

International • Voyageurs

Léman Express : une nouvelle organisation binationale

La mise en exploitation du Léman Express se rapproche – elle est prévue pour décembre 2019 – et nécessite d'être préparée.

Sylvain Meillasson

Les chemins de fer fédéraux suisses CFF et la SNCF ont à cet effet décidé, le 14 septembre 2016 à Zurich, de mettre sur pied une nouvelle organisation binationale pilotée par Daniel Leuba (CFF) et Armelle Laugier (SNCF). Il reviendra à cette entité, dès le premier trimestre 2017, de tester les concepts d'exploitation élaborés précédemment ou encore d'évaluer l'impact des différents systèmes de sécurité et du parc composite de matériel roulant du Léman Express (230 km de lignes,

45 gares desservies). Rappelons que ce parc de 40 automotrices composé de 23 rames Flirt (Stadler) bi-fréquences et de 17 Régiolis (Alstom) tricourant doit être déployé dans le cadre de ce service ferroviaire international.

La formation des personnels concernés (dont les conducteurs restant rattachés à leur entreprise ferroviaire respective) fera aussi partie des attributions de la nouvelle direction transfrontalière. Parallèlement, une filiale commune aux CFF (60 % du capital) et à la SNCF (40 %) sera créée avant la fin de 2016 et deviendra opérationnelle

Lémanis SA, une filiale commune aux CFF (60 % du capital) et à la SNCF (40 %), sera créée avant la fin de 2016 et deviendra opérationnelle courant 2017

courant 2017. Lémanis SA (c'est son nom) prendra la suite de Transferis (apparue en 2008, liquidée d'ici à la fin de l'année) et accompagnera le lancement commercial du Léman Express. Elle servira également d'interface avec

les Autorités organisatrices suisse et française.

Le Léman Express desservira un bassin de population, couvrant les cantons suisses de Genève et de Vaud ainsi que la région Auvergne-Rhône-Alpes, de plus d'un million d'habitants. Ce service est appelé à transporter quotidiennement 50 000 voyageurs. ■

La jonction entre les attaques suisse et française sur la partie souterraine de la future liaison de 16 km Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) est intervenue le 23 septembre 2016.



France • Infrastructure

Haute-Savoie : le volet français des travaux CEVA (presque) sur les rails

La future liaison internationale CEVA progresse. La jonction entre les sections en souterrain suisse et française est intervenue. Elle se décline aussi sur territoire français par le biais de chantiers de modernisations.

Sylvain Meillasson

La future liaison internationale Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) se décline sur le territoire français par le biais de chantiers de modernisations concernant soit les antennes de l'étoile de Savoie, soit les gares de La Roche-sur-Foron et d'Annemasse. Cependant, certains aménagements, pourtant nécessaires, n'ont pas encore été lancés.

Modernisation d'Annemasse - La Roche-sur-Foron

La section à voie unique Annemasse - La Roche-sur-Foron (1885, 16,906 km, 18 ‰, 25 kV 50 Hz, 110 km/h) bénéficie de la mise en place d'un cantonnement plus fluide des trains de type Block Automatique Lumineux (BAL), en remplacement du Block Manuel de Voie Unique (BMVU). L'opération, qui permettra d'augmenter la capacité de la

ligne, implique la création d'un Poste tout Relais à Transit Souple Informatisé (PRSI) à Reignier (entre Annemasse et

La Roche-sur-Foron). Cette création nécessite la réalisation d'un nouveau bâtiment, son équipement, les liaisons des supports de signalisation et de télécommunication. Ce PRSI sera télécommandé depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) d'Annemasse déjà en charge de la ligne Longeray - Publier (- Évian). Des travaux de

voie et de caténaire sont également prévus. En gare de Reignier, ils se traduisent par la suppression d'une voie de débord, le renouvellement d'une partie de l'évitement et la suppression de portiques souples. En ligne, des supports caténaires seront adaptés (rehaussement des feeders) au droit des futurs signaux. Les adaptations en gare de la Roche-sur-Foron portent sur la modification des installations assurant la transition entre le BAL et le BMVU. Ce système demeure utilisé sur les lignes en direction d'Annecy et de Sallanches. La mise en service de l'ensemble de ces installations interviendra fin 2018, simultanément aux opérations de CEVA modifiant le PCD d'Annemasse. Il n'y aura pas de phasage intermédiaire afin d'optimiser les coûts du projet. Pour sa part, la gare d'Annemasse bénéficie de la création d'un nouveau quai (le n°4) et de la voie G afin d'accueillir les trains suisses

Le remplacement du BMVU sur La Roche - Sallanches et La Roche - Annecy est à terme essentiel pour l'exploitation du futur RER transfrontalier Léman Express.

sous caténaire 15 KV 16,7 Hz. Son faisceau sera remanié, ses quais seront allongés et rehaussés alors qu'un passage souterrain (80 m

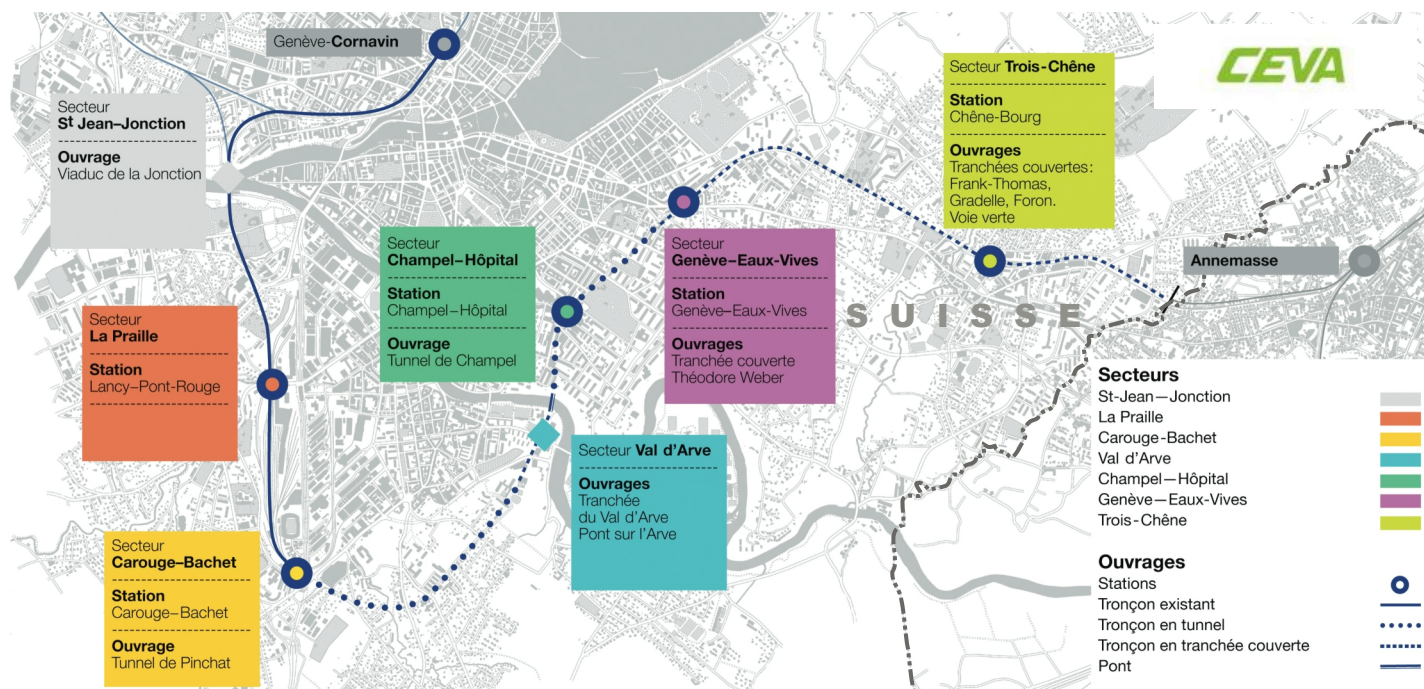
de long pour 6 m de large) sera créé. Ces opérations relèvent d'un projet de nouvelle gare (Gare & Connexion) et Pôle d'échanges multimodal (PEM) sous maîtrise d'ouvrage d'Annemasse Agglo. Notons par ailleurs que sont attendus le réaménagement de 18 gares de Haute-Savoie d'ici fin 2019, conformément au calendrier

CEVA, l'installation d'une radio sol-train GSM-R à l'horizon 2019-2020, la suppression de trois passages à niveau sur Étrembières - Reignier. En revanche, le doublement (partiel) de la section Reignier - La Roche-sur-Foron n'est pas encore engagé, pas plus que la modernisation d'autres sections. L'évitement de Reignier permet en l'état les croisements. Le doublement de la voie ferrée, au-delà en direction de La Roche-sur-Foron, apporterait plus de capacités et de souplesse à l'exploitation. Il a été inscrit au Contrat de Plan État-Région.

La gare d'Annemasse bénéficie de la création d'un nouveau quai (le n°4) et de la voie G afin d'accueillir les trains suisses sous caténaire 15 KV 16,7 Hz. Son faisceau sera remanié.

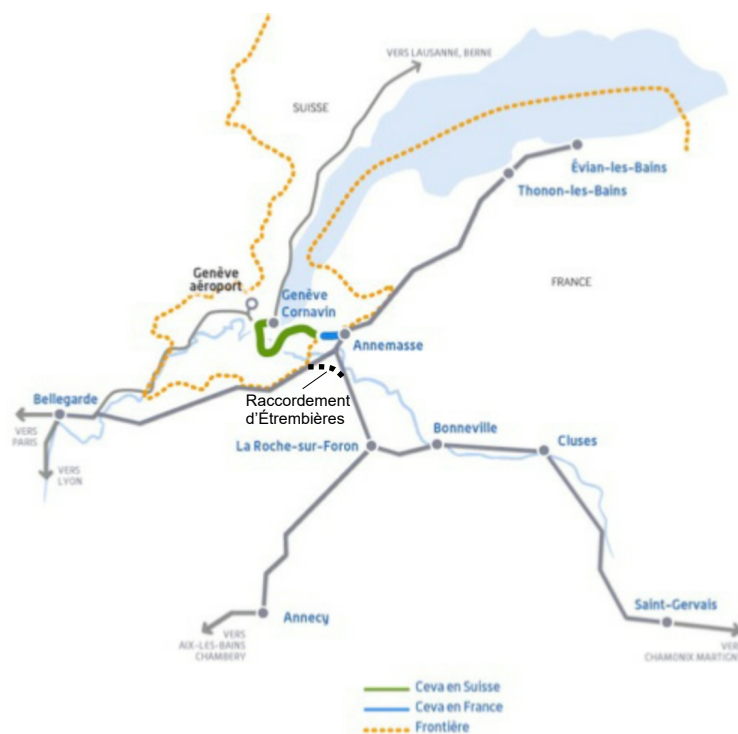


Laurent Charlier



La suppression généralisée du Block manuel, essentiel pour le futur Léman Express

Le comité de pilotage, réuni le 14 juin 2016 par le préfet de Haute-Savoie, a décidé d'engager les études de mise à double voie et de modernisation de certaines installations (voir ci-dessous). C'est seulement à l'issue de ces études, ou du moins lorsque celles-ci seront suffisamment avancées (fin 2017-courant 2018), que les aménagements à réaliser en priorité seront proposés. Cela vaut également pour la signalisation. Le remplacement du BMVU sur La Roche - Sallanches et La Roche - Annecy est à terme essentiel pour l'exploitation du futur RER transfrontalier Léman Express. Il en va de même pour la mise en œuvre d'un réseau de télécommunications moderne, couvrant l'ensemble de l'étoile de Savoie. Des travaux de rénovation (dits de phase 2 et inscrits au CPER pour quelque 28 millions d'euros) de la ligne La Roche-sur-Foron - Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet doivent cependant intervenir en 2018. Ils permettront d'éviter l'abaissement de la vitesse sur certaines sections et de renforcer la desserte. ■



Shunter Annemasse : le projet de raccordement d'Étrembières

Le comité de pilotage du 14 juin 2016 a été l'occasion de présenter différents tracés pour le raccordement d'Étrembières. Il n'a cependant pas été donné de suite à ces études, pour l'instant. Ce raccordement (prévu depuis fort longtemps) vise à connecter les sections (Bellegarde -) Longeray - Annemasse et Annemasse - La Roche-sur-Foron. Il permettrait des liaisons directes (sans rebroussement à Annemasse) de et vers la vallée de l'Arve et serait d'un grand apport à un éventuel TGV Paris - Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet. Notons que la région Auvergne - Rhône-Alpes est actuellement en discussion avec la direction Intercités de la SNCF afin de trouver « une solution de préservation » pour la desserte Paris - Savoie de nuit (lire La lettre ferroviaire n°158 du 30 août 2016).