

---

## MUNICIPALITE

### REPONSE ECRITE

à l'interpellation de M. le Conseiller communal Vincent Keller intitulée :  
"A quand une desserte en trains grandes lignes en gare de Renens ?"

---

Renens, le 27 novembre 2015

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Lors de la séance du Conseil communal du 8 octobre 2015, M. le Conseiller communal Vincent Keller a transmis à la Municipalité de Renens une interpellation cosignée par plusieurs conseillers communaux au sujet de la desserte des trains grandes lignes en gare de Renens et c'est volontiers que nous répondons ici aux questions formulées.

#### **La Municipalité a-t-elle conscience de l'absence de desserte en trains grandes lignes de la gare de Renens ?**

L'offre grandes lignes s'est en effet dégradée avec la suppression à l'horaire 2013 des arrêts de l'IR Brigue – Genève Aéroport et des arrêts des derniers trains grandes lignes en gare de Renens à l'horaire 2016 (ICN Bienne - Zurich).

Au 13 décembre 2015, Renens bénéficiera certes toujours d'une desserte "grandes lignes" avec 2 RE par heure et par sens, mais cela ne compensera pas la perte des connexions directes avec le réseau national (Valais, Berne, Neuchâtel, Zurich), la suppression des liaisons directes avec l'aéroport Cointrin et le rallongement du temps de parcours vers la gare de Genève Cornavin (+8').

Surtout, Renens est au centre d'un bassin de 114'000 habitants et emplois en 2013 et de 24'000 étudiants. Au regard de ce potentiel, la desserte actuelle de la gare de Renens est probablement la plus faible de Suisse. L'Ouest lausannois est de plus en forte croissance et devrait gagner 30% d'habitants d'ici à 2030.

La Municipalité de Renens, ainsi que les Municipalités de Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens ont donc absolument conscience de l'inadéquation de la desserte par rapport au développement urbain. Elles ont exprimé leurs demandes à de nombreuses reprises auprès de leurs interlocuteurs CFF, Canton de Vaud et OFT (Office fédéral des transports), lors de rencontres bilatérales ou lors des consultations précédant les changements d'horaire, par exemple à l'occasion de courriers datés du 10 septembre 2013, du 13 juin 2014 et du 10 juillet 2015.

Les 4 communes en charge du projet de rénovation de la gare de Renens ont également organisé, avec le SDOL, une réunion officielle sur le sujet de la desserte de la gare de Renens par des trains grandes lignes, le 13 janvier 2014. Y ont participé les Syndics de Chavannes-près-Renens, Ecublens, Crissier et Renens, les Directions de l'EPFL et de l'UNIL, le Canton et le Chef de région des CFF. Un communiqué de presse commun a été rédigé à la suite de cette séance, les CFF s'étant engagés à réétudier à court-terme la question de l'arrêt d'un IR, au moins aux heures de pointe, et de réenvisager des arrêts de type IR une fois les travaux Léman 2030 terminés. La presse a répercuté nos préoccupations avec de nombreux articles parus, par exemple dans 24 heures (5 août 2015) et La Liberté (12 novembre 2015).

Au niveau technique, le bureau du SDOL a également porté le message auprès des techniciens du Canton (DGMR) et a réalisé un dossier sur la qualité de la desserte des trains grandes lignes à Renens comparée à d'autres gares (résumé en annexe). Les députés de l'Ouest lausannois ont été informés de toutes ces démarches et c'est dans ce cadre-là que M. le Député Alexandre Rydlo a élaboré et fait voter en octobre 2015 au Grand Conseil un postulat "Pour un arrêt des trains grandes lignes en gare de Renens", postulat soutenu par tous les députés de l'Ouest lausannois et renvoyé au Conseil d'Etat.

**La Municipalité s'explique-t-elle la contradiction entre les investissements consentis en gare de Renens pour la transformer en une grande gare et l'absence de desserte en trains grandes lignes ?**

Non, la Municipalité ne se l'explique pas, si ce n'est par un retard au niveau fédéral dans la prise de conscience du développement de la gare de Renens, qui est la gare des Hautes Ecoles et a vu sa fréquentation augmenter de façon massive ces 20 dernières années, en lien avec le M1 et le développement du campus. Les investissements réalisés pour la gare de Renens représentent 320 Mio CHF. Les aménagements consistent à fluidifier les correspondances entre les différents modes, et à aménager les quais à 420 mètres pour accueillir les rames grandes lignes IC et IR. La Municipalité a souvent pointé du doigt l'incohérence entre les objectifs fixés depuis plus d'une dizaine d'années en partenariat avec le Canton et les CFF pour l'aménagement de cette gare, et la diminution régulière de la qualité de la desserte. Ces éléments sont régulièrement rappelés à nos partenaires et le seront jusqu'à évolution de la situation.

**Quelles sont les mesures que la Municipalité a mis et/ou mettra en œuvre tant auprès du Canton que des CFF pour assurer à nouveau une desserte en trains grandes lignes en gare de Renens ?**

La Municipalité a donc joué un rôle très actif depuis toutes ces dernières années pour mettre en avant l'insuffisance de la desserte en grandes lignes de la gare de Renens. Elle a obtenu le soutien des Hautes Ecoles et a pu se faire entendre au niveau du Canton, avec le soutien actif des députés de l'Ouest lausannois. Elle entend bien continuer ces efforts et cette pression politique.

Relevons que la définition de l'offre grandes lignes est de la compétence fédérale (CFF et OFT) et la commande de l'offre RER est de la compétence du Canton. La commune de Renens et ses partenaires ont à de nombreuses reprises demandé à être informés des projets d'évolution de l'offre ferroviaire.

Les cantons romands ont présenté en novembre 2014 leurs demandes pour l'offre ferroviaire RER servant à définir les besoins d'investissement du programme PRODES 2030. L'arrêt des trains IR Brig – Genève – (Genève Aéroport) à Renens est indiqué sur la cartographie de l'armature du réseau grandes lignes souhaitée à cet horizon. Les cantons romands ont également formulé le souhait que 2 trains RE desservant Renens soient prolongés à l'aéroport et qu'un RE assure une liaison Genève – (...) – Renens – Lausanne – (...) – Fribourg – Berne. Les CFF doivent confirmer d'ici à mi 2016 la faisabilité de cette offre. Le programme pourrait ensuite être débattu aux chambres fédérales courant 2018.

Parallèlement, des discussions ont lieu sur la desserte ferroviaire à l'échéance de Léman 2030. Le Canton nous a indiqué avoir demandé la réintroduction anticipée d'arrêts IR Valais – Genève Aéroport à Renens dès la fin des travaux de la tête Ouest de Lausanne (fin 2020).

Nos informations nous invitent donc à être un peu plus optimistes sur l'évolution de la desserte. La Municipalité de Renens sera cependant très vigilante pour que notre gare bénéficie au mieux de ces évolutions d'offre et mènera un lobbying technique et politique le plus efficace possible avec ses partenaires.

Elle tiendra le Conseil Communal régulièrement informé de l'évolution des discussions.

---

Compte tenu des éléments apportés ci-avant, la Municipalité estime avoir répondu à l'interpellation de M. le Conseiller communal Vincent Keller intitulée : " A quand une desserte en trains grandes lignes en gare de Renens ?".

#### AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.)

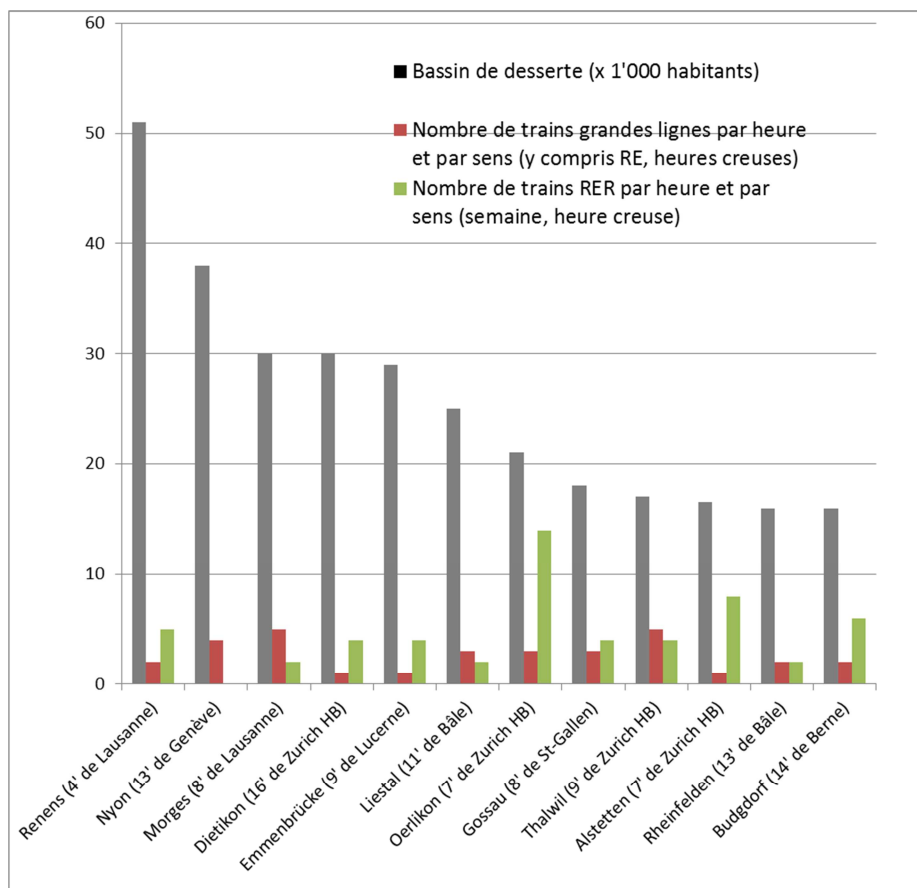
Nicolas SERVAGEON

Annexe : résumé de l'étude comparative sur la desserte de Renens et des Hautes Ecoles (réalisée par le SDOL).

## Annexe

### **Résumé de l'étude comparative sur la desserte de Renens et des Hautes Ecoles (réalisée par le SDOL)**

L'étude comparative a d'abord identifié des gares suisses comparables à Renens en termes de bassin desservi et de localisation dans une agglomération. La desserte ferroviaire de ces 11 gares a été étudiée au niveau quantitatif et qualitatif. Les principaux résultats sont les suivants :



Graphique : bassin de population et desserte grandes lignes/RER des gares principales de bassin (source : SDOL sur la base des horaires 2016)

- La desserte grandes lignes de Renens et de son bassin est la plus faible au regard du bassin de population desservi. Seulement 2 trains RE par heure s'y arrêtent alors que la plupart des gares étudiées disposent également d'arrêts de trains de type IR/IC offrant des liaisons longue distance.
- Une analyse plus fine montre que la quasi-totalité des gares étudiées est reliée directement aux grands aéroports. Ce qui n'est pas le cas de Renens, alors que le développement des Hautes Ecoles et des parcs technologiques est essentiellement tourné vers l'international.

- La desserte offerte depuis les gares étudiées va également bien au-delà des villes voisines. Morges, Oerlikon et Liestal, par exemple, sont reliées à au moins une autre agglomération majeure (Zurich, Bâle, Berne, autres villes européennes). Ce qui n'est pas le cas de Renens, reliée seulement à Genève (60 km).
- Une surprise : la desserte RER de Renens apparaît même relativement faible avec 5 trains RER par heure et par sens.

Une analyse de la desserte de 8 grands campus européens de taille comparable à celui de l'UNIL/EPFL a également été menée.

Elle confirme que la connexion des Hautes Ecoles au réseau grandes lignes est de mauvaise qualité. Actuellement, pour accéder aux villes desservies par le réseau IR/IC/ICN des CFF, une double correspondance à Renens et Lausanne est nécessaire. Cette double correspondance est imposée par le tracé du M1 et l'absence de desserte grandes lignes (hors RE) à Renens. A court et moyen terme, seul l'arrêt de trains IR, IC et ICN à Renens permettrait de limiter le nombre de correspondances et de diminuer le temps de parcours pour les nombreux étudiants et salariés pénalisés par la situation actuelle.

Un document de communication rassemblera les résultats de l'étude et sera bientôt diffusé pour soutenir les arguments de Renens.