

# Les chantiers ferroviaires de la région lémanique vus de Suisse

La Suisse s'est emparée du dossier de la mobilité en région lémanique. D'importants projets en cours de réalisation permettront de donner une nouvelle dimension aux transports publics, y compris en France voisine, malgré une complexité certaine.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON

**G**enève (198 979 hab. en 2016) et Lausanne (137 810 hab.) font partie des quatre premières villes de Suisse (avec le deuxième et le quatrième rang respectivement) alors que le bassin lémanique (cantons de Genève, Vaud, Valais) compte désormais plus de 1,3 million d'habitants. Pour sa part, le territoire franco-valdo-lémanique (à cheval en partie sur les cantons de Genève et de Vaud ainsi que les départements de l'Ain

et de la Haute-Savoie) en comportait 2,7 millions en 2016. La progression de l'économie et celle de la population (+ 1,6 % annuel en moyenne de 2006 à 2014 pour l'espace transfrontalier genevois) ont conduit les différents systèmes de transports à leurs limites. Dans de telles conditions accroître l'attractivité des transports publics est devenu prioritaire. Des projets ferroviaires majeurs ont donc été initiés pour

augmenter les capacités des grandes lignes, améliorer les réseaux express régionaux et instituer une véritable mobilité transfrontalière. Il s'agit principalement de Léman 2030 et de Ceva dans lesquels les pouvoirs publics suisses investissent respectivement 3,8 milliards de francs suisses et 1,56 milliard de francs suisses, le montant débloqué spécifiquement par la France pour Ceva étant de 234,2 millions d'eu-

ros auxquels s'ajoutent 101 millions d'euros pour des projets en relation.

Le nombre quotidien de voyageurs sur Lausanne - Genève devrait, entre 2017 et 2030, doubler pour atteindre les 100 000. Amorcé en 2014, Léman 2030 doit apporter aux personnes comme aux chargeurs (voir Rail Passion n° 256) des garanties en termes de confort, de fréquences et de fiabilité. De manière commune, Léman



Flirt LEX (avec cette livrée si caractéristique qui sera aussi appliquée aux Régiolis) en gare de Pont-Rouge. À l'arrière-plan, un imposant chantier de construction immobilier (octobre 2018).

2030 et Ceva ont un important volet foncier en Suisse. CFF Immobilier qui prévoit d'investir 3,1 milliards (dont 1,4 milliard en Romandie) de 2017 à 2022, va ainsi construire quelque 1600 nouveaux logements, grâce à la valorisation de friches ferroviaires à Renens, à Morges, à Pont-Rouge, aux Eaux-Vives et à Chêne-Bourg. La création d'habitats, de bureaux, et l'aménagement d'infrastructures connexes (centres commerciaux, sportifs, culturels...) autour des pôles de mobilité douce que sont les gares figurent explicitement dans le programme de travail conjoint Perspective générale Genève, qui lie les CFF et le canton de Genève depuis novembre 2017. Cette feuille de route identifie trois périmètres prioritaires de développement et fixe une quarantaine de mesures, le tout permettant de poursuivre de manière coordonnée les aménagements.

En marge de l'immobilier (qui relève aussi d'initiatives privées) et de l'aménagement de la section Genève - La Plaine ou encore de l'établissement d'une gare souterraine à Cornavin (département des travaux en 2024), ce programme de travail concerne tout spécialement le Léman Express. Les étapes encore pendantes de la future nouvelle offre ont été listées le 8 mars 2019, lors d'une cérémonie à l'issue de laquelle la RABDe 502.010-7 a été baptisée au nom de la ville de Genève, par les CFF et les autorités genevoises. À l'évidence, la mise en service du plus grand RER transfrontalier d'Europe (230 km, 46 gares, jusqu'à six trains par heure entre Genève et Annemasse, 50 000 voyageurs attendus quotidiennement) constitue un défi de taille, et la dernière ligne droite requiert encore un travail intense dans plusieurs secteurs. Les matériels (23 RABe 522 et 17 Z 31500 dédiés à la mission, alias Flirt et Régiolis LEX) doivent être homologués des deux côtés de la frontière d'ici à la fin de cette année, ce qui implique notam-

ment la démonstration de leur capacité à fonctionner sous ETCS 1 LS et KVB. Les rames (dépenses de 236 millions de francs suisses pour les compositions bifréquence des CFF et de 220 millions d'euros pour les celles tricourant de la région ARA) doivent être testées en situation d'exploitation réelle alors que les personnels de conduite CFF et SNCF (120 collaborateurs) doivent être formés. L'horaire, la tarification et la distribution transfrontalière de l'offre

Pass et de la carte OÙRA! qui permettent de charger des titres de transport et quelques services attenants (parkings, abonnements vélos...) mais qui sont incompatibles entre elles. Par ailleurs, un système d'information dynamique aux voyageurs va être déployé. Il fournira aux voyageurs une information cohérente, grâce à la mise en œuvre de l'interface NeTex/Siri qui permettra aux deux plateformes distinctes utilisées par les CFF et la SNCF de connaître et de

étant peu ou prou équipée selon des standards suisses. Mais la gare d'Annemasse reste gérée par les Français, celles de Chêne-Bourg et de La Plaine par les Suisses. Chaque opérateur a la responsabilité (réalisation et suivi) de la maintenance et du nettoyage de ses rames. L'entretien des compositions CFF s'effectuera à Genève et de celles SNCF à Annemasse dans le nouveau technicentre, sauf certaines tâches lourdes réalisées à Genève. Pour leur part,



*L'une des deux voies Ceva en cours d'équipement aux abords immédiats de la gare des Eaux-Vives (octobre 2018).*

devront aussi être définitivement prêts.

Les CFF et la SNCF se sont unis pour créer une filiale commune, Lémanis SA (siège à Genève, à 60 % CFF et à 40 % SNCF), chargée de coordonner la planification, le marketing et l'exploitation du futur RER qui comportera six lignes: L 1 (Coppet - Évian), L 2 (Coppet - Annecy), L 3 (Coppet - Saint-Gervais), L 4 (Coppet - Annemasse), L 5 (Genève - La Plaine), L 6 (Genève - Bellegarde). Un nouveau concept tarifaire va être mis en place. Il sera compatible avec l'utilisation du Swiss-

lire les informations (correspondances, perturbations, travaux) de l'autre. En France, les informations envoyées par la SNCF seront traitées par NeTex/Siri pour pouvoir être affichées à bord d'un Flirt, l'opération inverse (informations envoyées par les CFF et affichées à bord d'un Régiolis) intervenant en Suisse.

C'est le principe de territorialité qui s'appliquera pour la conduite. En fait, les mécaniciens de la division Voyageurs des CFF pousseront jusqu'à Annemasse, tout comme les mainteneurs de CFF Infrastructure, la section française de Ceva

les opérations de nettoyage pourront intervenir à Évian, à Annecy, à Annemasse ou à Genève. En revanche, la vidange des toilettes chimiques sur les Flirt devra avoir lieu, pour des raisons techniques, en Suisse où le Léman Express est déjà une réalité bien ancrée, avec l'exploitation au quart d'heure de la section Coppet - Pont-Rouge, depuis décembre 2018. ●

*(Sources : Le Défi de l'exploitation et de la construction transfrontalières, Peter Jedelhauser et Daniel Leuba; communiqué CFF du 8 mars 2019.)*