routiers seront réalisés cet été. Plus à l'est, le faisceau de voies de garage des Paleyres a été remodelé et au sud-ouest de la gare, dans le quartier des Epinettes, un mur de soutènement renforce le sol sous les voies et permettra l'élargissement de la plateforme ferroviaire.

Élargissement du pont au-dessus de l'Avenue d'Ouchy.



À l'est de la gare, le passage inférieur de l'avenue d'Ouchy a été élargi avec succès depuis le début 2023. Les opérations se sont déroulées sans interrompre le trafic ferroviaire. L'ouvrage élargi permettra de supporter le décalage du faisceau de voies vers le sud.

Réaménagement des voies à Paleyres.



Quatre nouveaux aiguillages ont été posés depuis le début de l'année 2023, entre la voie qui file en direction du Valais et celle pour Berne. Ils permettent de flexibiliser l'accès aux voies de garage du faisceau des Paleyres, à l'est de la gare.

Construction du mur de soutènement aux Epinettes.



Durant plusieurs mois, les ouvriers ont construit le nouveau mur de soutènement au sud-ouest de la gare. Cet ouvrage, en plus de renforcer le sol, accueillera à terme une paroi antibruit et permettra d'élargir le faisceau de voies vers le sud.

Projets dans le canton de Genève.

La gare de Genève se renforce!

Dernière ligne droite en surface.

En février 2023 a démarré la 4e et dernière série de travaux préalables à la construction de la gare souterraine de Genève. Cette phase de chantier vise à doter la gare de nouvelles fonctionnalités et faciliter les circulations sur site. À l'issue de ces travaux, en 2026, la gare pourra accueillir des trains plus longs à quai sans perturber l'exploitation et entretenir davantage de rames, en lien avec le développement futur de l'offre.

[Retrouvez tout le détail en vidéo!](#)



Les faisceaux de voies côté Lausanne en gare de Genève, périmètre d'activité de l'intervention anticipée IV.

Démolir, pour mieux reconstruire.

Depuis la rue de Montbrillant, l'horizon est désormais plus dégagé! Cette nouvelle phase de travaux a en effet débuté par la démolition, en février-mars, de l'ancienne halle de maintenance des trains. Soit 2'200m² de bâtiments détruits essentiellement à la «croqueuse», grande pelle mécanique dotée d'une mâchoire en fer chargée de grignoter les façades. Désormais, les équipes s'attellent à terrasser le site en vue de couler la nouvelle dalle de béton qui supportera le futur édifice. Suivront le montage de la charpente du bâtiment, des façades et de la toiture végétalisée jusqu'en mars 2024. Les travaux se termineront par la pose des voies ferrées et des équipements de la nouvelle structure pour une mise en service estimée en novembre 2024, après 3 mois de tests. Dotée d'infrastructures plus efficaces, la future halle viendra en renfort du Centre d'Entretien de Genève (CEG), situé de l'autre côté des voies.



La démolition de l'ancienne halle de maintenance a duré environ 6 semaines.

Une nouvelle cabine de douche pour les trains.

La période d'essai, c'est terminé! Le nouveau tunnel de lavage est en service depuis avril 2023. Il vient remplacer l'ancienne structure positionnée au milieu du faisceau, côté Lausanne, qui attend d'être démolie. Sa nouvelle situation, en bordure des voies, va permettre la restructuration de ce faisceau à partir de septembre 2023. Mieux isolé, le nouveau tunnel fonctionne avec une meilleure amplitude horaire, notamment l'hiver, ce qui permet de laver plus de trains. Ses technologies modernes garantissent par ailleurs un lavage performant et moins agressif pour la carrosserie et permettent de maîtriser/recycler une partie de l'eau.

Comment fonctionne-t-il ? [La réponse en vidéo.](#)



Ce nouvel équipement, plus respectueux de l'environnement, assure un lavage de meilleure qualité.

Fin 2024, un nouveau chef d'orchestre.

Il sera le nouveau «cerveau de la gare». La construction du nouvel enclenchement de Genève, chargé de piloter les aiguillages et les signaux en gare, a franchi une nouvelle étape. Les câbles entre le bâtiment et les équipements situés près des voies ferrées sont aujourd'hui tirés après un an de travaux. L'heure est à la pose des armoires SIEMENS qui reçoivent et donnent les informations à toutes les installations de sécurité. Au 31 décembre, tout doit être installé et câblé avant une longue période de test (10 mois environ). La mise en service de ce nouvel équipement d'envergure nécessitera l'arrêt total des circulations pendant 20 heures durant le week-end du vendredi 22 au lundi 25 novembre 2024. Un sacré défi pour les équipes CFF!



Le futur enclenchement en gare de Genève, situé dans le prolongement du nouveau tunnel de lavage.

Gare souterraine: le plus grand chantier ferroviaire du XXIe siècle à Genève.

Ces travaux préalables visent également à permettre de maintenir l'offre pendant le chantier de la gare souterraine. Projet phare du programme «Léman2030», la gare souterraine va contribuer à doubler le nombre de places assises entre Lausanne et Genève. Retrouvez toutes les explications en vidéo, à partager sans modération!

[Découvrez la vidéo!](#)

6

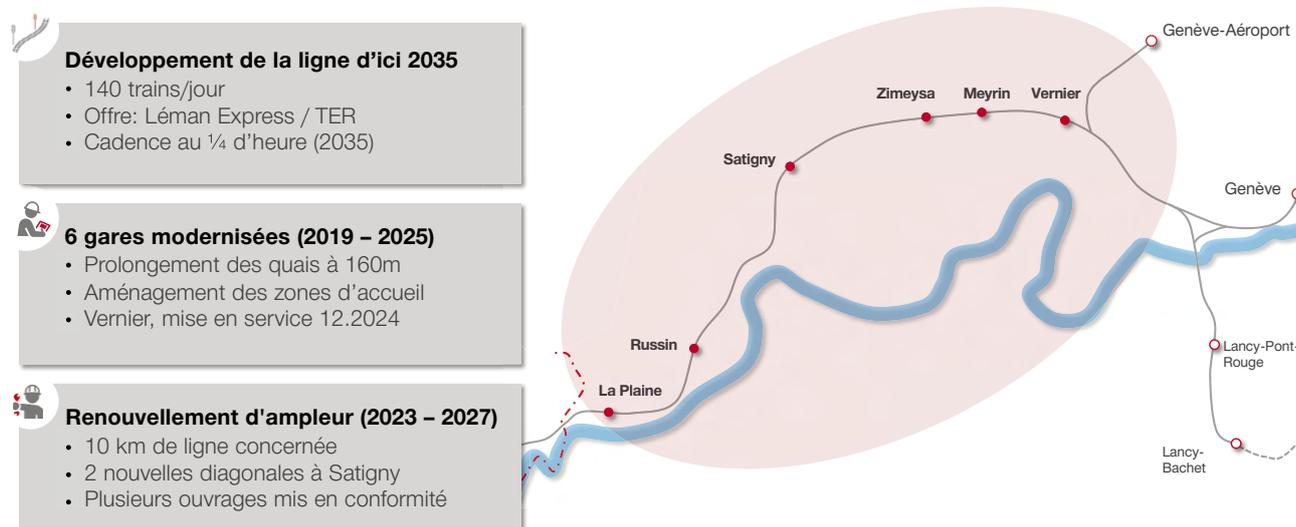
L'axe La Plaine – Genève se modernise.

100M CHF investis.

C'est un chantier d'ampleur qui a démarré fin février à Satigny. Jusqu'en 2027, les CFF renouvellent près de 10km de voie ferrée entre La Plaine et Vernier (ballast, rails, aiguillages et ligne de contact). Les travaux ont débuté à Satigny, sur un tronçon de 500m, où deux diagonales seront posées pour permettre de basculer le trafic ferroviaire d'une voie à l'autre d'ici le printemps 2024. Ce chantier, qui vise à assurer la sécurité des voyageurs et à maintenir la fiabilité du réseau et de l'offre, nécessite d'ajuster la circulation des lignes 5 et 6 du Léman Express entre Bellegarde et Genève. Les CFF agiront ensuite entre Satigny et La Plaine (2025 ou 2026) et entre Satigny et Vernier (2026 – 2027).

La gare de Vernier se prépare.

Les travaux de modernisation de la gare de Vernier devraient démarrer en décembre 2023 et durer un an. Il s'agit de la 6e et dernière gare de l'axe concernée par ces travaux depuis 2019 après La Plaine, Russin, Satigny, Zimeysa et Meyrin. Au programme: allongement des quais à 160m, aménagement des zones d'accueil, mise en conformité de la rampe d'accès pour le quai 2 et pose d'une marquise sur les deux quais. L'objectif de ces aménagements est d'améliorer le confort des voyageurs et d'augmenter la capacité d'accueil des trains sur la ligne.



4

Vue générale des aménagements conduits par les CFF entre La Plaine et Genève.

L'essentiel sur Léman 2030.

Contexte.

En Suisse romande, de plus en plus de gens se déplacent en train. La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et de Genève ne suffit plus à couvrir les besoins actuels et doit être améliorée pour satisfaire les besoins futurs. De 25'000 en 2000 à 50'000 en 2010, nous sommes aujourd'hui à environ 60'000 voyageurs par jour. Et selon les prévisions des CFF, ce chiffre atteindra plus de 100'000 d'ici à 2030.

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). Après 10 ans, une partie de ces objectifs sont aujourd'hui atteints.

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 attachés 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) – en cours
- Quatrième voie entre Lausanne et Renens, saut-de-mouton (Prilly-Malley-Renens) et installations de sécurité de Renens – projets finalisés en 2022
- Modernisation de la gare de Renens – projet finalisé en 2020
- Extension de la capacité entre Morges et Denges – projet en phase de planification
- Voie de dépassement fret entre Coppet et Founex – projet finalisé en 2019
- Construction de points de croisement à Mies et Chambésy – projet finalisé en 2019
- Extension souterraine de la gare de Genève – projet en phase de planification
- Allongement des quais et modernisation des haltes de la ligne Genève-La Plaine – en cours

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
- 1.8 Mia pour le nœud de Genève
- 0.6 Mia pour le tronçon Lausanne-Renens (4^e 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 2023. Tous les projets sont soumis à autorisation auprès des organes compétents et sont, pour la plupart, interdépendants.