

Les CFF tentent de simplifier les flux de passagers à Renens

MOBILITÉ Dans la cité vaudoise, devenue un nœud ferroviaire, la compagnie teste la correspondance quai à quai pour les voyageurs entre Bienne et Genève. Mais il faudra patienter jusqu'en 2029 pour voir l'expérience se systématiser

NINA SCHRETR

Il est 7h19, en gare de Renens. Comme chaque jour, Laura (prénom d'emprunt) s'apprête à courir de la voie 4 à la voie 2 afin d'attraper sa correspondance pour Genève Aéroport. Depuis le mois de décembre, les pendulaires du pied du Jura, comme elle, doivent en effet changer de train dans la cité vaudoise qui est devenue un véritable nœud ferroviaire. Ils ne disposent que d'un battement de quatre à cinq minutes pour emprunter d'étroits escaliers menant à la passerelle, puis redescendre sur la bonne voie. De quoi générer quelques palpitations, en particulier pour les voyageurs lestés de bagages ou accompagnés d'enfants en bas âge.

Hier, surprise. Laura n'a eu qu'à effectuer quelques enjambées pour rejoindre l'IR90 de 7h23 en provenance de Lausanne, entré en gare à la voie en face. «Cela m'est arrivé deux fois depuis la mise en place du nouvel horaire des CFF, mais je pensais que la correspondance quai à quai n'était pas possible, en raison de problèmes d'aiguillage.» Plusieurs correspondances entre l'Arc jurassien et la Cité de Calvin programmées dans la journée présentent cette singularité.

Tester les répercussions sur les autres trains

La correspondance quai à quai entre Bienne et Genève constitue l'un des essais lancés «il y a quelques jours» en gare de Renens et qui «font partie des engagements pris auprès de la clientèle et des partenaires politiques», contextualise Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. En réponse à la mobilisation de l'alliance des villes, qui dénonçaient la perte de leur liaison directe avec Genève, ainsi que des temps de parcours rallongés menaçant leur attractivité, la compagnie ferroviaire annonçait en effet début février des expérimentations ponctuelles.

L'enjeu n'est en fait pas purement technique, mais organisationnel: «Dans les simulations théoriques, ces changements de voies entraînent des conflits entre les différents flux de trafic, ainsi que des pertes de temps pour les autres trains, explique Jean-Philippe Schmidt. Les essais permet-

tront d'analyser en situation réelle les répercussions des trains suivants sur le même quai, et voir les mesures possibles». Ces essais dureront encore «quelques jours».

Néanmoins, les CFF prévenaient il y a un mois: systématiser le quai à quai à Renens requerrait de nouveaux aiguillages et des «travaux d'ampleur», et donc une «mise en service au plus tôt à l'horizon 2030». Pourquoi une échéance si tardive, alors que le nouvel aménagement ne nécessite que la pose de deux aiguillages, et qu'une procédure simplifiée permettrait une mise en œuvre en 2028, comme l'a suggéré Yannick Parvex, secrétaire général de la Conférence des transports de la Suisse occidentale?

«Ce n'est pas seulement deux aiguillages à installer vite fait, bien fait»

JEAN-PHILIPPE SCHMIDT, PORTE-PAROLE DES CFF

«Ce n'est pas seulement deux aiguillages à installer vite fait, bien fait, répond le porte-parole des CFF. Il s'agit d'un aménagement qui s'intègre dans le projet «Renens Tête ouest», qui lui-même intègre beaucoup de choses».

Ainsi, une nouvelle diagonale entre les voies 4 et 3 pour un changement quai à quai dans la direction Yverdon-les-Bains-Genève nécessiterait pas moins de 180 nuits de travaux, afin de construire une nouvelle plateforme ferroviaire, de nouveaux mâts de ligne de contact et une nouvelle signalisation.

En sens inverse, ce serait encore plus conséquent, assure-t-on: poser trois aiguilles afin d'assurer la liaison entre les voies 1 et 2 «est d'une ampleur quatre fois plus importante» et nécessite «1000 mètres de nouvelle plateforme, 59 nouveaux mâts de ligne de contact, et 400 nuits de travaux». Sans oublier les autres phases de travaux afin de renforcer l'infrastructure ferroviaire. Etant donné que les droits des tiers seront touchés et les installations fortement modifiées, une procédure d'approbation simplifiée n'est pas envisageable, balaie la compagnie ferroviaire. Qui maintient donc son calendrier: dix-huit à vingt-quatre mois de procédure d'approbation, le début des travaux courant 2028, et une mise en service au deuxième semestre de 2029.