

Lausanne-Genève 2005

Un nouveau concept de mobilité



Canton de Vaud



République et Canton de Genève

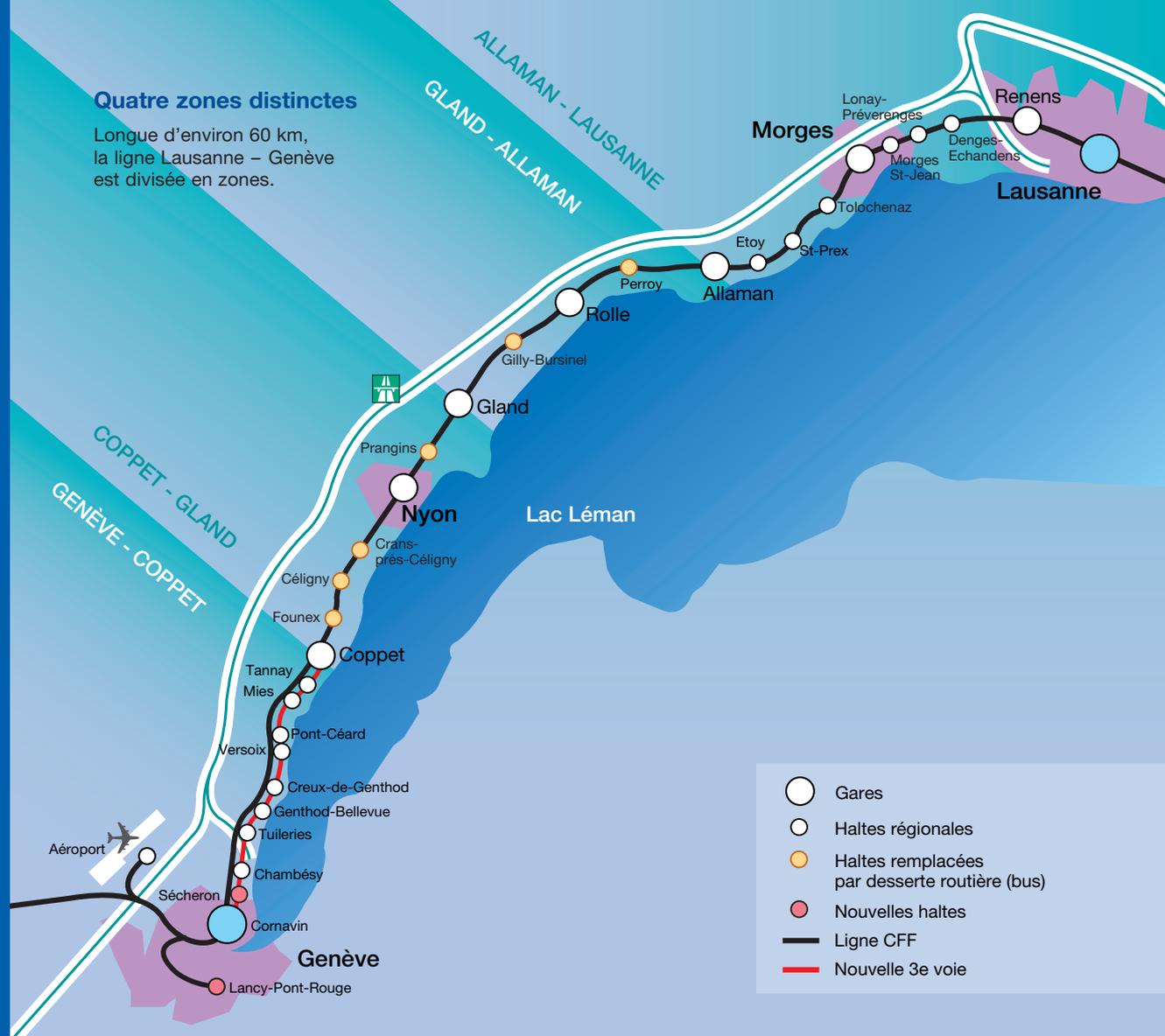
 SBB CFF FFS

Table des matières

Lausanne-Genève 2005	2
La mobilité de demain: quelle solution?	3
L'offre «Grandes lignes» de Rail 2000	4
Tenir compte du contexte régional	5
Dès 2005: davantage de trains et une meilleure couverture du territoire	6
Genève - Coppet	8
Coppet - Nyon - Gland	9
Gland - Rolle - Allaman	10
Allaman - Morges - Renens - Lausanne	11
La chaîne de transport	12

Quatre zones distinctes

Longue d'environ 60 km,
la ligne Lausanne – Genève
est divisée en zones.



Lausanne-Genève 2005: un projet ambitieux



- Davantage de trains
- Une meilleure desserte du territoire

Telles sont les principales caractéristiques du projet Rail 2000 (1ère étape) entre Genève et Lausanne. Cette brochure en décrit les principes.



Qu'est-ce que Rail 2000 ?

Avec Rail 2000, les trains circulent toutes les heures (voire toutes les demi-heures) et assurent des liaisons directes selon des axes traversant le pays dans toutes les directions. Ces trains sont en correspondance optimale dans les gares principales et permettent ainsi d'atteindre rapidement et confortablement toutes les régions de la Suisse.

Une troisième voie

Pour assurer ces correspondances, mais aussi pour offrir une capacité suffisante, il est nécessaire d'adapter l'infrastructure. Le 12 décembre 2004, la troisième voie CFF entre Coppet et Genève entre en service.



Cet ouvrage important est l'un des piliers du concept Rail 2000. Il permet une nette amélioration de la desserte régionale dans le bassin lémanique. Deux autres nouvelles infrastructures caractérisent Rail 2000: le dédoublement intégral de la voie entre Yverdon et Neuchâtel, ainsi qu'une nouvelle ligne entre Berne et Olten.

En bref

Rail 2000 (1ère étape) ce sont des trains:

- plus fréquents
- plus rapides
- plus confortables

La mobilité de demain: quelle solution ?

Le rail, moyen de transport à grande capacité et peu polluant, est la meilleure réponse à l'augmentation très importante des déplacements, prévue pour ces prochaines années.

Une demande croissante

L'arc lémanique, deuxième principale région économique de Suisse, engendre une mobilité sans cesse croissante, en particulier en direction de ses grandes et moyennes agglomérations.

Les conditions de cette mobilité sont un facteur déterminant de la vitalité économique régionale.

Un réseau routier saturé

Il n'échappe à personne que plus on approche des grands centres, plus la demande de déplacements augmente et plus les réseaux sont chargés. Tous les jours entre Allaman et Lausanne et entre Nyon et Genève des situations de surcharge et des accidents de la circulation rendent aléatoire la desserte routière des agglomérations lausannoise et genevoise.

Pourquoi promouvoir le rail?

Pour desservir les principaux pôles régionaux, trois facteurs principaux militent en faveur d'une mobilité fondée sur le chemin de fer:

- le bruit et la pollution de l'air dépassent les seuils tolérés par la législation;
- les voiries urbaines sont saturées, ce qui asphyxie les centres et met en péril leur vitalité économique;
- le chemin de fer, grâce à son site propre, est le moyen le plus rapide pour accéder au cœur des agglomérations.



L'offre «Grandes lignes» de Rail 2000

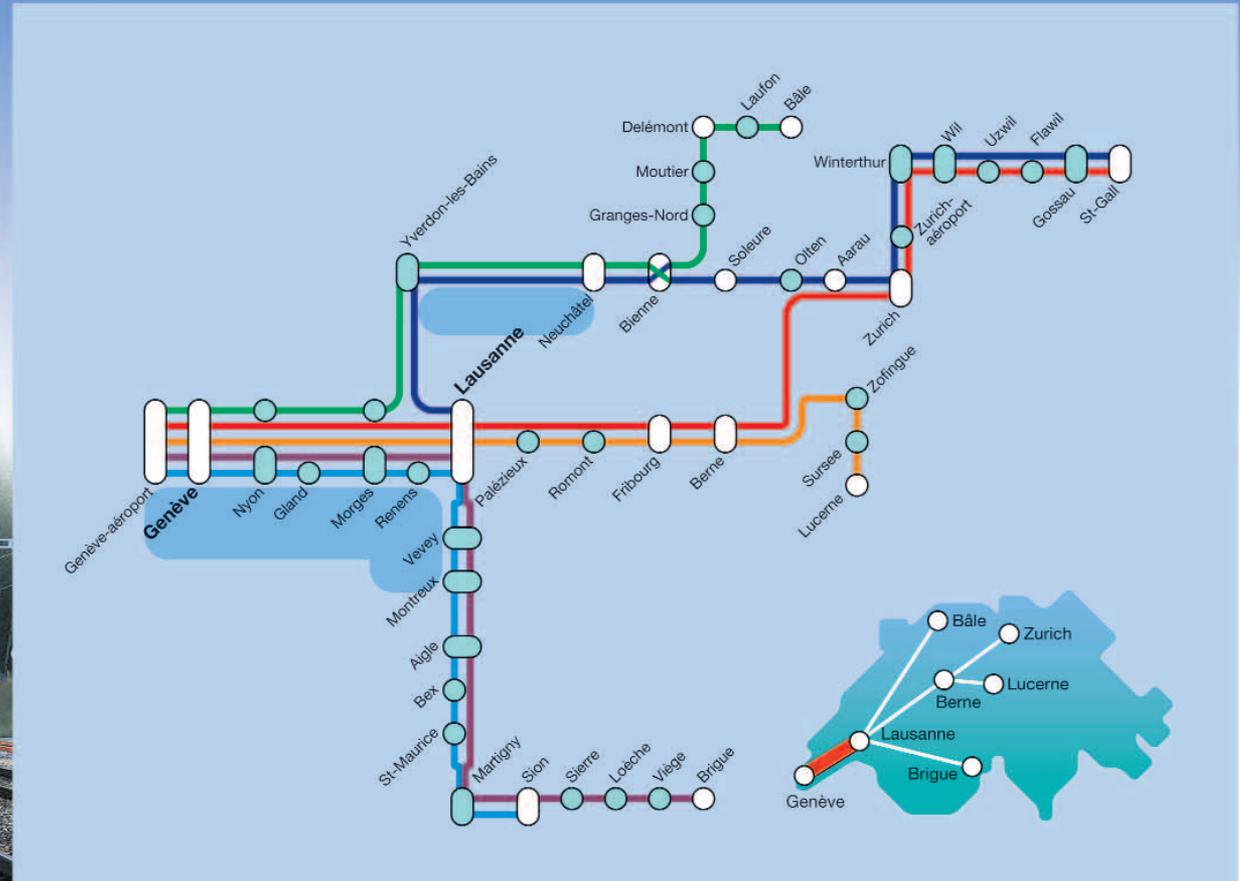
Tous les chemins mènent à Lausanne et Genève: cumulés, les trains venus de toute la Suisse constituent une offre très dense dans le bassin lémanique.

Des trains en provenance de:

- Bâle
- Saint-Gall / Zurich
- Lucerne / Berne
- Brigue / Sion

convergent chaque heure, voire chaque demi-heure, vers l'axe Lausanne – Genève.

Outre Lausanne et Genève, les gares de Renens, Morges, Gland et Nyon sont desservies par certains de ces trains.



Tenir compte du contexte régional

Bien que dense et structuré autour de centres urbains régionaux, l'habitat est relativement étendu et cette particularité doit être prise en compte.

Une région peuplée...

Genève, Lausanne, ainsi que le bassin versant entre ces deux villes abritent environ 480'000 habitants et 300'000 emplois.

... de manière continue

Même sans compter les deux villes principales, on dénombre quelque 180'000 habitants et plus de 80'000 emplois. Un tiers de cette population et la moitié des emplois sont concentrés dans un chapelet de six localités desservies par le chemin de fer: Renens, Morges, Rolle, Gland, Nyon et Versoix.

Deux types de flux de déplacements

Cette situation engendre deux types principaux de flux de déplacements:

- vers les centres régionaux;
- vers les deux pôles principaux, Genève et Lausanne.

Une organisation structurée du territoire

L'organisation du territoire met en évidence une polarisation autour des centres régionaux dont les plus importants (Nyon, Morges et Renens) disposent d'une infrastructure ferroviaire.

Pour conduire les voyageurs jusqu'aux gares CFF, un réseau de bus dessert ces villes et leur arrière-pays aux habitations très dispersées.

Le réseau routier

Le réseau routier et autoroutier est en majeure partie organisé sur ce mode d'urbanisation qu'il a contribué à renforcer.



Organisation spatiale de la région

Population des bassins versants (Chiffres de 2000)

Versoix	10'300 habitants
Coppet (Terre Sainte):	13'300
Nyon:	35'800
Gland:	17'800
Rolle:	9'650
Allaman (Aubonne)	5'050
Morges:	45'650
Renens:	44'200

Dès 2005: davantage de trains et une meilleure couverture du territoire

Les 5 points forts du concept d'offre Rail 2000 Lausanne - Genève.

- 1** Tirer profit au maximum de l'importante offre «Grandes lignes» pour assurer une liaison non-stop à la demi-heure entre Lausanne et Genève.
- 2** Créer une liaison ferroviaire rapide reliant les principaux pôles de transports régionaux entre eux et avec Genève et Lausanne.
- 3** Valoriser la compétitivité du transport ferroviaire régional pour les déplacements vers le centre des agglomérations.
- 4** Remplacer la desserte ferroviaire par un service de bus passant «devant la porte» pour les localités dont les gares sont mal situées par rapport à l'urbanisation.
- 5** Mettre en correspondance les divers types d'offre énoncés ci-dessus.

Grandes lignes

- Un IC (train InterCity) toutes les 30 minutes entre Lausanne et Genève.
- Pour Nyon et Morges: un train toutes les 15 minutes vers Genève et un toutes les 20 minutes environ en direction de Lausanne.
- Pour Nyon et Morges: un train chaque demi-heure en direction de la Riviera, du Chablais et du Valais, au lieu d'un seul par heure.
- Pour Gland et Renens: un train chaque demi-heure vers Genève et Lausanne dont une nouvelle liaison directe avec la Riviera, le Chablais et le Valais.
- Pour Rolle et Allaman: un train par heure vers Genève et Lausanne.

Trafic régional

Entre Genève et Coppet:

- construction d'une troisième voie affectée au trafic régional et autorisant une cadence à la demi-heure de l'offre régionale;
- prolongement systématique jusqu'à Lancy-Pont-Rouge des trains régionaux;
- création d'une nouvelle halte à Genève-Sécheron induisant une amélioration significative de l'offre dans l'agglomération genevoise.

Entre Coppet et Allaman:

Remplacement du train régional par des bus qui assurent les mêmes correspondances que le train, mais permettent de mieux desservir les villages périphériques:

- en passant au cœur des localités;
- en les desservant avec plusieurs arrêts;
- en assurant une cadence à la demi-heure entre Coppet et Gland, et à l'heure entre Gland et Allaman. Correspondance à Coppet, Nyon, Gland, Rolle et Allaman avec des trains InterRegio (IR).

Entre Allaman et Lausanne:

Deux lignes ferroviaires régionales assurent l'accès aux pôles de Morges, Renens et Lausanne et offrent de surcroît des liaisons diamétrales au travers de la gare de Lausanne:

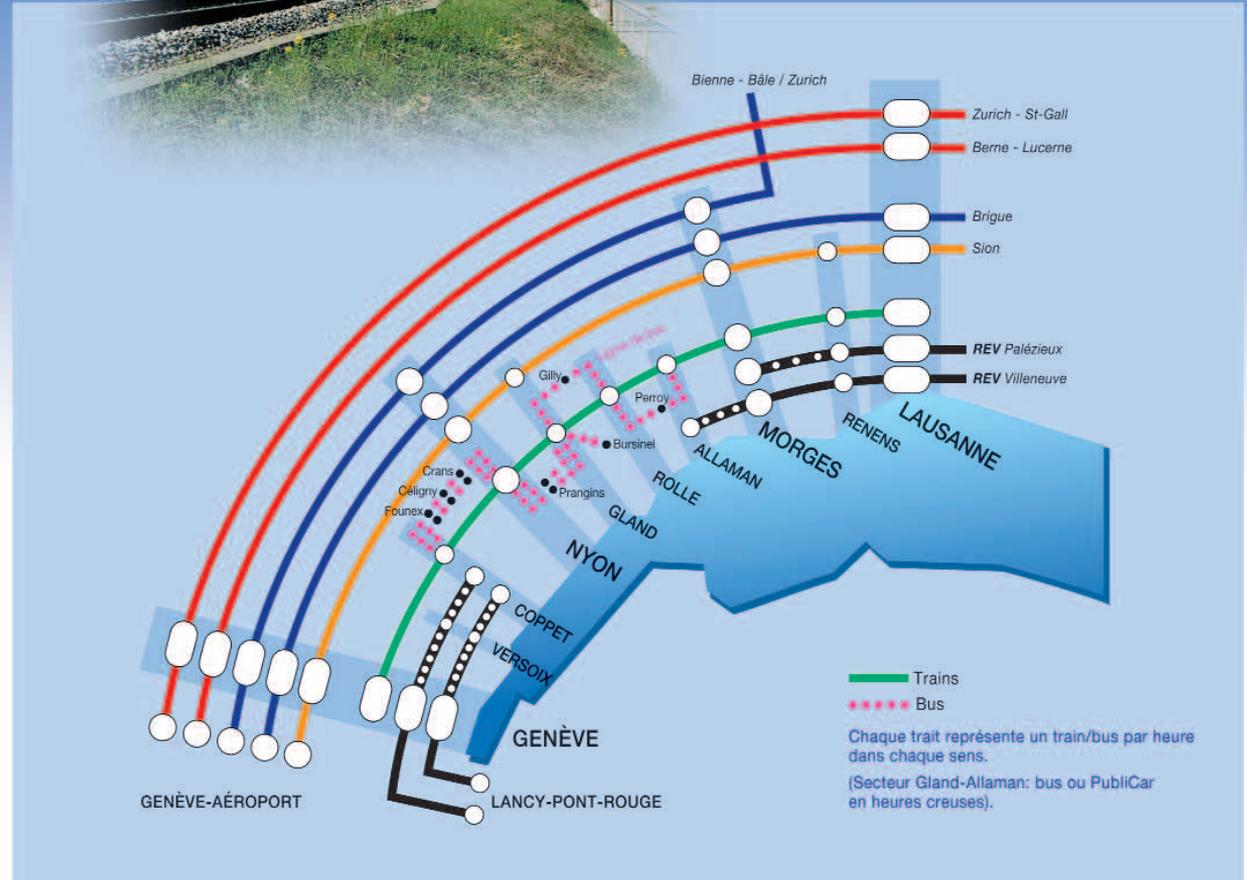
- un train par heure d'Allaman à Lausanne et au-delà jusqu'à Villeneuve, sans arrêt entre Morges et Renens;
- un train par heure de Morges à Lausanne, et au-delà jusqu'à Palézieux.



Le succès des premières réalisations

Un projet de cette envergure ne se réalise pas en quelques mois et, dans la mesure où des anticipations ont été possibles, certains objectifs de Rail 2000 ont déjà été réalisés entre Lausanne et Genève.

- La gare de **Morges** entièrement réaménagée est en service depuis 1997.
- Un train direct dessert chaque heure **Renens** depuis 1997. Il en résulte une augmentation sensible de la fréquentation des trains vers l'ouest du bassin lémanique.
- Les gares de **Gland et Coppet** sont desservies depuis 2001 chaque heure par un train direct.
- Un **parking d'échange (P+R)** de 129 places a été mis en service en 1998 à la gare de Coppet. Depuis que cette gare est desservie par un train sans arrêt jusqu'à Genève (2001), le taux d'occupation de ce parking a passé de 30% à 120%!
- La nouvelle halte de **Lancy-Pont-Rouge** a été mise en service le 15 décembre 2002.





Genève - Coppet

Un axe structurant le territoire

Entre Genève et Coppet, l'urbanisation se concentre sur le littoral. Le chemin de fer constitue un véritable «cordon ombilical» entre Genève et la Terre Sainte.

Un réseau routier surchargé et une ligne de chemin de fer performante

Tant l'autoroute que la route suisse sont surchargées aux heures de pointe sur ce tronçon. La ligne de chemin de fer, en revanche, permet d'accéder rapidement, sans encombre, au cœur de Genève.

Une capacité augmentée et une fréquence doublée

Aujourd'hui, trains régionaux et trains «Grandes lignes» cohabitent sur cet axe très chargé. La troisième voie permettra, dès 2005, d'augmenter simultanément l'offre de tous les types de trains. La voie «lac» sera affectée au trafic régional. Un tronçon à 4 voies au Creux-de-Genthod permettra de faire circuler un train régional toutes les demi-heures.

Une halte supplémentaire

Pour desservir le quartier de Sécheron et le secteur des institutions internationales, une nouvelle halte sera créée entre les avenues de France et de la Paix.

Un service prolongé jusqu'à Lancy - Pont-Rouge

Le terminus des trains régionaux entre Coppet et Genève ne sera plus la gare de Cornavin, mais la halte de Lancy-Pont-Rouge.

Correspondances à Coppet

Le train régional Coppet - Genève est en correspondance à Coppet avec le train InterRegio (IR) qui dessert également Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges, Renens et Lausanne et offre ainsi un accès plus rapide, des localités sises entre Coppet et Genève, aux autres pôles de l'arc lémanique. Ce train régional est aussi en correspondance à Coppet avec les lignes de bus qui sont connectées à cette gare.



Coppet – Nyon – Gland



Un fort développement

Entre 1990 et 2000, la population des localités comprises de Coppet à Gland, entre le lac et la frontière nationale, a augmenté de 20%. Cette augmentation ne s'est pas produite seulement dans les localités centres mais aussi dans l'arrière-pays (Terre Sainte, bassin du chemin de fer Nyon - St-Cergue).

Proximité et rapidité

Pour pouvoir mettre en place une offre de transport public attrayante dans cette région dynamique, l'accent a été mis sur:

- la proximité du bus, qui va chercher les clients près de chez eux;
- la rapidité du train (InterRegio) en correspondance avec les bus.

Il en résulte, pour les voyageurs, des gains de temps «porte-à-porte» appréciables.

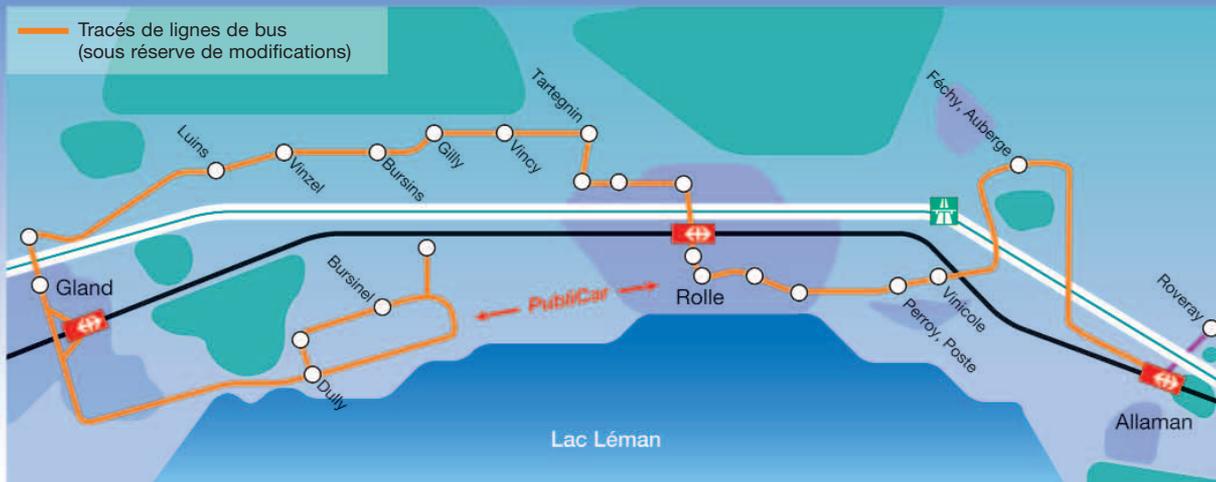
Un service étoffé

Pour assurer des correspondances dans les deux directions avec les trains InterRegio à Coppet, Nyon et Gland, deux bus desservent chaque heure de manière fine le territoire des communes de Founex, Céligny, Crans-près-Céligny et Prangins. Les autres communes de Terre Sainte sont également raccordées par bus à Coppet, alors que le chemin de fer Nyon - St-Cergue draine vers la gare de Nyon un bassin de près de 8'000 habitants (sans compter Nyon).

Le pôle d'échange de la gare de Coppet

Lieu de correspondance, de convergence de lignes de bus et équipée d'un parking d'échange (P+R), la gare de Coppet devient un véritable pôle d'échange régional.

Gland – Rolle – Allaman



Le chemin de fer en marge de l'urbanisation

Il se trouve que, mis à part la gare de Gland bien centrée par rapport au territoire urbanisé de la commune, les haltes de Gilly-Bursinel et Perroy, ainsi que les gares de Rolle et d'Allaman sont plutôt périphériques, voire éloignées des lieux d'habitation qu'elles desservent.

Le bus rapproche

Grâce au bus passant au cœur des localités et raccordé aux points d'arrêt du train InterRegio (Gland, Rolle, Allaman), l'accès en transports publics vers Genève et Lausanne ainsi que vers les autres pôles lémaniques est accéléré.

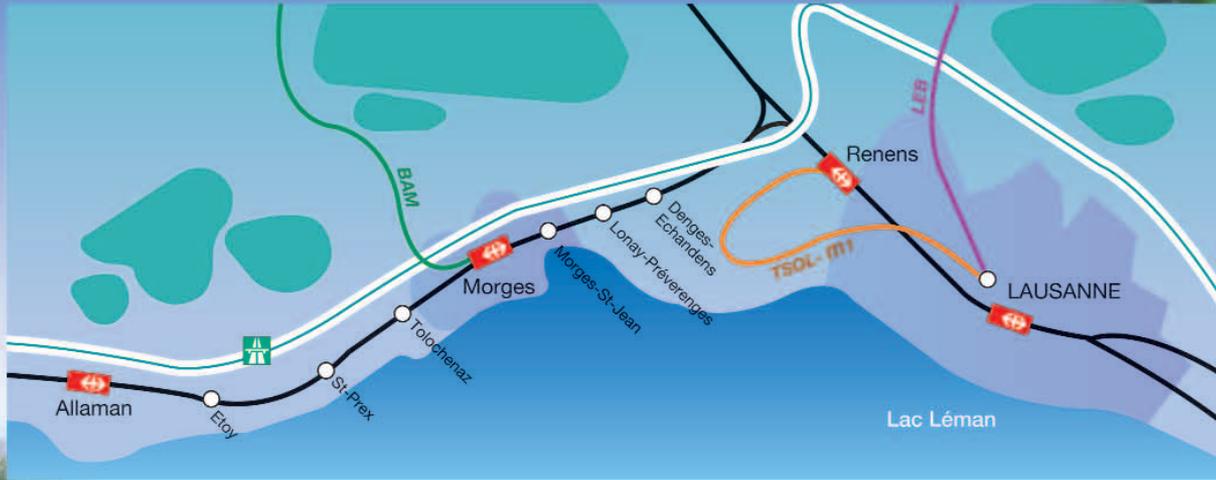
Une ligne Bursinel – Dully – Gland – Vich – Luins – Vinzel – Bursins – Gilly – Vincy – Tartegnin – Rolle – Perroy – Fécly – Allaman met en relation toutes les localités de ce périmètre.

Offre à la demande

La desserte de Bursinel vers Rolle est assurée par un service de PubliCar (minibus sur appel).



Allaman - Morges - Renens - Lausanne



Un service ferroviaire d'agglomération intégré au Réseau Express Vaudois (REV)

Les déplacements dans l'agglomération Lausanne - Morges sont certes fortement polarisés sur Lausanne, mais nombreux sont ceux qui traversent Lausanne pour aller, par exemple, des zones d'habitation situées à l'est, vers les zones d'emploi de l'ouest.

Pour répondre à deux types de besoins, le principe du REV est fondé sur des lignes ferroviaires transitant par la gare de Lausanne (diamétrales),

les trains ne s'y arrêtant que quelques minutes.

Deux lignes du REV circuleront sur l'axe Allaman - Lausanne:

- une ligne Allaman - Ettoy - St-Prex - Tolochenaz - Morges - Renens - Lausanne
- une ligne Morges - Morges-St-Jean - Lonay/Préverenges - Denges/Echandens - Renens - Lausanne

L'horaire de ces deux lignes est décalé d'une demi-heure au départ de Lausanne et à l'arrivée à Lausanne. Elles offrent des temps de parcours performants,

parfaitement concurrentiels avec l'automobile (par exemple: 25 minutes de St-Prex à Lutry ou 30 minutes de Morges-St-Jean à Puidoux) mais, surtout, nettement moins aléatoires que par l'autoroute surchargée.



La chaîne de transport



Rail 2000 doit être compris comme une composante de l'offre de transport qui, jour après jour, permet de répondre à nos besoins de mobilité.

Entre Lausanne et Genève, Rail 2000 contribue à une chaîne de transport efficace en offrant:

- une desserte par bus proche du domicile, de la place de travail, de l'école, du commerce ou du service, lorsque le chemin de fer est trop éloigné;
- un stationnement proche de la gare qui facilite l'accès au train pour ceux qui ne bénéficient pas d'une desserte en transport public adaptée;
- des gares accueillantes, modernes, où l'on dispose de toute l'information nécessaire;
- des trains fréquents, rapides et confortables.

Canton de Vaud

Département des infrastructures
Service des transports
info.st@vd.ch

République et Canton de Genève

Département de l'intérieur,
de l'agriculture et de l'environnement
Office des transports et de la circulation
Environnement-Info
otc.secretariat@etat.ge.ch

CFF SA

Division voyageurs
Trafic régional de Suisse occidentale,
Lausanne
railinfo@cff.ch

(Sous réserve de modification du concept)

