

Tribune de Genève



Supplément réalisé en partenariat avec les CFF

L'extension souterraine de Cornavin

- Deux voies souterraines et un quartier repensé
- Le Léman Express tout en cadence
- Les chantiers de Léman 2030 avancent
- A découvrir: les pavillons de Léman 2030 et une exposition à Cornavin!

Deux voies souterraines et un quartier repensé

Deux nouvelles voies et un quai supplémentaires permettront aux CFF d'adapter l'offre ferroviaire à l'augmentation prévue des voyageurs

S'étendre en mordant sur la surface ou se développer sous terre? La seconde option l'a emporté: l'extension de la gare Cornavin, terminée d'ici 2031, se fera à environ 17 mètres de profond. Ce projet d'envergure permettra aux CFF d'adapter leurs capacités de passagers à la forte hausse attendue dans les quinze années à venir.

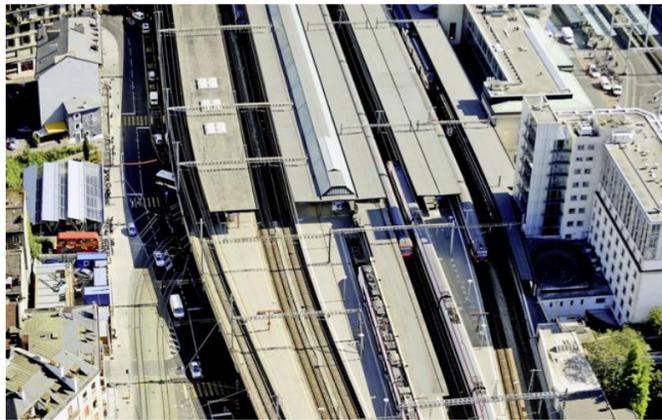
«L'augmentation de l'offre prévue à terme en trafic grandes lignes et en trafic régional ne pourra entièrement voir le jour que si la gare Cornavin dispose de voies supplémentaires», confirme Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT).

Si l'accroissement des capacités du nœud ferroviaire de Genève est une nécessité, la question de savoir sous quelle forme réaliser cette extension a demandé de longs mois de négociation. Initialement prévue en surface, l'extension a suscité de nombreux débats, notamment en raison de l'emprise que cette première variante aurait eue sur le sud du quartier des Grottes.

A la suite de la forte mobilisation de la population genevoise, menée par le Collectif 500 et soutenue par les élus, les partenaires du projet (les CFF, l'Office fédéral des transports, le Canton ainsi que la Ville de Genève) se sont penchés sur différentes options avant de se mettre d'accord sur le projet souterrain. «Je suis soulagé d'avoir trouvé une solution avec nos partenaires et je tiens à les remercier, se réjouit le directeur des CFF, Andreas Meyer. C'est une solution sur mesure, qui ne touchera pas au quartier des Grottes, un symbole fort à Genève. Je me réjouis que ce projet démarre!»

Cinq kilomètres de voies

Concrètement, la variante choisie prévoit la construction d'un nouveau quai situé sous les actuelles voies 7 et 8 et la place de Montbrillant. Construit en souterrain, il donnera accès à deux nouvelles voies. Cet ouvrage sera principalement dédié aux trains InterRegio et InterCity. Les voies qu'ils occupent actuellement en surface seront quant à elles destinées en priorité au futur Léman Express. Afin de réaliser cette nouvelle infra-



L'extension de la gare de Cornavin devrait être terminée en 2031. L.GUIRAUD

structure, cinq kilomètres de voies supplémentaires verront le jour entre le chemin de l'Impératrice à Chambésy et l'avenue Edmond-Vaucher, dans le quartier de la Servette. En direction de Lausanne, l'ouvrage suivra le tracé de la ligne ferroviaire actuelle et prendra la forme d'une tranchée couverte à deux voies entre la gare et Sécheron. Côté ouest, un nouveau tunnel à une voie passera sous

Saint-Jean et ressortira de terre au niveau de l'avenue d'Aire. A noter que cette variante permet de réaliser par la suite deux voies et un quai supplémentaires en souterrain si nécessaire.

Un financement tripartite

Devisés à 1,6 milliard de francs, ces travaux seront financés conjointement par la Confédération, à hauteur de 1 milliard, l'Etat de Genève, qui

paiera 416,5 millions, et la Ville, qui mettra les 111,3 millions restants. Le financement fédéral est d'ores et déjà garanti puisque ce projet fait partie de l'étape d'aménagement 2025 qui a été approuvée par le peuple suisse lors de la votation FAIF de février 2014, acceptée à 76,6% dans le canton de Genève.

Du côté du canton, le Grand Conseil devrait se prononcer au mois de juin. Le conseiller d'Etat en charge de la Mobilité, Luc Barthassat, se dit confiant quant à l'issue de ce vote. Quant au Conseil municipal de la Ville, il se prononcera cet automne au plus tard. Si les financements du Canton et de la Ville étaient refusés, la Confédération réaliserait alors une extension de capacité en surface.

Réaménagement des espaces urbains

Les travaux d'extension de la gare sont une aubaine pour Genève, qui profitera de l'occasion pour remodeler toute une partie du centre-ville. «Il va effectivement y avoir une profonde modification de tous les aménagements autour de la gare, indique le conseiller administratif en charge des Constructions et de l'Aménagement, Rémy Pagani. La zone concernée s'étendra de la place des Grottes à la rue de la Servette en passant par la rue des Gares, la zone du Quai 9 et la place de Cornavin. Les deux passages situés sur les côtés de la gare seront refaits et nous réfléchissons à créer une passerelle reliant le bâtiment de la poste à la rue de Lausanne.»

Caroline Zumbach Benz

Repères

Chronologie

2019: travaux préparatoires. 2024: création du nouveau quai, début du creusement des tunnels est et ouest. 2031: mise en service.

Chiffres clés

Le nombre de voyageurs est passé de 50 000 en 2010 à 70 700 en 2014, pour une projection à environ 100 000 en 2030.

La gare Cornavin accueille actuellement 600 trains par jour. Ils seront au nombre de 800 à l'horizon 2030.

L'extension de la gare de Genève est une étape indispensable pour pouvoir, à terme, passer à la cadence au quart d'heure entre Genève - La Plaine et Genève - Lausanne. C.Z.B.

Démarrage des travaux prévu pour 2024

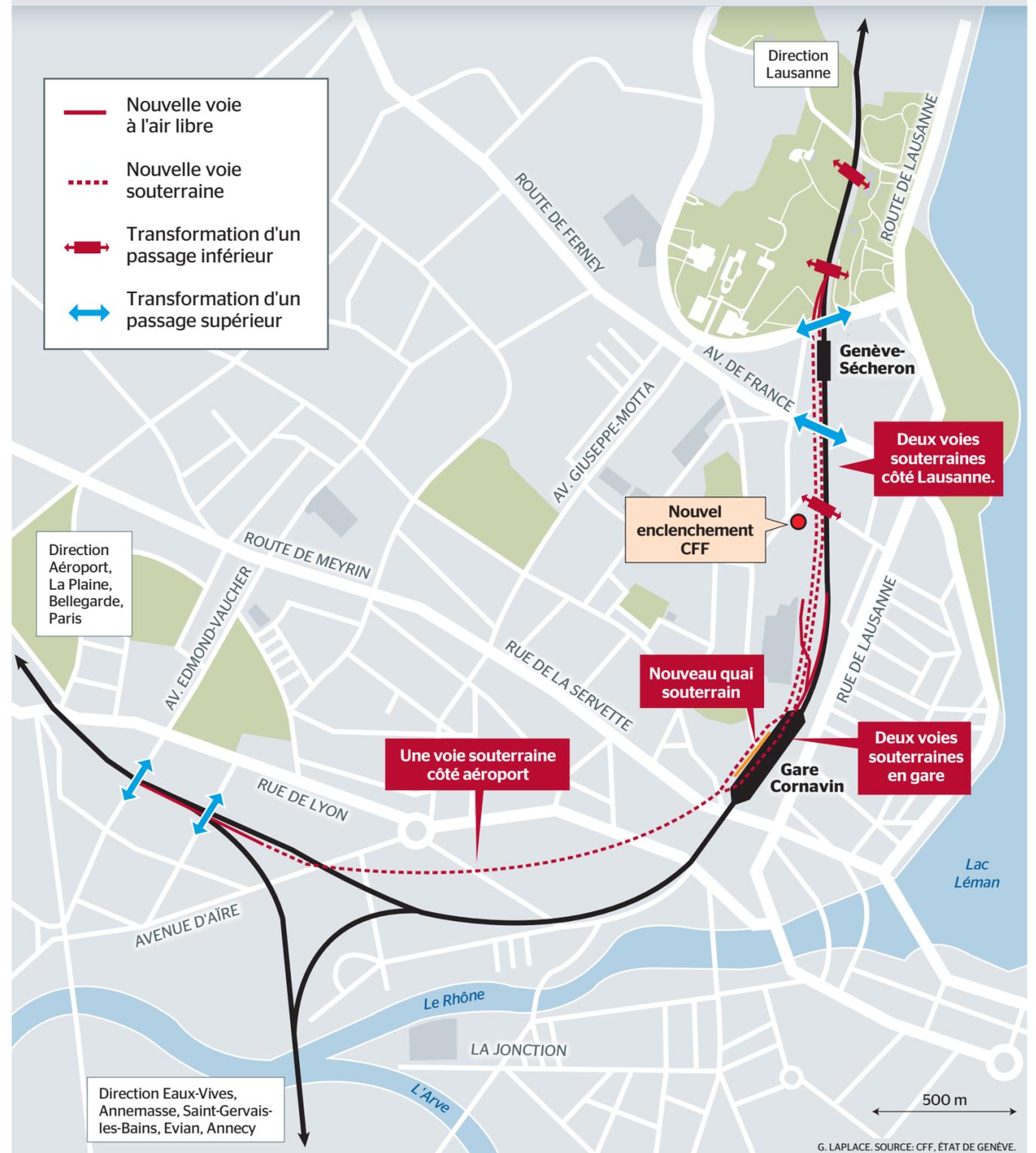
Le lancement des travaux d'extension de la gare est annoncé pour 2024. Si ce délai peut sembler lointain, il s'explique par la complexité du chantier qui se déroulera en plein cœur de la ville. «Il y a de nombreuses données à prendre en compte, indique Philippe Edder, ingénieur en charge du Team Nœud de Genève aux CFF. Nous devons faire en sorte de réaliser deux voies supplémentaires dans une zone fortement densifiée en tenant compte du bâti existant et en maintenant le trafic ferroviaire et automobile. Par ailleurs, la particularité de ces travaux est qu'ils se dérouleront sur un long faisceau de cinq kilomètres.» Le spécialiste précise aussi que «la gare de Genève a la particularité d'être en bout de réseau suisse: l'entretien et le nettoyage des véhicules se déroulent donc sur ce site. Nous devons assurer la continuité de ses tâches essentielles.»

Autre point à relever, la présence de différentes entreprises, à l'image de La Poste, qui développent leurs activités dans le périmètre et doivent pouvoir continuer à être actives

pendant les travaux. Enfin, il existe une autre difficulté spécifique à la gare Cornavin: l'existence de deux courants électriques. «Cela tient à la présence des trains français qui fonctionnent sur un réseau différent des lignes suisses, ajoute Philippe Edder. Nous devons en tenir compte pour orienter les véhicules.»

Si le chantier d'extension de la gare à proprement parler débutera en 2024, des travaux préliminaires commenceront dès 2019. Ils permettront de déplacer le tunnel de lavage actuellement situé sur le passage des futures lignes, de refaire le système d'enclenchement et de créer de nouvelles voies de garage. L'emplacement de ces dernières est encore à définir. «Nous ne disposons pas à ce stade de tous les détails techniques. Il faut savoir que nous œuvrons par phases, précise l'ingénieur. A chaque étape, nous affinons les données. Nous avons terminé les études préliminaires et travaillons actuellement sur l'avant-projet. Nous informerons la population sur les différentes étapes du projet.» C.Z.B.

Le projet d'extension souterraine de la gare Cornavin



Le projet d'agrandissement souterrain fait l'unanimité

L'agrandissement prévu fait l'objet d'un consensus rare à Genève. Politiques, habitants et associations soutiennent la version en profondeur

Le nouveau projet d'extension souterraine de la gare Cornavin présenté en décembre fait l'unanimité. Politiques, associations environnementales ou habitants du quartier des Grottes se déclarent favorables à cette variante. Un consensus plutôt rare à Genève et qui était loin d'être acquis il y a quelques mois. Comment expliquer ce succès?

Selon le président de l'Association transports et environnement, Thomas Wenger, cet engouement tient à la qualité du projet. «Agrandir la gare Cornavin de manière souterraine était la solution optimale. Elle a l'avantage de préserver le quartier des Grottes tout en créant les deux voies supplémentaires nécessaires à assurer la hausse du nombre de passagers prévue.»

Il se réjouit également que le projet permette, dans une seconde étape, de créer si nécessaire deux voies et un autre quai supplémentaires, faisant ainsi passer de deux à quatre le nombre de voies souterraines. «Cela



A Genève, les divers milieux politiques et associatifs reconnaissent l'avantage d'une extension de la gare en profondeur. STEVE IUNCKER-GOMEZ

n'aurait pas été possible en cas d'extension en surface», rappelle le président.

Dialogue et cohésion

Pour le Collectif 500, à la base de l'initiative «Pour une extension souterraine de la gare», les avantages de cette variante sont incontestablement à la base de ce consensus. «Il ne faut pas se leurrer, ce qui fait l'unanimité autour de ce projet, c'est sa qualité en matière de performance ferroviaire, souligne Morten Gisselbaek, porte-parole du groupement. Le fait qu'il per-

mette de sauver un quartier, c'est évidemment un plus, mais ça n'aurait pas suffi si le projet n'avait pas été aussi performant. Cette extension représente une réelle solution d'avenir pour développer les équipements de transports en commun. Ce sera également l'occasion de réaménager les alentours de la gare, ce qui est essentiel!» Et de conclure: «Ça valait vraiment la peine de se battre et nous sommes spécialement fiers de l'unanimité qui se dégage, d'autant plus qu'il existe maintenant un véritable dialogue entre les habitants, les autorités

politiques et les CFF. J'ajouterais que cette victoire a créé une réelle cohésion dans le quartier. Elle fait désormais partie de l'histoire des Grottes.»

Au cœur du réseau

Pour les Verts, la décision d'aller de l'avant est avant tout un pas essentiel pour le développement du rail dans la région.

«Le choix de la variante souterraine nous ravit», annonce Lisa Mazzone, ex-présidente de la section genevoise, devenue conseillère nationale. Cette extension permettra de créer un vrai réseau de transport ferroviaire et d'améliorer la desserte. Jusque-là, Genève, c'était un peu le bout de la Suisse. Le lieu où les trains s'arrêtaient. Désormais, Cornavin sera au cœur d'un vrai réseau ferroviaire qui se développera notamment vers la France voisine.»

La conseillère nationale se réjouit que l'initiative du Collectif 500 ait été largement acceptée par le Grand Conseil. «Les élus y ont vu l'occasion d'aller de l'avant sans défigurer Genève en lui amputant un quartier emblématique.»

Un avis que partage la cheffe du groupe PLR Nathalie Fontanet. «Je ne peux que me féliciter que le Grand Conseil arrive sur un tel sujet à avoir une quasi-unanimité. Nous avons besoin de cette extension et l'option souterraine est la meilleure solution dans ce contexte.» **C.Z.B.**

Des personnalités livrent leur lien à la gare ou au train



Claude Inga Barbey, humoriste, auteur et comédienne

Sauver des îlots «L'extension souterraine de la gare permettra d'épargner une partie du quartier des Grottes et de l'Îlot 13. Il s'agit de lieux essentiels pour Genève. Cette sauvegarde est absolument primordiale car ces espaces sont de plus en plus rares dans cette ville où l'argent a tout envahi. Il faut sauver cette autre Genève qui essaie encore d'exister et où rien n'est encore prévisible.»



Metin Arditi, écrivain

Un lieu de travail «Je suis amoureux des CFF. Cela remonte à mes premières années en Suisse, lorsque j'avais 6-7 ans. J'ai des souvenirs merveilleux de voyages avec mes parents ou avec l'école. Prendre le train en Suisse, c'est quasi une fête pour moi. Parfois je monte dans un wagon dans le but unique de travailler. Il est essentiel de développer le rail pour l'équilibre écologique.»



Maria Mettral, comédienne

Sûr et agréable «Dès que je dois me rendre à Lausanne ou au-delà, je prends le train. En fonction des spectacles dans lesquels je joue, il m'arrive d'utiliser ce moyen de transport pendant plusieurs mois d'affilée. Ça n'a aucun sens de se déplacer en voiture sur des axes de circulation chargés. Dans le train, on peut travailler, discuter, voir le paysage. C'est de loin le mode de transport le plus sûr et agréable.»



Philippe Cohen, auteur et metteur en scène

Investissement raisonnable «J'ai un abonnement demi-tarif et prends régulièrement le train en fonction de ma destination. J'en profite pour travailler, écrire, écouter et mémoriser des textes parfois. De manière générale, je pense qu'il est raisonnable d'investir dans le rail et je suis favorable au projet d'extension souterraine afin de ne pas voir disparaître un quartier comme celui des Grottes.» **C.Z.B.**

Le Léman Express tout en cadence

La gare actuelle de Genève Cornavin suffit pour accueillir le futur Léman Express. Mais pour développer l'offre régionale transfrontalière, son extension souterraine est indispensable

Les travaux d'extension de la gare de Genève Cornavin sont un préalable nécessaire aux développements de l'offre des trains nationaux et internationaux. Ils auront également une grande influence sur le trafic régional en offrant au futur Léman Express la possibilité d'harmoniser ses cadences au quart d'heure sur l'ensemble de son périmètre suisse. Pour mémoire, ce réseau régional, dont le

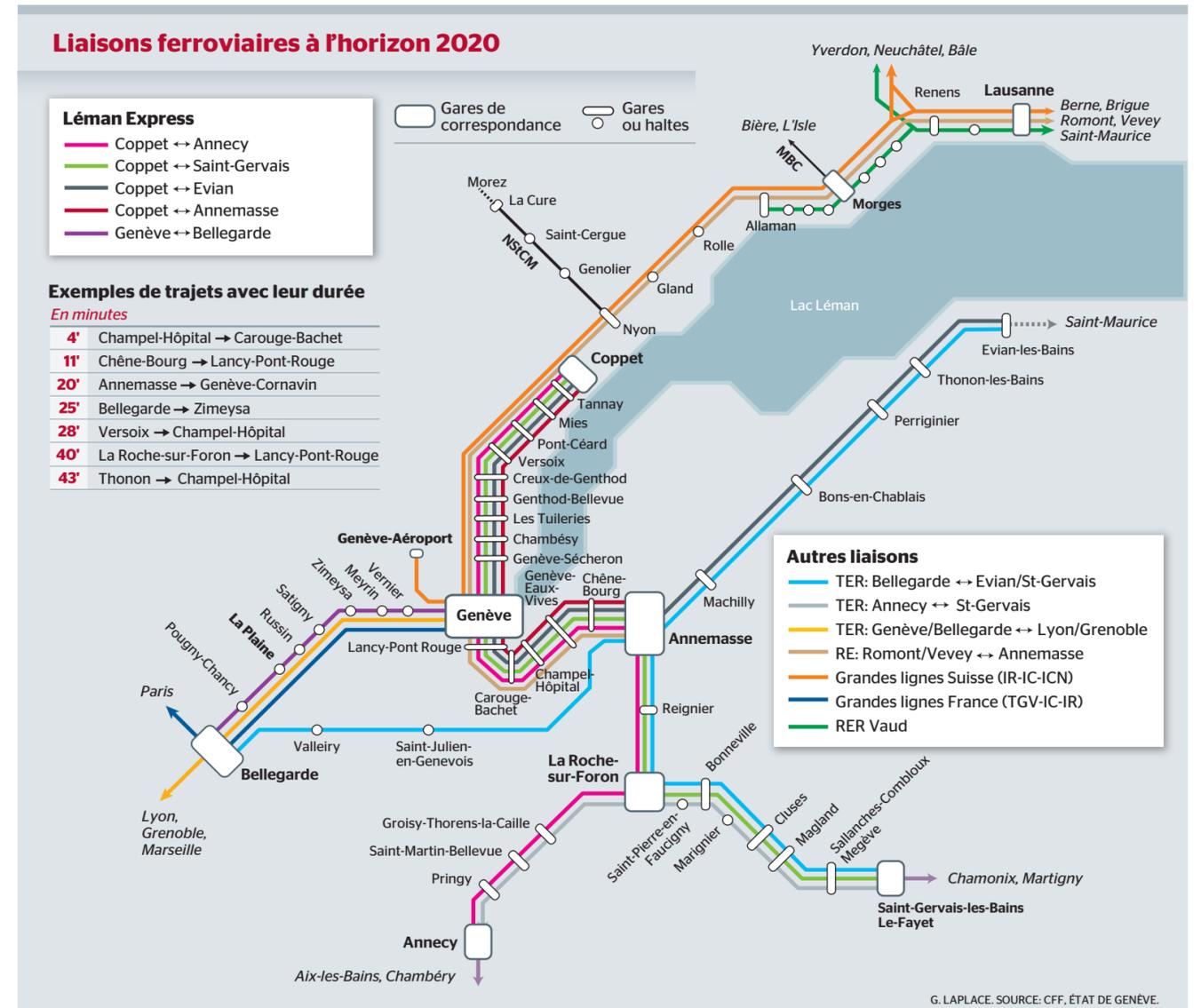
nom a été décidé suite à une consultation publique lancée sur Internet, franchira les frontières des cantons de Genève, Vaud et des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Il permettra de relier les réseaux suisse et français de part et d'autre du Léman. Dès sa mise en service, jusqu'à six trains par heure circuleront au cœur du réseau entre Coppet et Annemasse. Concrètement, le Léman Ex-

press permettra de relier la gare Cornavin à Annemasse en 20 minutes, Lancy-Pont-Rouge à Thonon-les-Bains en cinquante minutes ou Coppet aux Eaux-Vives en vingt-cinq minutes.

Environ 240 trains du Léman Express desserviront ainsi chaque jour la gare Cornavin. «La gare actuelle a la capacité d'accueillir le Léman Express avec une cadence au quart d'heure entre Coppet et Annemasse, mais ne permet pas d'augmenter la cadence entre Genève et La Plaine, indique Marie-José Brélaz, en charge de la communication de CFF Voyageurs. Dès 2031, grâce à l'extension souterraine de la gare de Cornavin, et pour autant que certains aménage-

ments complémentaires soient réalisés sur la ligne, la cadence entre La Plaine et Genève pourra également passer au quart d'heure.» Par ailleurs, dans l'optique de faciliter la vie des usagers, les CFF prévoient de réorganiser totalement la circulation des trains dans la gare. Ces réaménagements permettront de faire passer les lignes du futur Léman Express sur les voies situées en surface.

«Pour des raisons de commodité, il est essentiel que les passagers du Léman Express bénéficient d'un accès facilité aux autres transports publics autour de la gare de Genève Cornavin», conclut Marie-José Brélaz. **C.Z.B.**



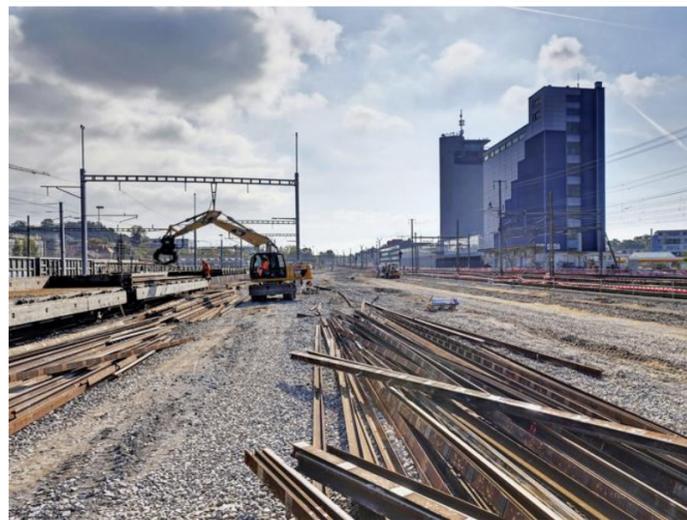
La gare de Renens change de visage

Les travaux entamés en juin 2015 ne font que commencer. C'est la mobilité sous-voies qui changera en premier

Toutes les nuits de semaine, depuis la mi-octobre, les foreuses étaient en action. Elles ont cessé de creuser à la fin du mois de février. Le but: préparer la structure qui servira à l'avenir au nouveau passage sous-voies. La construction actuelle aura l'air minuscule à côté de ce qui se prépare. Plus de deux fois plus de largeur, plus de lumière, des escaliers d'un côté, une rampe de l'autre. Patience, toutefois. Creuser, ce n'est pas tout. Depuis la mi-mars, les CFF procèdent à l'installation de sept ponts provisoires et quais métalliques. Structures qui permettront aux trains de circuler alors que, dès la mi-avril, sous le rail, le nouveau passage sera creusé. Les utilisateurs de la gare de Renens pourront quant à eux emprunter ce nouveau tube dès le printemps 2017. Les usagers de la gare auront aussi remarqué que les habitudes au nord des voies, aux rues du Terminus et de Lausanne, devront changer. Premier signe, le déplacement de l'arrêt de bus. En souterrain, de gros travaux ont déjà été effectués. C'est en réalité une grande préparation qui servira à pouvoir déplacer l'ensemble des quais, les

«Les CFF procèdent à l'installation de sept ponts provisoires et quais métalliques. Structures qui permettront aux trains de circuler»

uns après les autres, de 4,5 mètres vers le nord et à accueillir l'arrêt du futur tram Lausanne - Renens. L'Office fédéral des transports (OFT) vient de délivrer l'approbation des plans, ou permis de construire, à cet autre grand projet emblématique du développement des transports publics dans l'agglomération Lausanne-Morges. A l'origine, l'ensemble des travaux aurait dû être terminé en 2019. Mais des recours qui touchent aussi la passerelle prévue pour enjambrer l'ensemble des quais retardent d'ores et déjà le chantier. Les CFF visent désormais une fin des travaux en 2020. **Cindy Mendicino**



De jour comme de nuit, des travaux modifient profondément la gare de Renens. A dr., l'image de synthèse du futur passage inférieur du Léman. OLIVIER WAVRE/CFF



Le passage du Léman est conçu pour voitures et piétons

C'est l'exemple d'une collaboration entre les CFF et une commune. En l'occurrence celle de Renens. Le projet? Le passage inférieur (sous-voies CFF) du Léman. Situé entre la gare de Renens et la halte de Prilly-Malley, à l'est du silo Obi. Il est emprunté aussi bien par les voitures dans le passage principal, que par les piétons via un petit tunnel.

Les CFF, dans le cadre des travaux entre Lausanne et Renens, sont amenés à prolonger ce

passage du côté nord pour supporter de nouvelles voies. Ils doivent aussi remplacer la dalle de tablier actuelle, construite dans les années 1920, sur toute sa longueur afin qu'elle résiste aux sollicitations ferroviaires futures.

De son côté, la Commune de Renens souhaite une remise aux normes actuelles de ce franchissement avec des travaux d'agrandissement. Elle désire également renforcer la mobilité douce nord-sud par l'aménagement de

bandes cyclables et de trottoirs dans les deux directions à l'intérieur du passage ainsi que sur toute la longueur de la rue du Léman.

Cet aménagement permettra une meilleure sécurisation des piétons, notamment les élèves des différents établissements scolaires au Sud des voies. La hauteur sous la dalle de tablier sera par ailleurs augmentée. Le tunnel piéton, qui date de 1972, sera ainsi intégré dans un passage plus large et plus

lumineux. Le projet réunit ainsi les besoins et souhaits des deux partenaires sous un seul passage inférieur. Le chantier va débuter le 30 mai de cette année. Il entraînera plusieurs fermetures de l'avenue du Léman au trafic routier. La première aura lieu du 30 mai 2016 au 31 août 2017, un plan de déviation de la circulation sera mis en place. Le passage sera quant à lui garanti aux piétons en tout temps pendant les travaux. **C.I.M.**

Une voie spéciale pour le fret à Founex

Une voie de dépassement va être réalisée entre Founex et Coppet pour que marchandises et voyageurs circulent sans entraves sur le rail

Le tronçon ferroviaire entre Lausanne et Genève n'est pas exclusivement réservé aux voyageurs. Les trains de marchandises doivent impérativement pouvoir circuler, principalement entre Lausanne-Triage et Genève-La Praille. Actuellement, deux convois de fret peuvent circuler par heure et par direction sur ce même tronçon. Une cadence impossible à tenir avec le projet de Léman 2030, qui doit permettre d'augmenter fortement le nombre de convois entre Lausanne et Genève. Pour maintenir le trafic de fret tout en augmentant le nombre de trains de voyageurs, les CFF s'apprêtent à réaliser une voie de dépassement destinée aux trains de marchandises, entre Founex et Coppet. Une telle construction a déjà été réalisée à l'est de Nyon, dans le secteur de Gilly-Bursinel.

Trois ans de travaux

Le chantier devrait débuter à la fin de l'année pour une mise en service à l'horizon fin 2019. Cet aménagement traversera quatre communes: Founex, Coppet, Crans-près-Céligny et Céligny. Plus précisément, cette voie de dépassement s'étendra sur 1,7 km, pour accueillir des trains de marchandises d'une longueur de 750 mètres entre l'ancienne halte de Founex et la gare de Coppet. Toutefois, les installations ferroviaires devront être adaptées de part et d'autre de ce tronçon. Hormis la pose d'aiguillages, la voie côté lac ne sera pas touchée. Celle côté Jura, en revanche, sera entièrement nouvelle. La voie côté Jura, déplacée de 70 centimètres, se retrouvera entre les deux voies principales. C'est cette dernière qui servira de voie de dépassement pour le transport de marchandises. La plate-forme ferroviaire sera élargie de plus de 5 mètres à certains endroits. A l'occasion de ce chantier, un tapis antivibration sera posé sous le ballast afin de limiter les nuisances pour les riverains. Le passage routier sous-



La voie de dépassement accueillera des trains de 750 m. de long. CFF

voies de «Au Pralet» sera, lui, entièrement refait et quatre bassins de récupération et de traitement des eaux de pluie seront construits. Le phasage des travaux est particulièrement compliqué du fait que la ligne Lausanne-Genève doit rester en service. Pour les pendulaires, il n'y aura qu'un simple ralentissement à proximité du chantier, pour garantir la sécurité des ouvriers. Des opérations nécessitant des fermetures partielles du tronçon durant des week-ends seront organisées. Mais il restera au minimum une voie ouverte.

L'autorisation de construire est en

trée en force le 2 septembre 2015. La grande majorité des cas d'expropriation s'est réglée à l'amiable.

Ce printemps, des parois antibruit seront construites au sud des voies. Les CFF en profiteront pour procéder à quelques travaux préparatoires en vue du gros chantier qui débutera en fin d'année.

Le budget complet de la réalisation de cette voie de dépassement est de 90 millions. Le financement de ce chantier provient du Fonds fédéral d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FIF).

Renaud Bournaud

Marchandises pas oubliées

Si Léman 2030 permet d'augmenter le trafic voyageurs, les trains marchandises ne sont pas oubliés. Les travaux garantissent le trafic fret dans la région et notamment la desserte des points de chargement dans le bassin lémanique. L'augmentation de la capacité des lignes ferroviaires et la meilleure répartition des circulations permettent en

outre de fluidifier le trafic et de garantir une meilleure fiabilité - critère capital aussi dans le transport de marchandises. Il est prévu que la demande en trafic fret augmente, en particulier pour l'approvisionnement des centres urbains de la Métropole lémanique. Un besoin auquel répondent les nouvelles infrastructures. **FR.R. / CFF**

Visitez les pavillons d'information des CFF!

Si vous êtes riverains, clients, usagers ou simplement curieux de connaître les transformations et le développement ferroviaire de l'arc lémanique, venez visiter nos pavillons d'information. Les indications que vous y découvrirez sont relatives aux projets qui se réalisent dans leur environnement immédiat.

Si vous souhaitez une visite guidée de l'un ou l'autre de ces lieux: leman2030@cff.ch

A **Lausanne**, vous ferez connaissance avec le visage de la future gare au moyen d'images de synthèse, de films et de maquettes géantes.

**Pavillon de Lausanne (ouverture uniquement sur demande).
Rue du Simplon 34, 1003 Lausanne.**

A **Renens**, les partenaires du développement du quartier de la gare (les quatre communes environnant la gare, le Schéma directeur lausannois, les transports lausannois et les CFF) se sont associés pour vous présenter tous les aménagements de la mobilité



entre Renens et Lausanne.

Pavillon de l'Ouest lausannois.

Ouverture chaque premier mercredi du mois, de 17 h à 19 h.

Rue de Crissier 4b, 1020 Renens.

A **Chambésy**, les aménagements

des haltes de Mies et de Chambésy ainsi que l'offre du futur RER Coppet - Genève, le Léman Express, vous sont présentés.

Pavillon de Chambésy.

Ouverture chaque dernier mercredi

du mois, de 17 h à 18 h.

Chemin William-Barbey 47, 1292 Pregny-Chambésy. CFF

Pour tout renseignement, consultez: www.leman2030.ch

A Genève, l'exposition commence maintenant



Du 11 au 20 avril 2016, le programme Léman 2030 - et plus particulièrement le développement de l'offre ferroviaire de la région de Genève - sera exposé dans le grand hall de la gare de Genève Cornavin. Le lundi 11 avril de 10 h à 11 h, Monsieur Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, Monsieur Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du Département des constructions et de l'aménagement, et Monsieur Philippe Edder, chef de groupe CFF du nœud de Genève, viendront vous parler de ces grands projets de mobilité. Tous les jours de 11 h à 13 h et de 16 h à 19 h, le samedi de 9 h à 16 h et le dimanche de 10 h à 16 h, du personnel d'accueil sera là pour répondre à vos questions. **CFF**