

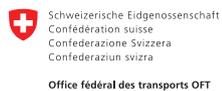
# Info Léman 2030.

## Léman 2030, c'est parti!

Le projet



Les partenaires



# Léman 2030, c'est parti!



**Andreas Meyer**  
Directeur général exécutif des CFF

Dans 10 ans, grâce à Léman 2030, les CFF transporteront 100'000 passagers par jour sur l'Arc lémanique, près du double d'aujourd'hui. Les réalisations de ce projet clé du développement ferroviaire en Suisse romande de 3 milliards de francs, passeront du rêve à la réalité. L'offre nationale et régionale pour nos clients sera grandement améliorée.

Léman 2030, projet d'importance nationale dont le coup d'envoi sera célébré à Renens dans quelques jours offrira à nos clients de l'Arc lémanique une amélioration significative de leur confort: deux fois plus de passagers dans les trains de l'Arc lémanique et un départ de RER toutes les 15 minutes pour les Genevois et les Vaudois.

A Lausanne et à Renens, nos clients se verront offrir des gares totalement modernisées, dont les

quais prolongés et élargis renforceront le confort et la sécurité. A Genève, afin d'absorber l'augmentation du trafic et le nombre de passagers, deux voies supplémentaires seront construites d'ici à 2025. Porté par les cantons de Vaud et de Genève, financé en grande partie par la Confédération et réalisé par les CFF, Léman 2030 représente un investissement colossal de plus de 3 milliards que les habitants de la région ont plébiscité lors des votations fédérales (FAIF) de février dernier.

Alors que les trains roulent à plein régime, l'importance de ces chantiers aura nécessairement un impact sur leur circulation. Les travaux provoqueront parfois des retards ou des attentes sur les quais pour nos clients. Nous vous assurons que nous mettrons tout en place pour vous éviter ces dérangements.

Le système ferroviaire fonctionnant en réseau, des modifications de l'horaire seront cependant nécessaires sur l'ensemble des lignes de Suisse romande, jusqu'à Zurich et Bâle. De ce côté-là également, le défi principal, que nous relèverons au quotidien, sera de maintenir la meilleure offre.

Je tiens à remercier d'avance nos clients et les autorités politiques cantonales pour leur compréhension à l'égard de ces perturbations que nous nous efforcerons de réduire au maximum. Je souhaite également manifester ma gratitude vis-à-vis des nombreux riverains des futurs chantiers de l'Arc lémanique. Pour alléger les désagréments qui les attendent, nous les invitons à fêter le développement du rail dans leur région à Renens, le 22 novembre prochain.

## EN UN CLIN D'ŒIL

UNE FÊTE POUR TOUS.



**P.12**

Le 22 novembre 2014 à Renens, venez fêter avec nous le lancement du plus grand chantier ferroviaire romand de ces vingt dernières années.

LES PROJETS LÉMAN 2030.

### PRATIQUE

Un résumé de tous les travaux en deux pages.



**P.10**

LA VISION DE NEUF PERSONNALITÉS.

Quels avantages apporte Léman 2030 pour les représentants de nos milieux politique, culturel et institutionnel? Quelques figures connues de notre région évoquent les bénéfices amenés par ce grand réaménagement ferroviaire. **P.6**



Découvrez-les tous à l'intérieur de cette édition.

### IMPRESSUM

« Info Léman 2030 » journal semestriel gratuit.

Tirage 100 000 exemplaires, distribution en novembre 2014 dans les principales gares de l'Arc lémanique.

Chargement en PDF sur le site [www.léman2030.ch](http://www.léman2030.ch)

Conception et réalisation: TAZ-Communication.ch

Rédaction des textes: Anne-Isabelle Aebli

Impression: CIL Centre d'impression Lausanne SA



La conseillère fédérale  
Doris Leuthard

© Varina Moreillon

## LÉMAN 2030, UN PROJET « AMBITIEUX ET NOVATEUR ».

La Confédération va investir plus de 2 milliards de francs ces prochaines années dans l'aménagement du réseau ferroviaire de l'Arc lémanique. C'est elle qui finance la majeure partie des travaux d'infrastructure (voies, quais) nécessaires pour que les améliorations d'offre visées par Léman 2030 deviennent réalité. Le coup d'envoi du plus grand chantier ferroviaire romand est donc aussi un moment important pour la conseillère fédérale Doris Leuthard, en charge du Département fédéral des transports.

Et du côté des routes nationales, nous investissons pour réduire les goulets d'étranglement. Des projets importants sont planifiés dans le cadre de FORTA. Il appartient désormais au Parlement et aux citoyens de dire oui au Fonds et au financement additionnel.

### Que représente pour vous le projet Léman 2030 ?

Ce qui frappe d'emblée, c'est l'ambition et le côté novateur de Léman 2030. Il ne s'agit pas d'un projet isolé, mais d'une mosaïque de projets qui s'emboîtent les uns dans les autres, telles les pièces d'un puzzle. Même si ces projets sont financés par différents canaux et réalisés par étapes, ils forment un tout cohérent en vue d'un objectif clair et supra-cantonal : assurer le développement continu et coordonné du rail à l'échelle d'une région, en l'occurrence de l'Arc lémanique.

Il faut aussi saluer la démarche menée en commun par deux cantons : Vaud et Genève ont réuni leurs forces pour apporter des réponses à des difficultés qui dépassent la frontière de leur territoire respectif.

Léman 2030 est une construction complexe, mais qui, j'en suis sûre, bénéficiera à tous.

### Comment analyseriez-vous l'attente des Romands en matière de transports publics ?

On a parfois évoqué un « Röstigraben » dans la perception et l'usage des transports publics. Ce clivage tend à disparaître, tant dans les faits que dans les têtes. Des deux côtés de la Sarine, les transports publics sont appréciés lorsqu'ils sont performants et adaptés au contexte local. Le m2 de Lausanne, et ses 120 millions de passagers en cinq ans, en est la preuve. La Confédération, les CFF et les cantons de Vaud et de Genève s'engagent à juste titre pour Léman 2030, vu les changements d'habitude et la croissance dans l'Arc lémanique.

Nous sommes à l'ère de l'homo mobilis. C'est pourquoi les collectivités publiques continuent d'investir massivement dans les transports publics. Attention toutefois aux coûts que représentent ces investissements et aux conséquences sur le prix des billets. En parallèle, nous devons aussi apprendre à mieux gérer cette mobilité. Les besoins ne sont pas non plus identiques partout au même moment. Il est important de tenir compte des conditions géographiques, économiques, démographiques, ainsi que des exigences liées à l'environnement et à l'aménagement du territoire.

### Le 9 février dernier, les Romands et en particulier les Genevois et les Vaudois ont voté massivement en faveur de FAIF. Que vous inspire ce résultat ?

Les Suisses ont montré qu'ils veulent un développement durable du rail, tant sur le plan des infrastructures que des finances.

Les Vaudois et les Genevois font partie des principaux bénéficiaires des travaux prévus d'ici 2025, même si ceux-ci profitent au final à toute la Suisse. Cela signifie également qu'entretemps, les Vaudois et les Genevois seront les premiers à devoir modifier certaines de leurs habitudes et à supporter les désagréments que des chantiers d'une telle ampleur causeront inmanquablement.

L'approbation de FAIF n'est pas un chèque en blanc. Le plébiscite enregistré dans les cantons de Genève et de Vaud est à la mesure des attentes à l'égard de cet objet et de Léman 2030. Il appartient donc à toutes les parties impliquées – Confédération, cantons, CFF – de se montrer à la hauteur de la confiance placée en elles, aujourd'hui comme demain.

« C'EST UN TOUT COHÉRENT  
EN VUE D'UN OBJECTIF CLAIR  
ET SUPRA-CANTONAL. »

**La Suisse romande connaît, depuis les années 2000, une croissance économique et démographique supérieure à la moyenne suisse. D'après vous, est-ce que le développement des infrastructures est conforme à cette évolution ?**

Plusieurs projets d'importance pour la Suisse romande ont été inaugurés ces dernières années. Je pense aux aménagements sur les lignes TGV Paris-Genève et Paris-Lausanne ou encore au tunnel de base du Lötschberg. Autre projet emblématique : la liaison CEVA à Genève, en cours de construction, qui permettra de créer un RER transfrontalier de 230 km. Et ce n'est pas fini : avec Léman 2030, une série de chantiers sont programmés.

La Confédération tient compte des nouveaux besoins. Le programme Rail 2000 visait notamment à réduire les temps de parcours. Maintenant, on met l'accent sur la consolidation de l'acquis et sur l'augmentation des capacités. En parallèle, nous avons placé le réaménagement du nœud ferroviaire de Lausanne, le plus important de Suisse romande, en tête des priorités nationales.

## LÉMAN 2030 STIMULE LES ENTREPRISES RÉGIONALES.



Construction du bâtiment de l'enclenchement par l'entreprise Marti.

Devisée à près de 3 milliards de francs, la modernisation du réseau ferroviaire lémanique fait aussi intervenir nombre d'entreprises issues de tous les secteurs et basées dans la région pour la réalisation du bâtiment de service qui accueillera l'enclenchement de Renens, pierre angulaire de Léman 2030.

Lorsqu'il sera terminé, en 2016, ce sera un petit bâtiment sans prétention. Pourtant, les installations intérieures de l'enclenchement de Renens ne sont rien moins que «l'un des cœurs de Léman 2030», explique Astrid Dinger, cheffe de projet aux CFF. Dans cet espace situé au bord des voies entre Lausanne et Renens, la technologie la plus moderne sera installée pour gérer tous les signaux lumineux et aiguillages qui permettront aux trains de se croiser et de se suivre à deux minutes près, avec les meilleures garanties de sécurité. Ce chantier, petit en taille, ne l'est pas en coût: au million de francs dépensé pour les études s'ajoutent la construction du bâtiment, devisée à 9 millions, ainsi que les installations techniques et de sécurité dont la facture se monte à 83 millions.

Pour relier ce cœur névralgique aux différents éléments de gestion du trafic ferroviaire, une quantité impressionnante de câbles devra être posée le long et à travers les voies. En parallèle à la construction du bâtiment, trois tunnels longs de

50 mètres et d'un diamètre de 1,20 mètre sont forés sous les voies de chemin de fer, sous la supervision d'Arnaud Parfait, également chef de projet aux CFF.

### Travaux de précision dans un contexte exigeant

«C'est un travail délicat car il faut éviter tout affaissement des voies», explique Nicolas Antoine, responsable des travaux spéciaux de l'entreprise genevoise SCRASA. Et d'expliquer: «Ces tunnels sont forés sur le même principe que le tunnel sous la Manche, mais avec des petits tunneliers.» Si SCRASA, l'une des rares entreprises romandes à être spécialisées dans ce type de travaux, n'est plus une débutante dans ce domaine, ce chantier reste «une première» par son ampleur et sa complexité, et par la quantité de câbles qui transiteront par les trois tunnels.

Pour ces travaux devisés à 2,4 millions de francs, l'entreprise genevoise s'est associée à Implenia qui réalisera les deux saisons à câbles, une de chaque côté des voies. «Plusieurs autres entreprises de la région sont également impliquées dans d'autres parties du chantier et se répartissent un marché de 16 millions de francs de travaux», explique Arnaud Parfait.

Le seul bâtiment de l'enclenchement a fait l'objet de 22 lots de



Plan large du micro tunnelier.



Installation du micro tunnelier par SCRASA.

travaux attribués à un nombre encore plus grand d'entreprises. Comme SCRASA et Implenia, certaines se sont regroupées. C'est le cas du Consortium CCA qui réunit des bureaux d'architectes et d'ingénieurs spécialisés dans différents domaines tels que la climatisation, l'électricité ou le chauffage. Ce pool de spécialistes travaille directement avec Astrid Dinger. «Ils suivent tout depuis les études et seront là jusqu'à la fin», explique la cheffe de projet.

### Des atouts pour affronter la jungle des marchés publics

Pour décrocher ce type de mandats, les entreprises doivent faire preuves de compétences très spécifiques liées aux exigences ferroviaires. «Et ce n'est pas à la portée de toutes», relève Astrid Dinger. A l'inverse, les chantiers CFF permettent aux intervenants extérieurs de développer et d'améliorer leurs spécialisations.

Et de pouvoir, ainsi, participer aux appels d'offres et décrocher de nouveaux mandats. Les chantiers CFF représentent environ 20% de l'activité de travaux spéciaux de SCRASA. Pour Marti, le volume se monte à 10-15%, estime Fabien Berga, à qui s'ajoute le chantier du CEVA, à Genève. Le consortium CCA, lui, a déjà travaillé sur plusieurs bâtiments abritant des enclenchements et va continuer à le faire.

Autant d'atouts à l'heure où les marchés publics, ouverts à l'international, rendent la concurrence extrêmement rude. «Sur ces deux chantiers, nous avons eu la chance de pouvoir travailler avec des entreprises locales et d'avoir du 100% suisse, note Arnaud Parfait. Mais on sent déjà poindre l'intérêt de grosses entreprises étrangères pour la réalisation d'autres travaux, comme la construction du saut-de-mouton.»

# LA GARE DE RENENS FAIT PEAU NEUVE.

A Renens, le visage d'un quartier moderne et dynamique se dessine au cœur du nouveau projet ferroviaire lémanique. Habitations, lieux de travail et commerces sortiront de terre pour répondre aux besoins d'une vie urbaine différente et proche des préoccupations de ses riverains.

D'abord un réseau de transports publics multimodal et performant, ensuite un nouveau quartier vivant et animé. Les deux paramètres d'un nouvel espace de vie sont réunis. Comme un réseau de flux sanguin, les transports publics assureront avec fluidité la vie du nouveau quartier. Que cela soit pour vivre, pour travailler ou pour déambuler, le réaménagement de la gare de Renens et de ses alentours a l'avantage de présenter une conception moderne et respectueuse de la vie urbaine. Une grande ambition à la hauteur du projet Léman 2030 pour cette gare qui se prépare à devenir la 3<sup>e</sup> de Suisse romande. Selon les dernières estimations quelque 30 000 usagers transiteront chaque jour par cette gare à l'horizon 2020.

## 2 concours pour un espace

Plusieurs communes riveraines ainsi que le canton de Vaud, les CFF et les transports lausannois se sont associés pour remodeler le quartier de la gare de Renens. Aujourd'hui, quelques 30 000 habitants et près de 15 000 emplois sont recensés à moins de dix minutes à pied ou en bus de la gare. D'ici 2020, le nombre d'habitants et d'emplois dans le périmètre va augmenter de 30%. Enfin, la gare de Renens se trouve à proximité immédiate de grandes écoles, telles que l'Université de Lausanne, l'EPFL (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne), l'IDHEAP (Institut de hautes études en administration publique) ou encore l'ECAL (Ecole cantonale d'art de Lausanne), qui connaissent elles-mêmes une forte dynamique de développement. Un grand concours de réaménagement de l'ensemble du site s'est déroulé en 2007. Il met en musique les différents projets qui vont se développer en parallèle sur le site : une passerelle, appelé « Rayon Vert », reliera le nord et le sud de la gare, la création

d'un passage inférieur, l'arrivée du tram au nord, le réaménagement des espaces publics, la création d'un P+Rail de près de 50 places, ainsi que la construction de bâtiments. Guillaume Dekkil chef de projet à CFF immobilier pour la gare de Renens se dit fier du travail accompli par les partenaires, « grâce aux efforts de tous et à l'importante coordination, la gare de Renens deviendra LA gare de l'ouest lausannois et l'un des principaux pôles de cette région ».

## Un projet sur les rails

Dans la foulée les CFF ont organisé un projet de développement de leur périmètre au sud des voies. Un concours d'architecture, initié en 2013, a permis de trouver la meilleure solution pour créer des constructions de qualité dans d'importants volumes de locaux. En 2014, c'est le projet intitulé « Sur les rails » développé par le bureau genevois d'architectes Fres, associé pour la circonstance au

bureau d'ingénieurs civils Weber et Brönnimann qui a été retenu. De part et d'autre de la nouvelle gare deux bâtiments sortiront de terre, pour une surface totale de 37 000 m<sup>2</sup> dont près de la moitié dévolu au logement. Car le projet « Sur les rails » fait la part belle aux habitations pour les étudiants qui devraient occuper

grande qualité, « il réussit à relever plusieurs défis d'un concours très exigeant. Il s'adapte très bien au futur tissu urbain de Renens. Il intègre harmonieusement les constructions à l'ensemble des contraintes de la gare. Il génère des espaces d'une telle qualité qu'il sera agréable de vivre, acheter et travailler dans cet espace ».

« LA GARE DE RENENS DEVIENDRA L'UN DES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉS DE CETTE RÉGION. »

une grande majorité des espaces construits. Les commerces et les bureaux occuperont quant à eux près de 10 000 m<sup>2</sup> entre le rez-de-chaussée et le 1<sup>er</sup> étage des deux bâtiments. Pour Guillaume Dekkil qui a participé aux sélections en tant que membre du jury, le projet lauréat du concours est d'une

Prochaine étape du projet : le dépôt du permis de construire au printemps 2015. Les travaux devraient commencer en 2016, pour une mise en service au plus tôt en 2019. Le coût du projet est estimé à quelque 130 millions de francs.



Vue du nord-est depuis les voies (en haut) et bâtiment ouest depuis la place sud de la gare (en bas).



## CE QUE LÉMAN 2030 VA CHANGER.

En permettant le transport de deux fois plus de passagers dans des trains plus longs et avec des cadences au quart d'heure, la modernisation du réseau ferré lémanique va améliorer la vie de nombreux usagers. Les représentants des cantons partenaires de Léman 2030, ainsi que des personnalités des milieux culturels et institutionnels détaillent les avantages du programme.

**NURIA GORRITE**  
Conseillère d'Etat, Cheffe  
du Département des infrastructures  
et des ressources  
humaines, Vaud



Nuria Gorrite

«De meilleures cadences pour desservir les régions du canton, plus de liaisons vers les grandes villes de Suisse: avec le programme Léman 2030, les Vaudois bénéficieront d'une offre ferroviaire d'une qualité et d'une importance sans précédent. Les nombreux travaux prévus dans les gares et sur les voies ne visent qu'à une chose: permettre au chemin de fer de répondre aux besoins d'aujourd'hui et de se préparer aux défis de demain.»

**LUC BARTHASSAT**  
Conseiller d'Etat chargé du  
département de l'environnement,  
des transports et de  
l'agriculture, Genève

«Léman 2030 va renforcer les liens de Genève avec le reste de la Suisse: plus de liaisons et de places assises vers les grandes villes du plateau de Lausanne à Saint-Gall. Dans la région gene-

voise, l'essor du train va faciliter les déplacements de tous, grâce à l'augmentation de l'offre vers La Plaine et Coppet.



Luc Barthassat

La combinaison de l'agrandissement souterrain de Cornavin et de CEVA, qui va étendre le réseau vers Evian, St-Gervais et Annecy, va doper la mobilité des Genevois.»

**JEAN-PIERRE GREFF**  
Directeur de la HEAD,  
Genève

«La Haute école d'art et de design (HEAD – Genève) est située à 30 mètres de la gare Cornavin. C'est une chance extraordinaire pour ses étudiants et ses nombreux invités. Grâce à Léman 2030 et au CEVA, ceux-ci se rapprocheront encore de l'école, qu'ils proviennent de Suisse ou du Grand Genève. La forte progression attendue du nombre de passagers va accroître encore notre position d'Ecole



Jean-Pierre Greff

au cœur de la ville. Non seulement physiquement, mais aussi dans sa capacité d'inscrire son action dans la Cité, à l'image des animations visuelles (mapping/vjing) réalisées récemment par notre filière Communication visuelle projetées sur la porte monumentale du hall historique de Cornavin, réalisée par Carmen Perrin.»

**ALAIN MORISOD**  
Pianiste et producteur  
d'émissions télévisées,  
Genève

«Je n'ai pas de permis de conduire, je me déplace donc en transports publics et prends souvent le train. Alors tout ce qui peut l'améliorer est formidable et j'y suis complètement acquis. Surtout lorsqu'il s'agit d'améliorer la capacité car le matin, on se croirait dans le métro parisien.»



Alain Morisod

**NICOLAS BIDEAU**  
Ambassadeur et directeur de  
Présence Suisse, Lausanne

«Léman 2030 m'intéresse à la fois comme patron de Présence Suisse et comme citoyen. Les trains jouent un grand rôle dans l'image de la Suisse à l'étranger, ils font partie de l'information touristique. Ils permettent de voyager sans abîmer la nature et donnent l'image d'un tourisme à la fois durable et high tech. A Lausanne, la présence du pôle muséal à côté de la gare est aussi très importante car la Suisse a encore de la peine à affirmer son image dans le domaine culturel. Cette synergie



Nicolas Bideau

entre culture et ferroviaire est extrêmement forte. Enfin, je fais partie de ces gens qui vivent dans le train, donc des conditions d'utilisation améliorées sont essentielles pour moi.»

**BENOÎT FRUND**  
Vice-recteur durabilité et  
campus à l'UNIL – Université  
de Lausanne

«Globalement, Léman 2030 va améliorer l'accessibilité au campus universitaire et il est important qu'il soit connecté avec les grands axes lémanique sans que cela génère plus de trafic automobile. Le campus est un pôle de l'agglomération lausannoise. Il est déjà bien connecté aux réseaux plus fins des transports publics, mais il le sera encore mieux après Léman 2030. Le réaménagement de la gare de Renens, aujourd'hui très chargée, permettra aussi d'améliorer la situation dans ce lieu qui est une centralité.»



Benoît Frund

**BRIGITTE ROSSET**  
Humoriste, comédienne,  
Genève



© Dominique Vaillès

**Brigitte Rosset**

« J'ai un abonnement demi-tarif car, quand je vais jouer, j'aime prendre le train. Cela me permet de repasser mon texte dans ma tête, même si, parfois, le train rend le retour plus compliqué. Alors améliorer les liaisons ferroviaires, je trouve que c'est le moment ! Je ne vais pas râler, mais quand je vois des gens debout en 2<sup>e</sup> classe

et que la 1<sup>ère</sup> est vide, je trouve ça cul-cul ! Je suis pour tout ce qui améliore les transports publics, par flemme de conduire et de prendre la responsabilité de parquer la voiture. Et puis, franchement, la liaison Genève-Lausanne, c'est bien plus rapide en train. En voiture, on met le double de temps ! »

**DANIEL ROSSELLAT**  
Syndic de Nyon

« Près de 100 000 passagers voyageront sur la ligne



DS

**Daniel Rossellat**

Lausanne-Genève en 2030. A Nyon, la gare accueille aujourd'hui 15 000 passagers par jour. Et c'est une augmentation annuelle de 1000 voyageurs qui est attendue. Un défi majeur pour la ville, qui se trouve au cœur du dynamisme lémanique.

Nous sommes évidemment très satisfaits que « Léman 2030 » permette de répondre à l'attractivité économique de notre district en assurant notamment des places assises supplémentaires aux milliers de pendulaires qui passent par Nyon chaque jour. Les trains cadencés au ¼ d'heure entre Genève et Lausanne permettront une connexion optimisée avec le réseau national et international. Le projet Léman 2030 devrait favoriser une offre crédible et valablement concurrentielle à la voiture. »

**AUDREY PEVERELLI**  
Directrice de l'école GEMS  
World Academy, Etoy

« Les transports publics, le train en particulier, sont primordiaux pour la GEMS World Academy



DR

**Audrey Peverelli**

Etoy International School. Notre école internationale étant située à moins de dix minutes à pied de la gare, une partie de nos élèves, enseignants et collaborateurs utilisent chaque jour ce moyen de transport. Nous sommes en pleine croissance, dans ce contexte, toute amélioration des liaisons, en particulier la desserte de la gare d'Etoy, sera la bienvenue. D'autant plus que nous privilégions les solutions respectueuses des principes de développement durable. »

Avec une population qui en fait la deuxième ville du canton en taille, le campus universitaire a tout à gagner de Léman 2030. Les transports publics sont essentiels pour faciliter l'accès des étudiants comme des nombreux visiteurs internationaux.

**André Schneider**, vice-président de l'EPFL pour la planification et la logistique, explique les enjeux que présente le projet Léman 2030 pour l'accessibilité au campus universitaire.

**Quel est, pour le campus universitaire, l'intérêt de Léman 2030 ?**

Une bonne accessibilité est un enjeu stratégique pour les Hautes Ecoles lausannoises et surtout pour l'EPFL car le campus ne cesse de croître. Il compte aujourd'hui plus de 26 000 étudiants ; avec les employés et les visiteurs, il accueille quotidiennement 35 000 personnes. Cela en fait, en taille,



DS

**André Schneider**

la deuxième ville du canton de Vaud, avec pour problématique que la grande majorité des gens viennent le matin et repartent le soir. On sait que 58 % de sa population utilise les transports publics, il est donc essentiel d'être bien connectés, autant du côté des grandes lignes que du maillage plus fin, puisque nous ne sommes pas à côté d'une gare. C'est important pour

« NOTRE RATTACHEMENT  
À LA GARE DE GENÈVE  
ET À L'AÉROPORT EST  
EXTRÊMEMENT IMPORTANT. »

l'accessibilité et pour le développement durable.

**L'amélioration des liaisons directes avec Genève et Genève-aéroport revêt-elle de l'importance pour les différentes activités qui se déroulent sur le site ?**

Oui, car nous avons ouvert, en avril, un centre de congrès qui peut accueillir jusqu'à 3000 personnes et cible surtout un public international. Cette année, nous avons déjà accueilli plus de 150 événements, dont des conférences internationales avec 1000 à 2000 participants. Notre ratta-

chement à la gare de Genève et à l'aéroport est donc extrêmement important. Il est également crucial pour les échanges scientifiques qui se font avec des chercheurs étrangers et pour le parc scientifique qui reçoit, lui aussi, beaucoup de visiteurs internationaux. Sans oublier le pôle Biotec à Genève. Notre connexion avec les grandes villes romandes est importante aussi pour les pôles que nous avons à Neuchâtel et allons ouvrir à Fribourg et Sion.

## A L'ORIGINE L'HORAIRE.

Léman 2030 c'est un projet qui se construit sur le terrain mais aussi sur le papier. Alors que les premiers travaux d'infrastructure ferroviaire commencent sur l'Arc lémanique, le futur horaire est au centre d'une intense réflexion. Des dizaines de paramètres entrent en ligne de compte pour permettre la circulation des trains malgré les chantiers. Petit tour d'horizon d'un travail méconnu mais aux grandes répercussions.

Nous sommes en 2014. Cette année, les chantiers du projet Léman 2030 démarrent. Mais pour l'équipe du service de planification du trafic à CFF Infrastructure, le travail a commencé il y a plusieurs années déjà. Elle prépare méticuleusement les tableaux qui indiqueront les heures de départ et d'arrivée des trains.

### Des années de travail

Dans leur bureau règne un calme imposant, mais les apparences sont trompeuses, car ici aussi le rail se vit à 100 à l'heure. « Il y a de nombreux paramètres à prendre en considération lors de la planification d'un horaire. Parfois on se demande comment nous allons concilier toutes ces attentes. Mais c'est un défi passionnant. », sourit Sylvie Emery, responsable de la planification du trafic pour la Suisse romande. L'élaboration d'un horaire est un travail de longue haleine. Les premières esquisses sont dessinées plusieurs années en avance. Par exemple, les réflexions portant sur l'horizon 2030, soit dans plus de 15 ans, sont déjà en cours. L'indicateur officiel est l'étape finale de ce long processus.

Il faut tenir compte à la fois des besoins du marché, aussi bien pour le trafic voyageurs que pour le trafic fret, des infrastructures ferroviaires disponibles, des performances du matériel roulant, des ressources financières à disposition tout en garantissant la ponctualité de l'horaire. « Répondre à toutes ces attentes revient à effectuer un travail d'équilibriste », mais Sylvie Emery n'en perd pas pour autant sa bonne humeur.

### L'horaire durant les travaux

Le défi de l'horaire 2016 est de concilier les besoins de l'offre et les capacités de production des équipes en charge des nouvelles constructions, en particulier dans le périmètre Lausanne – Renens. Afin de permettre le développement des nouvelles infrastructures en toute sécurité, la capacité de celles existantes

sera réduite durant la période des travaux. Certaines voies seront fermées temporairement. Ceci a des conséquences sur l'offre, mais le défi est de les minimiser au maximum. Un horaire n'est pas un élément figé, il évolue au gré des besoins du marché et de l'entretien du réseau.



Sylvie Emery

## LES TRAINS DE LÉMAN 2030 SONT DÉJÀ SUR LES RAILS.

Les CFF investissent un milliard de francs par an dans le renouvellement et la modernisation de leurs véhicules. Le résultat de cet effort financier est particulièrement visible en Suisse romande, tant au niveau du trafic Grandes lignes que régional. Dans cette partie du pays, les voyageurs profitent déjà des standards les plus avancés en matière de confort, d'information à la clientèle, d'accès aux trains.

Un train a une durée de vie moyenne de 40 ans. La majorité des véhicules roulant actuellement sur l'Arc lémanique a été renouvelée ou modernisée récemment.

Dans le parc des trains Grandes lignes, le Duplex Regio, introduit en 2012 sur les relations Lau-

sanne-Genève-Romont ou Vevey, n'aura guère que 12 ans, à l'horizon de la réalisation de Léman 2030, dans dix ans. Le fameux ETR 610, qui reliera toujours Genève, Lausanne et Milan, compte aujourd'hui parmi les trains les plus modernes des flottes internationales européennes. Il pointera encore longtemps son nez effilé dans les gares lémaniques remises à neuf.

Au niveau de la flotte régionale, même scénario. Le Domino a été entièrement modernisé pour vivre une seconde jeunesse, notamment sur l'Arc lémanique. Dans dix ans, le Flirt circulera toujours dans les cantons de Vaud et de Genève. Le modèle le plus récent de ce type de trains roule depuis le mois d'août 2014 entre Genève et Bellegarde (F).

### Le dernier né sera plus rapide et plus long

Il n'y aura pas de flotte spécialement dédiée à Léman 2030. La stratégie des CFF en matière de matériel roulant est conçue pour que tous les types de trains circulent dans tout le pays. Le dernier né fera son apparition en 2016. Il reliera, toutes les 30 minutes, Genève et Lausanne à Fribourg et à la Suisse alémanique. Ce train à deux étages, appelé Duplex Grandes lignes, mesurera jusqu'à 400 mètres de long. Il permettra de rouler plus rapidement dans les courbes, grâce à une technique spécifique dite de compensation du roulis. Il remplacera progressivement l'actuel IC 2000 à deux étages, lequel sera entièrement modernisé pour desservir d'autres destinations.

Pour Pierre-Alain Perren, responsable de l'offre CFF Grandes

lignes en Suisse romande, le confort et l'ergonomie des trains revêtent une importance prépondérante : « Dans le trafic longues distances, les clients demandent que les trains soient équipés de voitures restaurant, de minibars, d'espaces business, famille ou silence, mais aussi de bonnes connexions multimédias, grâce à des intensificateurs de réception. Sur les courtes distances, la priorité est donnée à des espaces multifonctions. Dans certains espaces, les voyageurs qui le souhaitent pourront rester debout pour des trajets courts, il y aura aussi des endroits pour vélos et poussettes. »

### Un dynamisme pour l'économie nationale

Les CFF investissent un milliard de francs annuellement dans le renouvellement et la modernisation de leur flotte. Il s'agit d'un engagement financier significatif qui participe au dynamisme de l'économie suisse.



Intercity – Duplex Grandes lignes  
Genève Aéroport – Lausanne – Berne – Zurich



Intercity – ICN  
Genève Aéroport – Lausanne – Bienne – Zurich

Un aperçu du matériel roulant actuel et futur sur l'Arc lémanique.



## À VOIR!

### EXPO LÉMAN 2030 OUEST LAUSANNOIS.

Vous êtes riverains, clients, usagers ou simplement curieux de connaître les transformations de la gare de Renens et son périmètre? Venez les découvrir en images au **pavillon d'information Léman 2030 Ouest lausannois!**

 **Rue de Crissier 4b, 1020 Renens**  
(A côté de l'entrée ouest du McDonald's)

 **Horaires d'ouverture**  
Mardi au vendredi 10h-16h  
Samedi 10h-13h

## LES TRAVAUX EN GARE DE RENENS.

**Renouvellement de l'enclenchement.**  
**Pour une sécurité et une gestion des trains optimales.**

Le renouvellement des installations de sécurité et de gestion de la circulation (enclenchement) est une condition préalable à toute modification de la configuration des voies permettant l'augmentation du trafic ferroviaire. Installé dans un nouveau bâtiment de service au Closel et entièrement informatisé, ce nouvel enclenchement est nécessaire pour introduire une cadence des trains à 2 minutes.

**Passage inférieur du Léman.**  
**Lieu de transit clé pour la région.**

Le passage inférieur actuel sur l'Avenue du Léman est reconstruit, plus large et plus long, en partenariat avec la Ville de Renens. Ces transformations rendent cet ouvrage compatible avec l'élargissement du faisceau de voies en surface et l'aménagement de trottoirs et de bandes cyclables offrant ainsi un axe nord-sud renforcé pour la mobilité douce.

**Une 4<sup>e</sup> voie et un «saut-de-mouton».**  
**Et le renouvellement complet de l'infrastructure ferroviaire.**

La construction d'une 4<sup>e</sup> voie est prévue entre les gares de Lausanne et Renens. Cette voie supplémentaire permet d'introduire plus de trains en trafic régional RER Vaud et en trafic longue distance entre Lausanne et Genève. En parallèle à ces travaux, l'infrastructure entre Lausanne et Renens sera complètement renouvelée: rails, ballast, mâts et lignes de contact seront remis à neuf.

Le «saut-de-mouton» est un pont ferroviaire qui permet à une voie d'enjamber deux autres. La circulation peut être ainsi répartie dans les différentes directions. Avec cet ouvrage, le croisement des trains entre la gare de Renens et la halte de Prilly-Malley est rendu plus efficace et plus sûr. La cadence des trains entre Lausanne et Renens est ainsi augmentée. Depuis la sortie de la halte de Prilly-Malley, le saut-de-mouton s'étend sur 1230 mètres en direction de Renens. A son sommet, il atteint 9,10 mètres.



La gare de Renens en 2020.



4<sup>e</sup> voie et saut-de-mouton.

**La gare de Renens.**  
**A Renens, tout le périmètre de la gare sera transformé.**

Pour permettre à des trains plus longs de s'arrêter à Renens, les quais 2 et 3 sont élargis et prolongés à 420 mètres. Ils sont également rehaussés pour faciliter l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite. Le futur tram t1 bénéficie d'une nouvelle construc-

tion au nord des voies pour l'accueil des passagers. Ceux-ci peuvent se rendre sur les quais par les ascenseurs et escalators de la passerelle «Rayon Vert» ou emprunter les rampes d'accès et escaliers du nouveau passage sous-voie de 9,5 mètres de large. Sur les quais, dans le souci de rendre l'attente en gare plus agréable, les marquises, l'éclairage et le mobilier sont également modernisés.



**EuroCity (ETR 610)**  
Genève - Lausanne - Sion - Milan



**InterRegio**  
Genève Aéroport - Lausanne - Sion - Brigue



**RegioExpress**  
Annemasse - Genève - Lausanne - St-Maurice / Romont

## LÉMAN 2030 EN BREF.

Léman 2030, c'est un nombre important de projets complexes répartis entre Lausanne et Genève. Ces deux pages vous présentent chacun de ces aménagements de manière simple et succincte.

### Mies – Chambésy

- Construction de points de croisement.  
→ Cadence au ¼ d'heure Coppet Genève.
- Prolongement des quais à 225 m et amélioration des accès.  
→ Amélioration du confort des voyageurs.  
→ Accueil de trains plus longs avec plus de places.

### Coppet – Founex

- Construction d'une voie de dépassement.  
→ Développement du Réseau express du Grand Genève.  
→ Préservation de la capacité pour le transport de marchandises.

### Genève

- Construction de 2 voies souterraines.  
→ Augmentation du trafic ferroviaire.  
→ Cadence au ¼ d'heure Genève – La Plaine.

### Genève – La Plaine

- Prolongement des quais à 225 m et amélioration des accès.  
→ Amélioration du confort des voyageurs.  
→ Accueil de trains plus longs avec plus de places.



## Renens

- Modernisation de la gare de Renens.
  - Amélioration du confort et de la sécurité des passagers.
  - Facilitation de l'accès aux trains pour les personnes à mobilité réduite.
  - Augmentation de la capacité par la circulation de trains plus longs (400 m).
- Construction d'une 4<sup>e</sup> voie continue et d'un saut-de-mouton entre Lausanne et Renens.
  - Permet de répartir les trains dans les différentes directions.
  - Augmentation de la capacité du tronçon.
  - Cadence au ¼ d'heure du RER Vaud entre Cully et Cossonay.
- Renouvellement complet de l'infrastructure ferroviaire entre Lausanne et Renens.
- Renouvellement de l'enclenchement de Renens.
  - Réduction à 2 minutes de la distance entre les trains.
- Reconstruction du passage inférieur sur l'Avenue du Léman.



## Lausanne

- Elargissement et prolongement des quais de la gare de Lausanne à 420 m.
  - Augmentation de la capacité par la circulation de trains plus longs (400 m).
  - Amélioration du confort et de la sécurité des passagers.
- Construction de 3 nouveaux passages inférieurs de 17 à 19 m de large.
  - Développement de l'offre commerciale et des services.
  - Meilleures interfaces au sud et au nord de la gare.
- Renouvellement de l'enclenchement de Lausanne.
  - Circulation possible dans les deux sens sur une même voie.
  - Réduction à 2 minutes de la distance entre les trains.
- Création de 3 voies de garage de 400 m aux Paleyres, à l'est de la gare.
  - Stationnement des trains Grandes lignes CFF ainsi que des TGV.

Evian

St-Gervais-les-Bains – Le-Fayet

- Trains Grandes lignes
- RER Vaud
- Réseau express du Grand Genève

## 11H15 | PLACE DU MARCHÉ

### CÉRÉMONIE OFFICIELLE

En présence de :

- **Nuria Gorrite**, Conseillère d'Etat vaudoise ;
- **Luc Barthassat**, Conseiller d'Etat genevois ;
- **Peter Füglistaler**, Directeur de l'Office fédéral des transports ;
- **Marianne Huguenin**, Syndique de Renens ;
- **Andreas Meyer**, Directeur général exécutif des CFF.

# INVITATION

## COUP D'ENVOI LÉMAN 2030

# 22.11.2014

A Renens, le 22 novembre 2014 de 11h à 17h,  
venez fêter avec nous le coup d'envoi Léman 2030,  
le lancement du plus grand chantier ferroviaire romand  
de ces vingt dernières années.

## 11H-17H UNE JOURNÉE DE FÊTE !



### 12H-16H

## DIFFUSION EN DIRECT

LFM, diffusion de l'événement  
en direct et en public depuis  
la Place du marché.

## JEUX CONCOURS

Gagnez un voyage en TGV 1<sup>ère</sup> classe à Paris !  
Un bon de 500 CHF Coop! et d'autres lots...

## LES CHEMINS DE FER

- Simulateur de conduite de locomotive et démonstration du montage d'un rail de 4 m, login.org
- Train «Ecole et découverte CFF».
- Maquette géante de trains électriques, Rail Club de Nyon
- Timeline, jeu de société conçu pour l'occasion, Helvetia Games
- Atelier d'architecture participatif, EYRE Architecture
- Espace « Dessine-moi le train du futur »
- Maquillage pour les enfants

## LE CIRQUE

- Déambulations pendant la manifestation
- Ateliers de cirque et Flashmob  
Ecole de cirque de Lausanne

17H30 LUMEN

- Spectacle de cirque contemporain  
Gagnez vos places sur LFM et Facebook CFF

### 11H-17H

## PAVILLON D'INFORMATION LÉMAN 2030

Présentation par les chefs de projet CFF, tl et communaux des grands aménagements de la plateforme de la gare de Renens.

### BALLAST EXPOSITION ET PERFORMANCE

Par le collectif  
de Street Art  
PBK9

## PLUS D'INFORMATIONS

[www.leman2030.ch](http://www.leman2030.ch)

DÉCOUVREZ  
LES OFFRES SPÉCIALES  
DES COMMERÇANTS  
PARTENAIRES:



Le projet



Les partenaires



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports OFT

TGV Lyria

DESIGN  
STUDIO  
RENS



SBB CFF FFS