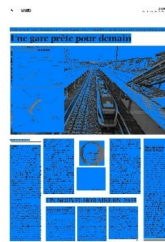


Genève

Le Courrier  
1211 Genève 8  
022/ 809 55 66  
https://lecourrier.ch/

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 7'144  
Parution: 5x/semaine



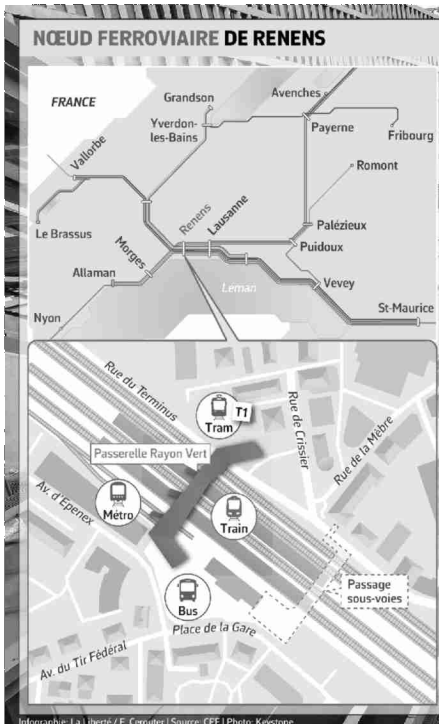
Page: 4  
Surface: 115'095 mm²

Ordre: 1094419  
N° de thème: 862.021

Référence: 87817092  
Coupure Page: 1/3

A Renens, le vaste chantier de modernisation de la troisième gare de Suisse romande s'achève bientôt

## Une gare prête pour demain



SEVAN PEARSON, RENENS (VD)

**Mobilité** ► Une passerelle large, végétalisée et futuriste qui surplombe les voies ainsi que deux quais centraux dernier cri: bienvenue à la gare de Renens (VD), desservant un bassin de population de plus de 70 000 personnes. Après sept ans de travaux pour un coût de plus de 170 millions de francs, ce véritable nœud ferroviaire de l'Ouest lausannois est prêt à accueillir davantage de trains.

«Nous estimons la fréquentation quotidienne à 30 000 passagers par jour, contre environ trois fois moins il y a quinze ans», éclaire Bernard Pittet, directeur adjoint de Léman 2030, qui n'hésite pas à qualifier le site de «gare modèle». Y a-t-il un risque de saturation? «La nouvelle gare a été construite de manière généreuse, apte à absorber l'importante clientèle des heures de

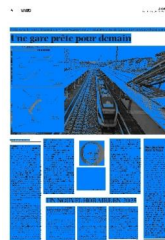
pointe», rassure le responsable. Outre la passerelle (10 à 16 mètres de largeur), le passage sous-voie a été élargi et des rampes créées. Le bâtiment voyageurs a été refait et un nouveau quartier à l'est de la gare est en cours d'achèvement.

### Davantage de trains

Mais ce n'est pas tout. Avec deux quais centraux de 420 mètres, ce qui correspond à la longueur maximale des trains en Suisse, et une autre plateforme dédiée aux RER de 350 mètres de long, «la gare a été dimensionnée pour recevoir d'éventuels trains grandes lignes, ce qui n'est pas encore le cas dans l'offre actuelle», précise le porte-parole des CFF Frédéric Revaz. «Cette gare dispose donc de capacités suffisantes pour un futur développement de l'offre.»

«Les CFF étudient en ce moment la possibilité d'utiliser la gare de Renens pour l'arrêt de certains trains grandes lignes», poursuit le porte-parole. «Cela permettrait une connexion plus rapide pour de nombreux clients à destination de l'Ouest lausannois et des Hautes écoles. Et aussi de délester la gare de Lausanne. Ces analyses sont en cours, nous en saurons plus avant l'été», promet-il.

Déjà connectée au métro m1, qui relie Renens à Lausanne-Flon via les Hautes écoles, ainsi qu'à plusieurs lignes de bus, la gare rennaise verra son rôle de nœud de transports renforcé. Elle sera en effet desservie par le nouveau tram T1 dès 2026, sauf imprévu. C'est pourquoi certains travaux sont encore en cours, notamment dans la partie nord du site. Outre



les voies à proprement parler, il s'agit de construire un quai supplémentaire et de déplacer des canalisations et des câbles situés sous le futur tracé du tramway. Celui-ci connectera Lausanne-Flon à Villars-Sainte-Croix, via la gare de Renens.

Particularité de ce tram: il sera construit en voie normale, ce qui correspond au même écartement que celui des CFF. Avec la perspective de développer un tram-train, à l'instar de ce qui se fait à



**«La nouvelle gare a été construite de manière à absorber l'importante clientèle des heures de pointe»** Bernard Pittet

Karlsruhe où les rames peuvent circuler en ville tout comme sur le réseau ferré? «Ce n'est pas à l'ordre du jour», répond Frédéric Revaz. «Cela ne permettrait probablement pas de répondre à la demande en termes de capacité.»

### Projet Léman 2030

Loin d'être un projet local, la modernisation de la gare de Renens fait partie du programme Léman 2030 qui prévoit le doublement de la capacité de la ligne Lausanne-Genève, ainsi que le passage à la cadence au quart d'heure des trains du RER Vaud et du Léman Express au centre des agglomérations. Et les réalisations se multiplient: l'automne dernier, une quatrième voie était inaugurée entre Lausanne et Renens (coût: 215 millions de francs) ainsi qu'un saut-de-mouton (65 millions), un viaduc permettant aux trains de passer par-dessus deux autres voies et d'optimiser le trafic.

A noter que le tronçon Lausanne-Renens est le plus dense de Suisse occidentale, avec le passage de 670 trains par jour. Ils seront 800 en 2030. |

## COMMENTAIRE

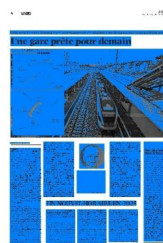
### Voir plus loin dans le futur

Quel contraste! Tout roule, ou presque, pour la gare de Renens quasiment achevée et dimensionnée pour absorber

**l'essor futur du trafic ferroviaire. A quatre kilomètres de là, le chantier tourne au ralenti chez la grande sœur lausannoise. Certes, tous les travaux ne sont pas à l'arrêt et les deux gares sont de taille bien différente, avec tous les défis que cela implique. Mais des erreurs de planification vont retarder l'achèvement de celle de Lausanne dont la modernisation et l'agrandissement ne seront pas terminés avant 2037.**

**Peut-être faut-il y voir l'occasion de prendre un peu de recul et de faire preuve de davantage d'ambition? Sachant que le trafic ferroviaire en Suisse romande va croître fortement ces prochaines décennies, pourquoi ne pas envisager une gare à deux étages à Lausanne? L'idée n'est pas nouvelle et certains rêvent d'une station souterraine qui viendrait compléter les installations en surface. Cela permettrait de limiter les incidences sur le trafic ferroviaire durant les travaux. Et aussi de faire preuve d'une vision à long terme, afin de ne pas tomber dans un piège typiquement helvétique, celui du sous-dimensionnement des infrastructures.**

**SEVAN PEARSON**



# UN NOUVEL HORAIRE EN 2025

**Afin de tenir compte des nombreux chantiers et d'une fréquentation en hausse, les CFF vont adapter les temps de parcours et les arrêts en gare.**

Si la fréquentation des CFF est encore inférieure de 10 à 15% par rapport à celle de 2019 au niveau national, la Suisse romande sort du lot. Elle a en effet déjà retrouvé le niveau d'avant la pandémie. Mais elle se démarque également par un taux de ponctualité globalement moins bon qu'outre-Sarine.

Parmi les causes de ces retards: de nombreux chantiers et des temps

de parcours et d'arrêts planifiés qui ne correspondent plus à la fréquentation actuelle. En d'autres termes, les trains restent parfois plus longtemps en gare que ce que prévoit l'horaire, surtout lors des heures de pointe. L'idée est donc d'augmenter les «réserves», afin d'améliorer la ponctualité.

«Les CFF et les cantons de Suisse occidentale travaillent à un nouvel horaire pour 2025», indique le porte-parole Frédéric Revaz. «L'objectif est d'assurer une meilleure ponctualité et d'introduire de nouvelles possibilités de déplacement pour les clients, tout en permettant la réalisa-

tion des nombreux chantiers prévus.»

Le responsable précise qu'il est encore trop tôt pour donner des détails, mais que «le projet est à bout touchant et sera présenté avant l'été».

Si les chantiers sont nombreux et provoquent quantité de désagréments pour la clientèle, celle-ci pourra compter sur des améliorations progressives, promettent les CFF. Le trafic régional sera ainsi doté par étapes d'un nouveau matériel roulant. Dans le RER Vaud, les trains à deux étages seront plus nombreux. Enfin, une liaison directe Lausanne-Bâle sera réintroduite.