

Léman 2030 – L'aperçu.

N° 3 / Novembre 2018



Plus de facilité d'accès aux trains pour tous nos clients.

Les prochains sauts d'offre.

2018

Décembre 2018

Un train toutes les 15 minutes entre Coppet, Genève et Lancy-Pont-Rouge, en semaine, de 6 h à 21 h.

2019

Décembre 2019

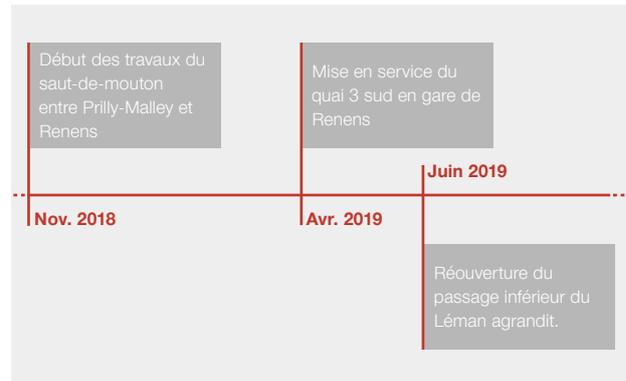
Mise en service intégrale du Léman Express (Bellegarde/Genève/Coppet-Annemasse/Annecy/St-Gervais/Evian)
Prolongement du RégioExpress entre Annemasse, Genève et St-Maurice.

Les projets dans le Canton de Vaud.

Aperçu général.



Planning +/- 6 mois.



Actualités : nouvelle étape de grands travaux sur le tronçon Lausanne-Renens.

Le tronçon Lausanne–Renens est le théâtre de nombreux projets déjà en chantier :

- le prolongement du passage inférieur du Léman,
- la construction d'une 4^e voie entre Lausanne et Renens,
- l'amélioration des accès en gare de Renens.

Un nouveau chantier s'ajoute avec la construction sur 1200 mètres d'un viaduc ferroviaire (appelé saut-de-mouton) entre la halte de Prilly-Malley et la gare de Renens. Les voyageurs en profitent ! Tous ces projets permettront de faire circuler des trains à deux étages, deux fois plus longs, offrant deux fois plus de places assises sur le trafic grandes lignes entre Berne et Genève-Aéroport et le passage à 4 trains par heure sur la ligne Cully–Cossonay du RER Vaud.

Un saut-de-mouton pour fluidifier le trafic ferroviaire.

Le saut-de-mouton permettra à une voie de passer par-dessus deux autres voies entre la halte de Prilly-Malley et la gare de Renens, facilitant ainsi les croisements entre les trains.

De par sa localisation stratégique sur le tronçon le plus chargé de Suisse occidentale, il permettra de fluidifier le trafic de plusieurs lignes ferroviaires régionales, nationales voire internationales.



Le saut-de-mouton entre la halte de Prilly-Malley et la gare de Renens.

De nombreuses directions s'y croisent (par ligne du Plateau; par ligne du Simplon; par la ligne du Pied du Jura et par les lignes pour la France et l'Italie). Tous les travaux du tronçon Lausanne-Renens tendent à réduire le goulet d'étranglement actuel et rendent possible le redimensionnement de l'offre de mobilité. Le saut-de-mouton est une pièce maîtresse pour réussir à densifier le trafic ferroviaire. De 600 trains actuellement il passera à 800 trains par jour d'ici à 2030. Le viaduc sera principalement utilisé par les trains en provenance de Berne direction Genève-Aéroport. La mise en service du saut-de-mouton est prévue pour décembre 2021.

Un saut-de-mouton, robuste et durable.

L'ouvrage transformera le visage de la région. Unique par sa dimension et sa localisation, il s'étendra sur environ 1200 mètres entre la halte de Prilly-Malley et la gare de Renens et atteindra 9,10 mètres à son point le plus haut.

Construit en béton armé, le saut-de-mouton alliera robustesse et résistance, propre aux ouvrages ferroviaires, et une transparence visuelle qui réduira l'impact visuel de l'ouvrage sur l'environnement urbain et industriel.

Entouré de voies ferroviaires en exploitation, l'ouvrage bénéficie d'une conception très aboutie qui assurera une grande durabilité tout en minimisant les coûts d'entretien et de maintenance.

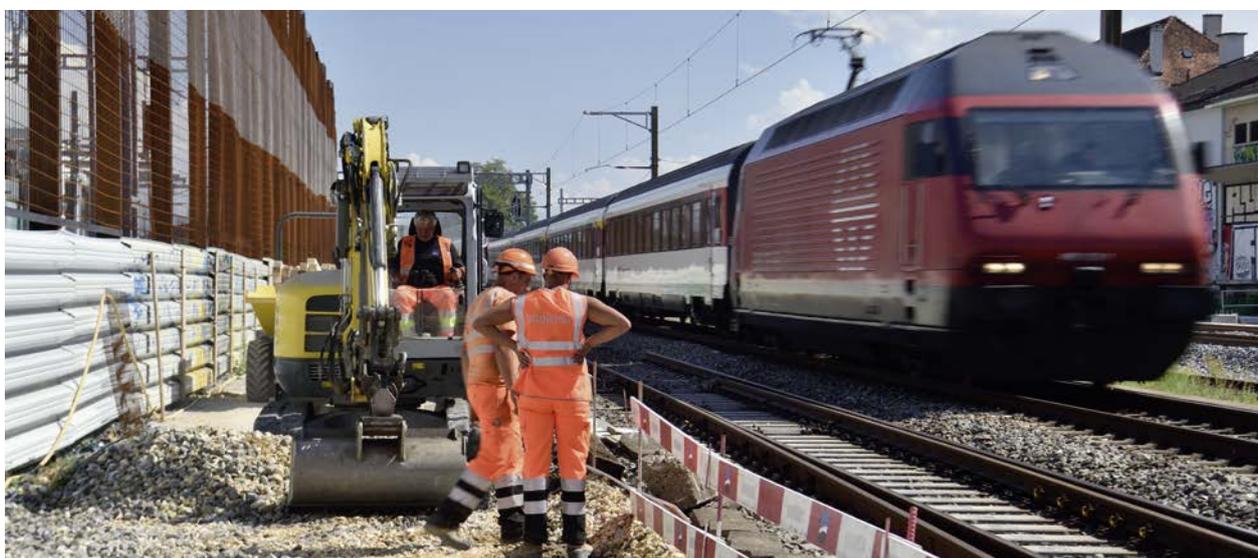
Les travaux de construction démarrent avec un premier défi; réaliser les 1000 premiers mètres du viaduc en moins de 15 mois!

Le chantier du saut-de-mouton a démarré.

Pour marquer le démarrage officiel des travaux du saut-de-mouton, un événement a réuni le 30 novembre 2018 les représentants de l'Office fédéral des transports, des cantons de Vaud et de Genève, aux communes de Renens, de Lausanne, de l'Ouest Lausannois et des CFF.

Le prototype témoin y a été dévoilé. Il a été utile aux entreprises, pour tester les étapes délicates de construction et de rendement.

Pour apercevoir le chantier, le plus simple est de prendre le train et de rester vigilant entre Prilly-Malley et Renens.



La paroi de protection pour assurer la sécurité.

Une paroi de protection pour assurer la sécurité.

Une paroi de protection aux dimensions impressionnantes a été construite entre octobre 2017 et septembre 2018. Elle permet de mettre le chantier du saut-de-mouton à l'abri des dangers ferroviaires et électriques qu'impliquent les voies principales en exploitation à proximité immédiate du chantier. Cette paroi a été construite dans des conditions compliquées (600 trains/jour) en amont du chantier de l'ouvrage. Elle est particulièrement bénéfique pour le projet en termes de sécurité, de délais et également de coûts.

A Renens, place à des quais plus accessibles.

Les quais de la gare de Renens sont en cours de prolongement, d'élargissement et de rehaussement. Ces nouveaux quais de 425 mètres de longueur permettront aux clients toujours plus nombreux de monter et descendre des trains en toute sécurité. Les nouveaux quais seront couverts de marquises transparentes pour plus de lumière, de confort et un plus grand sentiment de sécurité.

C'est déjà le cas pour le premier demi-quai 3 Nord mis en service le 25 juin 2018. L'accès aux quais et l'embarquement à bord des trains pour les familles avec poussettes, les cyclistes, ainsi que pour les personnes à mobilité réduite est déjà facilité grâce à une nouvelle

rampe. Depuis le 22 octobre, c'est au tour du demi-quai 3 Sud de se mettre en conformité. La rénovation des quais par demi-quai contribue à assurer la continuité de la circulation sur l'une des voies et à maintenir l'offre complète de mobilité.

Pour rappel, les CFF assurent la continuité de tout le trafic ferroviaire actuel sur deux voies au lieu de trois entre Lausanne et Renens depuis octobre 2017 grâce à une grille d'horaire de travaux établis en 2014 et validée par l'Office fédéral des transports.

Et les autres projets ?

Le passage inférieur du Léman a refermé ses portes depuis le 19 novembre 2018 pour entamer sa dernière étape de construction qui vise à l'agrandir. Ce nouvel espace permettra de faire circuler dans les deux sens et dans un même espace lumineux et sécurisé le trafic routier et la mobilité douce (piétons et cycles). Le passage de la mobilité douce sera maintenu pendant toute la durée des travaux. Dès mai 2019, le trafic routier pourra circuler dans le seul sens descendant (nord-sud). La réouverture définitive est prévue le 14 juin 2019. Au-delà, sur le tronçon entre Prilly-Malley et Lausanne, les travaux de terrassement ont commencé en novembre 2018 pour reconstruire les couches de fondations d'une des voies existantes et créer celles de la 4^{ème} voie à venir.



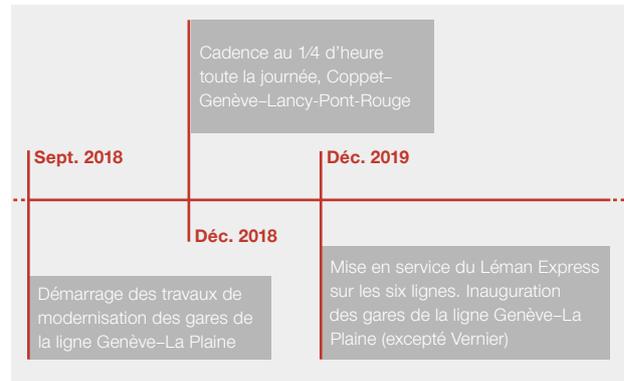
Une nouvelle rampe en gare de Renens.

Les projets dans le Canton de Genève.

Aperçu général.



Planning +/- 6 mois.



Actualités : dernière année de travaux pour le Léman Express avant sa mise en service complète.

Le Léman Express entre dans sa dernière année de travaux et déploiera ses six lignes le 15 décembre 2019. La ligne Genève-La Plaine faisant partie intégrante du réseau Léman Express, les travaux de rénovation de ses six gares sont le dernier trait d'union pour couvrir les futurs besoins en capacité voyageurs.

Modernisation de cinq gares sur la ligne Genève-La Plaine.

La ligne Genève-La Plaine est utilisée par tous les trafics ferroviaires (marchandises, international et régional). Les quais et les installations en gare sur cette ligne ont un grand besoin de se mettre en conformité pour assurer confort et sécurité.

La modernisation des gares inclut :

- Le prolongement des quais à 160 mètres de long et leur rehaussement pour accueillir des trains deux fois plus longs avec deux fois plus de places assises
- L'accessibilité de tous les quais à des personnes à mobilité réduite et facilitant l'accès aux clients avec poussettes et valises.
- L'entretien et le renouvellement de l'infrastructure existante sur une partie de la ligne.

De septembre 2018 à décembre 2019, les gares de La Plaine, Russin, Satigny et Zimeysa verront leurs accès et leurs quais se mettre à l'heure de la rénovation pour accueillir des trains deux fois plus longs. La gare de Meyrin, quant à elle, sera en travaux de janvier 2019 à mars 2020 mais pourra accueillir les trains deux fois plus longs dès décembre 2019. Un nouveau passage inférieur sous-gare sera créé pour les voyageurs et



Future gare de Satigny : tout un espace repensé.

la mobilité douce. A Satigny, l'abri à vélos sera amélioré ainsi que l'accès à l'arrêt de bus TPG.

La gare de Vernier sera modernisée dans un deuxième temps, le projet étant en cours de préparation. La gare de Genève-Cornavin sera agrandie dans le cadre d'un autre projet entre 2024 et 2031.

L'horaire 2019 garantit une stabilité des horaires et est adapté pour permettre les travaux tout en assurant la continuité du trafic ferroviaire. Le temps de parcours entre Genève et La Plaine n'augmente que d'une minute (durée totale de 19 mn) et l'horaire du matin (6 h à 8 h) est amélioré par rapport à celui de 2018.

Apparition des lignes L5 et L6.

A partir du 9 décembre 2018, les 6 lignes du Léman Express côté suisse changeront de désignation, le traditionnel R pour Regio laissera la place aux lignes L1, L2, L3, L4, L5 et L6.

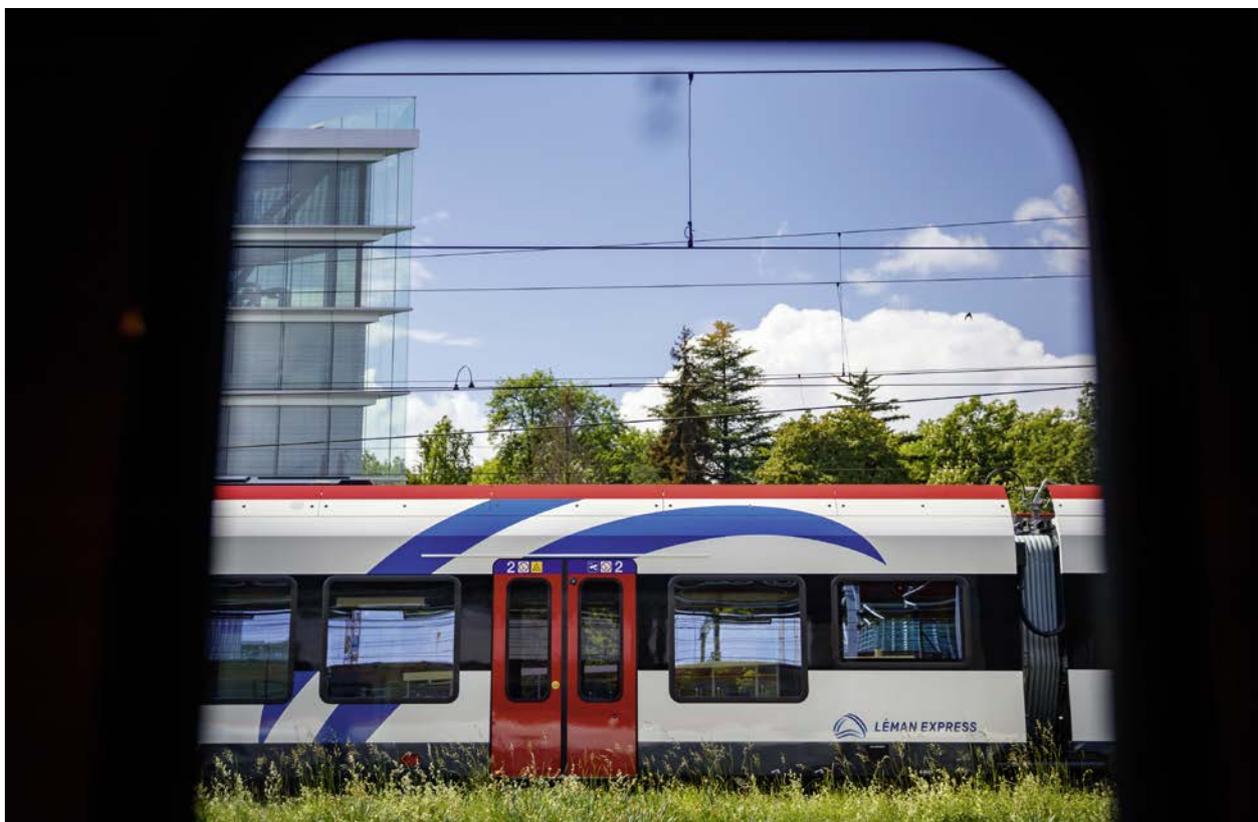
Les lignes Genève–La Plaine et Genève–Bellegarde font partie intégrante du réseau Léman Express et porteront les désignations L5 et L6.



Véritable trait d'union franco-suisse, le Léman Express sera le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe se déployant entre Coppet, Genève, Bellegarde, Saint-Gervais-les-Bains–Le-Fayet, Annecy et Evian-les-Bains. Il reliera 45 gares sur 230 km de lignes.

Extension de la cadence au ¼ heure entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge.

Le Léman Express poursuit sa mise en service progressive. Depuis juin 2018, les voyageurs de la ligne bénéficient d'un horaire de trains toutes les 15 minutes aux heures de pointe en semaine. A partir du 9 décembre 2018, la cadence au quart d'heure est étendue à toute la journée en semaine de 6 h à 21 h. Les voyageurs bénéficient ainsi d'une nouvelle flexibilité d'horaires et du confort des nouvelles rames Léman Express.



Un flirt Léman Express, nouvelles rames.

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 attenants 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 entre 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

Investissement.

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 (4^{ème} 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