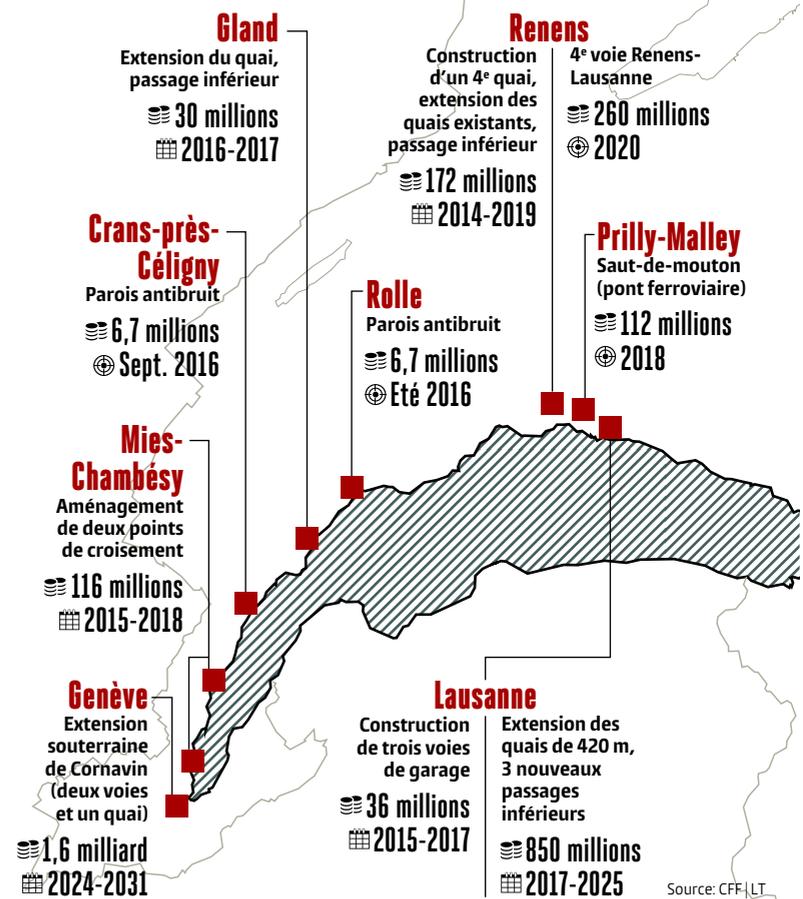




Les multiples chantiers sur la ligne ferroviaire de l'Arc lémanique ont pour but de révolutionner la mobilité d'ici à quelques années. (OLIVIER WAVRE)

Léman 2030: un projet ambitieux

Coûts estimés Délai des travaux Objectif de mise en service



Chantiers en cascade, trains en retard

RAIL Les chantiers du projet ferroviaire Léman 2030 ont démarré sur la ligne de l'Arc lémanique. Couplés à des travaux de maintenance, ils entraînent de nombreuses perturbations entre Genève et Lausanne

SYLVIA REVELLO

Retards dès le matin au départ de Genève, suppressions de trains le week-end, arrêts intempestifs en pleine voie: des travaux sur la ligne CFF entre Genève et Lausanne compliquent la vie des pendulaires. Peu visibles jusqu'ici, les chantiers ont pris de l'ampleur ces derniers mois à mesure que tranchées, pylônes, grues et autres installations métalliques se multiplient. Si les CFF assurent tout mettre en œuvre pour minimiser les nuisances, les perturbations d'horaire, parfois dues à une multitude de facteurs, s'accumulent. «On constate un certain mécontentement à cause des retards de trains directs et des suppressions de trains régionaux qui conduisent à des correspondances manquées», explique Robin Eymann, responsable de la section transports publics à la Fédération romande des consommateurs.

«Les nombreux chantiers en cours ont des répercussions sur le trafic, reconnaît Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. Mais ils ont tous pour but d'amé-

liorer l'offre et le confort des clients.» Transporter davantage de passagers en un minimum de temps: le projet Léman 2030 ambitionne de révolutionner la mobilité ferroviaire sur l'Arc lémanique. Entre 2000 et 2010, la fréquentation a doublé entre Genève et Lausanne, passant de 25000 à 50000 voyageurs quotidiens. Un chiffre qui devrait de nouveau être multiplié par deux d'ici à 2030, soit 100000 passagers par jour.

Le plus grand chantier de Suisse

Pour absorber cette croissance, les CFF, de concert avec les cantons de Vaud et de Genève et l'Office fédéral des transports, se sont fixé deux objectifs: doubler la capacité en places assises et passer d'une cadence à la demi-heure à une cadence au quart d'heure. Un vaste programme qui se met en place avec l'acquisition de nouveaux trains, le prolongement des quais, mais surtout l'aménagement des infrastructures existantes. Parmi les projets phares: l'agrandissement des gares de Genève, Renens et Lausanne, ainsi

que la construction d'une quatrième voie entre Lausanne et Renens. Avec des investissements chiffrés à 3,8 milliards de francs, Léman 2030 est le plus gros chantier de Suisse. Jusqu'ici aux manettes du Gothard, l'ingénieur Peter Jedelhauser vient d'être nommé chef de projet ad interim, après le départ précipité de René Leutwyler.

Un an et demi après le premier coup de pioche, en novembre 2014, plusieurs chantiers du gros

«Le mois d'avril a été exceptionnel. Avec la suppression de ralentissements, la ponctualité va s'améliorer dès le mois de mai»

JEAN-PHILIPPE SCHMIDT,
PORTE-PAROLE DES CFF

œuvre ont démarré. Actuellement, des travaux ont lieu à la hauteur de Mies et Chambésy, mais aussi du côté de Renens. La plupart d'entre eux se déroulent de jour. Seules certaines opérations spéciales, comme la pose de micropieux à Renens, ont lieu durant la nuit. «La difficulté de ces chantiers en cours d'exploitation tient dans le maintien de l'offre», explique Jean-Philippe Schmidt. Les véhicules étant obligés de ralentir à l'approche des chantiers, les temps de parcours ont été rallongés. Calculés au plus près, ils se trouvent dépassés à la moindre perturbation extérieure – présence d'animaux ou de passagers sur les voies.

Cumul de travaux

«Les retards ne sont pas directement dus aux travaux de Léman 2030», tempère Jean-Philippe Schmidt. La cause viendrait plutôt d'autres chantiers de rénovation ou d'entretien des voies, à Gland et Saint-Prex notamment, ou encore de pose de parois antibruit, comme à Crans-près-Céligny et Rolle. Autre facteur: une dalle

branlante entre la gare Cornavin et l'aéroport oblige les trains à circuler à 30 km/h sur ce tronçon et engendre un retard au départ. A l'arrivée, des trajets à rallonge pour des pendulaires, souvent peu informés, qui ne goûtent même plus le paysage excavé. Les CFF se veulent toutefois rassurants: «Le mois d'avril a été exceptionnel. Avec la suppression de ralentissements, la ponctualité va s'améliorer dès le mois de mai.»

Entre Genève et Coppet, trois voies sont aujourd'hui disponibles. Deux sont réservées au trafic de grande ligne et une au trafic régional. Un seul point de croisement, situé à Genthod, existe à ce jour. Afin d'atteindre la cadence au quart d'heure, les trains régionaux doivent pouvoir bénéficier d'autres points de jonction: l'aménagement des haltes de Mies et Chambésy est prévu dans ce but. Concrètement, il s'agit de construire un quai supplémentaire pour permettre le passage des trains. Démarrés en 2015, les travaux devraient durer jusqu'en 2018 avec une mise en service partielle dès 2017.

La modernisation de la gare de Gland a démarré en janvier 2016. Il s'agit de réaménager les quais en les surélevant, d'élargir le passage inférieur pour les piétons et les cyclistes. Les CFF ont aussi procédé au déplacement de la géométrie des voies afin de les espacer. Ces travaux délicats ont entraîné la suppression des ICN entre Morges et Genève-Aéroport durant deux week-ends au cours du mois d'avril dernier.

Agrandissement à Renens

Avec la création d'une quatrième voie entre Lausanne et Renens, la gare de cette localité doit être adaptée pour accueillir une masse grandissante de voyageurs. Entamés en juin 2015, les travaux visent à moderniser les accès aux trains, à élargir les quais et à renouveler les enclenchements (gestion du trafic). Après avoir installé sept ponts provisoires et quais métalliques, les CFF s'emploient à creuser un nouveau passage sous-rails depuis la mi-avril. Ce passage inférieur sera emprunté, à terme, par les véhicules comme par les piétons. ■