

# Les CFF facilitent les changements de train en gare de Renens

**RAIL** La compagnie ferroviaire va introduire des correspondances quai à quai à partir du 5 avril prochain pour les liaisons entre Genève et le pied du Jura. Un dispositif qui nécessite d'importants travaux

RAPHAËL JOTTERAND

C'est un soulagement pour des milliers de passagers. A partir du 5 avril, soit samedi prochain, les CFF vont introduire un principe de correspondances quai à quai, en gare de Renens, pour les liaisons entre Genève/Genève Aéroport et les villes du pied du Jura les week-ends. En semaine, des correspondances sur le même quai seront introduites une fois par heure pour la clientèle voyageant de Genève en direction du pied du Jura (IR 90 arrivée à Renens à xxh37/IC5 départ xxh41). Cette annonce fait suite à des essais réalisés au début du mois de mars qui ont prouvé que ce dispositif «était possible sans péjoration majeure de la ponctualité des trains sur le réseau», commente Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF.

Hier après-midi, sur les quais, David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande, scrute avec attention chacun des essais en cours. Si le discours est technique, on parvient à en comprendre les grandes lignes. «Le défi est de taille, glisse-t-il. Les trains qui partent de Lausanne se trouvent côté lac et doivent arriver côté Jura. Ils doivent donc remonter les voies, ce qui bloque temporairement les autres convois.» Pour simplifier, les trains effectuent une partie du trajet à contresens afin de pouvoir arriver à Renens au bon endroit pour assurer la correspondance quai à quai. Mais ce dispositif n'est pas une mince affaire. Ces modifications de trajet font que les trains



**«Cette amélioration offerte à la clientèle ne doit pas avoir d'impact sur les autres passagers»**

DAVID FATTEBERT, DIRECTEUR RÉGIONAL DES CFF POUR LA SUISSE ROMANDE

doivent changer d'aiguillages plusieurs fois et donc circuler à une vitesse réduite de 40 km/h. «La gare n'a pas été conçue pour faire de la correspondance quai à quai, indique David Fattebert. Nous parvenons à le faire grâce à quelques ajustements, mais ça rajoute une pression supplémentaire sur le réseau.» Dans bon nombre de cas, les trains partiront de Renens avec un léger retard qu'ils seront capables de rattraper par la suite. «Notre but est de ne pas mettre en péril les correspondances suivantes, poursuit celui qui est cheminot de formation. Cette amélioration offerte à la clientèle, mais celle-ci ne doit pas avoir d'impact sur les autres passagers.»

Il est important de rappeler que, depuis le mois de décembre 2024, les pendulaires du pied du Jura qui doivent changer de train à Renens ne disposent que d'un battement de quatre à cinq minutes pour changer de voie. Une situation particulièrement embarrassante pour certains passagers, notamment pour ceux munis de bagages ou pour les familles accompagnées d'enfants en bas âge.

Jean-Philippe Schmidt rappelle que les essais réalisés font «partie des engagements pris auprès de la clientèle et des partenaires politiques». Un moyen de répondre à la mobilisation de l'alliance des villes, qui dénonçait la perte de leur liaison directe avec Genève, ainsi que des temps de parcours rallongés pouvant menacer leur attractivité. Le nouvel horaire CFF, particulièrement contesté, a apporté le plus grand changement d'habitudes de mobilité en Suisse romande depuis vingt ans. Il avait notamment pour but de proposer 15% de trains en plus à la clientèle. «Selon nos premières observations, le nouvel horaire offre d'ores et déjà une meilleure ponctualité (94% depuis le début d'année), tout en permettant d'absorber les temps dévolus aux travaux nécessaires à l'entretien et au développement du réseau», témoigne David Fattebert.

## Six cents nuits de chantier

Concernant la mesure de quai à quai, celle-ci n'intervient que maintenant pour des raisons d'efficacité. «Nous avons besoin de mettre en œuvre ce nouvel horaire sur le terrain et de rôder son fonctionnement, pour tester ensuite des solutions de correspondances ponctuelles sur le même quai afin d'en évaluer les impacts sur la ponctualité», poursuit le porte-parole des CFF qui rappelle

que «la configuration de la gare ne permet pas de systématiser à toute heure de la journée une correspondance sur le même quai».

Si les pertes de capacité du réseau liées à cette modification ne mettent pas en péril la ponctualité des trains, les CFF tiennent toutefois à rappeler que des «exceptions resteront bien sûr possibles» en cas de travaux ou d'événements ponctuels. La compagnie ferroviaire ne cache pas non plus sa volonté d'introduire pareille correspondance, une fois par heure en semaine, dans le sens inverse, dès la fin de l'année. Puis de pouvoir fournir le même service tant le week-end que les jours ouvrables.

Outre la résolution des questions logistiques, la mise en place définitive et systématique de ce dispositif nécessite des travaux d'infrastructures conséquents, notamment pour modifier la configuration des voies et des aiguillages à l'ouest de la gare de Renens. «Notre but est de faire circuler les trains de manière naturelle afin d'optimiser nos capacités, sans être contraints de réduire leur vitesse», explique David Fattebert. L'ensemble de ces travaux comprend notamment le remplacement de 11 aiguillages (dont cinq spécifiquement dévolus à la correspondance sur le même quai), la modification de plusieurs centaines de mètres de plateforme ferroviaire, la pose d'une centaine de nouveaux mâts de lignes de contact et la modification de l'enclenchement de Renens. Le coût du projet est estimé à plus de 30 millions de francs, déjà octroyés par l'Office fédéral des transports (OFT).

Le projet de construction sera soumis à l'OFT en 2026. Ce chantier, qui devrait s'étendre sur environ 600 nuits, pourrait débuter en 2028 pour une mise en service à fin 2029. ■