

# Léman 2030 – L'aperçu.

N° 4 / Septembre 2019



## Les prochains sauts d'offre.

### 2019

#### Décembre 2019

Mise en service intégrale du Léman Express (Bellegarde/Genève/  
Coppet-Annemasse/Annecy/Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet/ Evian-les-Bains)

Un train toutes les 15 minutes entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge

Un train toutes les 30 minutes entre Genève-La Plaine

Prolongement du RégioExpress entre Annemasse-Genève-St-Maurice

### 2020

#### Décembre 2020

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

# Les projets dans le Canton de Vaud.

## Aperçu général.



## Planning +/- 6 mois.



## Actualités : La gare de Lausanne.

### La gare de Lausanne

La gare de Lausanne est à la veille d'entamer sa grande mue pour entrer dans le format de Léman 2030, plus grand programme ferroviaire de Suisse des dix prochaines années dont le but est de pouvoir accueillir chaque jour 100 000 voyageurs entre Lausanne et Genève, soit le double d'aujourd'hui. Sans oublier le trafic des marchandises, qui a, lui aussi besoin de meilleures conditions. Les infrastructures doivent donc impérativement être adaptées pour ne pas être sous-dimensionnées.

Les travaux à la gare de Lausanne n'ont pas encore commencé. Mais trois projets, préalables indispensables au bon déroulement du futur chantier, sont en cours: le nouvel enclenchement va permettre de gérer le trafic. «Le bâtiment existe déjà et est en cours d'équipement, indique Astrid Dinger, cheffe des projets du noeud



Les futurs quais élargis et rallongés.

ferroviaire de Lausanne. Le deuxième chantier en cours est le faisceau de Paleyres, qui prolonge deux voies de garage. Nous devons les redimensionner à la longueur des nouvelles rames. Le troisième chantier concerne le pont de Jurigoz. Nous devons supprimer des piliers et surélever le pont pour faire passer les trains à deux étages. Ce travail se fait en partenariat avec la ville de Lausanne et les TL.»

### Doublement des places assises

Le but des travaux à la gare est multiple. Les trains qui desserviront la ligne lémanique seront plus hauts et plus longs. Avec une capacité de 1500 places, les rames offriront deux fois plus de places assises que les convois actuels. «De ce fait, l'accessibilité de la gare doit être améliorée et la longueur des quais doit être adaptée, précise Astrid Dinger. Ils seront rallongés vers l'ouest pour atteindre 420 m. Ils seront aussi élargis pour des raisons de sécurité et d'accessibilité car il faudra répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs. Même si leur nombre ne changera pas, leur emprise au sol sera par conséquent beaucoup plus grande, vers l'ouest et vers le sud.»

Le calendrier des travaux se fera par étapes. «Chaque année un nouveau quai élargi et rallongé à 420 m doit être mis à disposition du public, assure Astrid Dinger. Nous devons mettre en permanence deux voies hors service pour les travaux.» Car les CFF ne peuvent ni interrompre ni détourner le trafic – entre 670 à 700 trains passent à Lausanne chaque jour. Les travaux devront être menés tout en assurant l'exploitation usuelle des lignes.

### Quais élargis et rallongés

Le réaménagement du sous-sol de la place de la gare est aussi au programme des CFF. La nouvelle place souterraine doit servir d'interface multimodale pour devenir un lieu de destination autant pour les usagers que pour les curieux. L'accessibilité de la gare doit aussi être améliorée pour répondre aux besoins des utilisateurs. Les deux passages souterrains actuels, d'une largeur comprise entre 7 et 9 m, seront insuffisants pour assurer le transit des voyageurs. Ils seront élargis à 18-21 m. «Un troisième passage souterrain, de largeur comparable, sera creusé à l'ouest», poursuit Astrid Dinger. En comptant les escaliers, les ascenseurs et les rampes, il y aura 13 accès par quai, ce qui devrait éviter les goulets d'étranglement, même en cas de forte affluence, tout en assurant l'accès aux personnes à mobilité réduite, avec poussettes ou des valises. Nous visons le cheminement en trois minutes d'un voyageur pressé qui entre en gare de Lausanne jusqu'au quai ou, en sens inverse, du train jusqu'à la sortie de la gare.»



Une partie de l'équipe de projet ; Astrid Dinger, Sandra Urfer et Grégory Coderey.

### Façade sud créée

Le projet prévoit aussi la requalification de la façade sud de la gare. Un nouveau parking y sera intégré, plus à l'ouest que l'actuel, qui sera détruit. «Le front sud doit être entièrement créé pour donner enfin une façade à cette partie de la gare», relève Astrid Dinger. Il doit donner l'image d'une gare intégrée dans le paysage urbain. Nous allons faire tous ces travaux en effectuant le minimum de démolitions.»

Les CFF ne peuvent pas envisager le développement de la gare de Lausanne sans prendre en compte les besoins d'autres acteurs comme les TL et la Ville de Lausanne. Les premiers réfléchissent à l'amélioration des transports

urbains alors que la seconde souhaite développer la place de la Gare, au cœur de l'agglomération. «La mutation de la gare agit comme véritable moteur du développement urbain et donne à la Ville de Lausanne des opportunités importantes de refonte d'espace publics. Cœur de vie convivial et accueillant, la future Place de la Gare sera emblématique d'un lieu majoritairement dédié à la mobilité douce et aux transports publics, aménagée pour les besoins de toutes et tous, en vertu de l'accessibilité universelle.» relève Natacha Litzistorf, Conseillère municipale en charge de la Direction du logement, de l'environnement et de l'architecture de la Ville de Lausanne.

Sans oublier la présence du pôle muséal à l'ouest du site, ni d'autres partenaires comme les taxis, les stations de location de vélos, etc. «Les CFF travaillent en partenariat avec tous ces acteurs pour que le quartier fonctionne et soit attrayant», souligne Astrid Dinger.

### Une gare vivante aussi en sous-sol

La gare de Lausanne doit aussi devenir un lieu de destination grâce aux services et aux commerces qu'on y trouvera. Les usagers, pressés ou cherchant à y flâner, cohabiteront sans se gêner. La place de la gare va changer d'allure. Elle fera la part belle aux piétons. Elle pourra accueillir des marchés et des expositions. On y trouvera des restaurants, des terrasses. Le Buffet de la Gare, dans l'aile ouest, restera ouvert. Mais le changement se fera aussi en sous-sol. Une zone mixte sera creusée sous la place. Cette interface multimodale, tout comme la place, doit faciliter le cheminement des piétons vers leur destination. Dans la zone mixte, il y aura non seulement des commerces et des services, mais aussi des espaces confortables où l'on pourra attendre son train et au besoin recharger son téléphone portable. «Les passages souterrains vont devenir de véritables avenues larges d'une vingtaine de mètres», se réjouit Gérald Mabboux, de la division Immobilier des CFF. Ces passages seront vivants et ouverts aux usagers comme au public.» Le lieu abritera tous les services inhérents au fonctionnement des CFF: billetterie, sanitaires, bagages. «Ces services seront déménagés par étapes durant le chantier», explique Gérald Mabboux. On y trouvera aussi des commerces en tout genre, des restaurants, des snacks, des services – cabinet médical, etc. Qu'advient-il des partenaires commerciaux actuels? Nous laisserons les commerces en place le plus longtemps possible en fonc-

tion de l'avancée des travaux, assure Gérald Mabboux. Notre but est d'offrir en permanence les mêmes services dans le périmètre global de la gare. Les commerçants actuellement présents sont enthousiastes, malgré les travaux à venir. La plupart se sont portés candidats pour les nouveaux emplacements. Mais nos partenaires dans la nouvelle gare ne sont pas encore connus. Nous cherchons à créer un ensemble cohérent et convivial, sans penser à tout prix à la rentabilité. Et nous privilégions au maximum des enseignes locales.» À tout moment les services des CFF seront disponibles pour les usagers. La gare ne sera donc pas en travaux partout. «Il y aura des phasages, souligne Gérald Mabboux. Et notre but est d'être le plus transparent possible sur l'évolution du chantier.» *Laurent Buschini, pour le supplément Léman 2030 dans le 24H*

Vous pouvez consulter le supplément complet sur [le site Léman 2030](#).

### Accepter les travaux malgré les nuisances

Des travaux d'importance qui ne vont toutefois pas sans contraintes pour les riverains. Les CFF ont mis sur pied une équipe dont la tâche est d'expliquer l'ensemble des projets au public et d'échanger avec les riverains. «Nous faisons cela car, en ce qui concerne le ferroviaire, aucun projet n'est aussi important en Suisse en ce moment, expliquent Cédric Locatelli et Joël Born, responsables des relations avec les riverains. Pour le percement du tunnel du Gothard, il y avait peu de riverains alors qu'il y en a 30 000 à Lausanne!» Leur travail: créer des relations avec les gens et entretenir le dialogue.



La proximité des bâtiments et de la gare de Lausanne.

Plusieurs missions essentielles reposent sur leurs épaules. En premier lieu l'acceptation des travaux. «Nous devons limiter les nuisances, rappelle Cédric Locatelli. Nous les rencontrons régulièrement pour leur expliquer à quoi servent les chantiers et pourquoi nous devons effectuer des travaux de nuit.» Le duo a une autre tâche primordiale: challenger les projets. «Nous devons être les premiers convaincus des décisions que l'on nous explique, relève Cédric Locatelli. Si nous ne comprenons pas nous-mêmes le bien-fondé des travaux, nous ne pourrons pas convaincre les gens. Nous demandons donc des explications aux chefs du chantier. Si nécessaire, nous devons rechercher ensemble d'autres solutions. Les chefs de projet peuvent être très innovants pour trouver des solutions moins impactantes pour les riverains tout en respectant leur cahier des charges. Ils sont sensibilisés aux nuisances et la plupart intègrent spontanément les solutions pour éviter au maximum les impacts.»

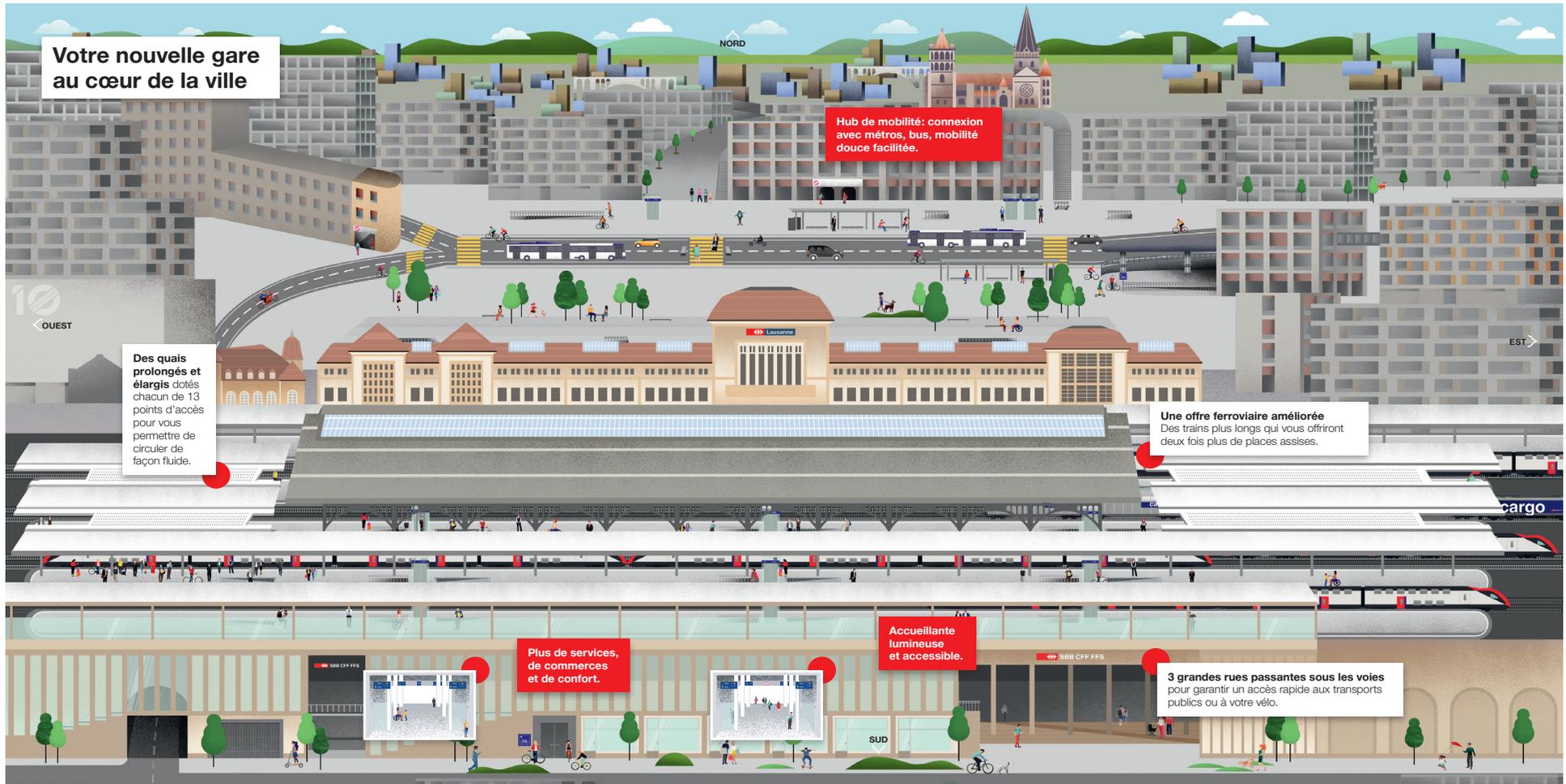
### Gare à vous ! Rendez-vous avec votre future gare de Lausanne

Venez découvrir les améliorations à venir en gare de Lausanne, lors de l'exposition publique qui se tiendra du 27 septembre au 4 octobre 2019 dans le hall principal de la gare de Lausanne. Vous verrez où seront situés les 3 nouveaux passages sous-voies, quelles modifications seront apportées aux quais et aux marquises et comment ces travaux permettront de doubler la capacité sur la ligne Lausanne-Genève notamment.

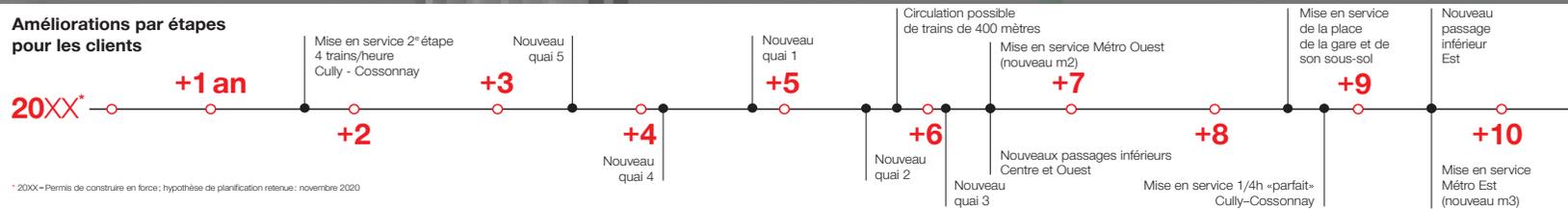
Outre les défis liés à ces travaux, vous aurez la possibilité de visualiser à quoi ressemblera votre hub de mobilité de demain, de découvrir les synergies entre les différents projets qui permettront la création d'une chaîne de transport facilitée pour les usagers.

Cette exposition aura pour objectif de répondre à vos questions, vous expliquer à quoi serviront ces travaux, quelles seront les améliorations à venir et quelles seront les étapes de chantier de ce projet phare de Léman 2030 et son impact au niveau régional et national.

# La future gare de Lausanne.



## Améliorations par étapes pour les clients



## Vision globale

Les responsables des relations avec les riverains doivent aussi penser aux clients de l'entreprise ferroviaire. «Par exemple, il était prévu que la ligne entre Coppet et Founex soit parfois coupée la nuit en raison des travaux, explique Joël Born. Cela aurait eu des répercussions importantes sur certains de nos clients. Si CFF Cargo ne peut plus faire passer ses marchandises, la chaîne logistique est interrompue. Nous avons trouvé une solution de remplacement pour faire passer les trains malgré le chantier.» La signalétique est aussi un point essentiel pour les usagers. «Nous devons réfléchir à la manière de communiquer les informations sur place, souligne Joël Born. Prenez la gare de Rolle, actuellement en travaux de réfection. Nous devons penser aux panneaux nécessaires pour que nos usagers sachent où se diriger lorsqu'ils veulent prendre un train. Nous avons une adresse mail et un téléphone pour répondre à leurs questions et à leurs suggestions.» Les deux responsables admettent être davantage sollicités en été pour répondre aux demandes du public. «Nous en avons plus à la belle saison car il y a plus de travaux, note Cédric Locatelli. Nous recevons trois quarts de demandes positives. Un quart sont des plaintes ou des réclamations. Nous recevons aussi des messages de remerciements lorsque les personnes comprennent notre démarche, ont reçu une réponse appropriée et estiment avoir été considérées. Les gens sont souvent très surpris qu'on les appelle après qu'ils ont laissé un message de récrimination sur notre répondeur.» Quelles sont les principales demandes? «Les gens veulent connaître la date du début et de la fin des travaux qui vont les impacter, énumère Joël Born. Ils veulent savoir s'ils pourront toujours circuler sur tel tronçon. Ils s'interrogent sur le bruit des chantiers à proximité de leur domicile. Ils téléphonent parfois pour se plaindre qu'un véhicule de chantier est mal parké. En général, le ton n'est pas du tout agressif. Les gens ont plutôt tendance à s'excuser de nous déranger pour soulever un problème ou une question.»

## Trouver des solutions

Le but est aussi de proposer des solutions pour faire moins de bruit sur le chantier. «Nous essayons le plus souvent possible de donner satisfaction aux riverains en prenant des mesures, en ajustant une lumière dérangeante, etc., relève Cédric Locatelli. Nous devons être transparents avec les riverains, leur expliquer qu'il y aura des périodes pénibles. S'ils se plaignent qu'ils ne

peuvent plus dormir, on doit les prendre au sérieux. Quand on explique la situation, on trouve souvent des solutions. La plupart de nos interlocuteurs sont compréhensifs.» Les CFF travaillent avec les autorités locales pour savoir si la Commune a des besoins particuliers durant la période des travaux. «C'est peut-être l'occasion de revoir un plan de quartier, de trouver des synergies avec des travaux à effectuer à proximité de notre chantier», souligne Cédric Locatelli. Les associations de quartier sont aussi des partenaires avec lesquels les CFF entretiennent le dialogue. Pour chaque zone de travaux, l'ex-régie fédérale propose aux riverains et à la population des ateliers pour expliquer le but des chantiers. «Nous avons aujourd'hui un pavillon (sous-gare) qui sera déplacé, en raison des travaux, à côté du pôle muséal pour expliquer la situation. Nous devons tenir nos promesses: faire des chantiers pour améliorer notre offre avec des prestations et des services supplémentaires. Nous intégrons au maximum les recommandations des usagers pour faciliter leur quotidien.» *Laurent Buschini, pour le supplément Léman 2030 dans le 24H*

Vous pouvez consulter le supplément complet sur [le site Léman 2030](#).

**L'Aperçu n°5 en décembre 2019 sera consacré pleinement au canton de Genève en présentant un focus sur la mise en service Léman Express.**

# 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 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)
- 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<sup>ème</sup> 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](http://www.leman2030.ch)

**Contact :** [leman2030@cff.ch](mailto:leman2030@cff.ch), [presse@cff.ch](mailto:presse@cff.ch)

Ces textes reflètent l'état des lieux au mois de septembre 2019. Tous les projets sont soumis à autorisation auprès des organes compétents et sont, pour la plupart, interdépendants.