



La gare de Renens. (9 DÉCEMBRE 2024/VALENTIN FLAURAUD/KEYSTONE)

Les compositions réduites, hantise des pendulaires

FERROVIAIRE Les CFF ont enregistré une fréquentation record en 2025. Certains voyageurs s'agacent de rames manquantes sur des trajets très fréquentés, notamment entre Lausanne et Genève. Il s'agit d'une adaptation à des incidents ponctuels, se défend l'ancienne régie fédérale, qui souligne que ces cas sont exceptionnels

ALINE BASSIN ET JULIE EIGENMANN

Lundi 2 mars, 7 heures 18, l'intercity 51 en provenance d'Yverdon-les-Bains entre en gare de Renens. Les passagers à destination de Genève se pressent. Depuis décembre 2024, ils doivent changer pour embarquer dans l'IR 90 en provenance de Lausanne et n'ont que 5 petites minutes pour rallier un autre quai, ce qui implique de passer par la passerelle qui surplombe la gare, devenue un nœud ferroviaire.

Après leur sprint, les voyageurs qui espéraient s'installer confortablement pour poursuivre leur périple ferroviaire en seront pour leur frais puisque le train dans lequel ils montent est à «composition réduite», sur cette ligne, l'une des plus fréquentées de Suisse romande. Les gens tentent

donc tant bien que mal de trouver une place. Le chef de train demande par haut-parleur de libérer les places libres, souvent occupées par de volumineux bagages. A la décharge de leur propriétaire, ceux-ci ne trouvent pas forcément une place dans les espaces qui leur sont dédiés. Dépité, un sexagénaire hoche la tête et glisse à son épouse que ces trains ne sont pas du tout adaptés. Gênée, elle lui demande de se taire tandis que l'une de ses compagnes d'infortune lui assure qu'il dit tout haut ce que beaucoup pensent tout bas.

«Le lendemain d'incidents ponctuels»

Une «composition réduite» rare, ou régulière? Des pendulaires nous ont rapporté s'être retrouvés dans cette situation plusieurs fois lors de trajets tôt le matin ou en fin de journée, soit aux heures de pointe.

Sollicités, les CFF assurent que ce type de cas restent exceptionnels. «Cela peut arriver le lendemain d'incidents ponctuels, à la suite d'accidents de personne ou comme lorsque des supporters ont provoqué un incendie en gare de Lausanne avec des engins pyrotechniques mi-février, atteste un porte-parole des CFF.

Le travail du planificateur est de faire en sorte que chaque trajet soit assuré quand même. Mais dans ces cas, nombre de trains n'ont pas pu faire le trajet prévu, une rame qui devait partir de Genève par exemple n'est pas là, il y a donc de fait moins de places. C'est une moindre perturbation.»

«Offre assurée à 95%»

Mais même dans ces cas de lendemains d'incidents, sur ces heures de pointe et cette ligne Renens-Genève, l'offre est assurée à 95%, précise le porte-parole: «La composition réduite est vraiment exceptionnelle. Lorsqu'il s'agit de trains très remplis de façon générale, elle se fait évidemment ressentir davantage». Et de rappeler que d'autres trajets sont un peu moins fréquentés.

Les contrôleurs le répètent régulièrement: une telle situation ne donne pas droit à une place en première classe. Les CFF le confirment. Il faut dire qu'il arrive fréquemment que ces compartiments soient aussi bondés. Et, relève Michèle*, pendulaire, «les personnes qui paient un surclassement pour travailler n'ont pas envie de voyager debout parce que les CFF modifient la composition des trains.» ■

* Nom connu de la rédaction

FRET FERROVIAIRE

Coup de pouce au transport combiné transalpin

Le Conseil des Etats veut des mesures de soutien supplémentaires pour le transfert de la route au rail du trafic de marchandises à travers les Alpes. Il demande au Conseil fédéral de continuer à soutenir financièrement le transport combiné au-delà de 2030. Les sénateurs ont tacitement adopté hier une motion de commission en ce sens. Le National devrait se prononcer lundi prochain sur un texte à la teneur identique. Le fret ferroviaire perd des parts de marché depuis 2021. Et le nombre de camions sur les axes de transit atteint 960 000, un chiffre loin de l'objectif légal de 650 000. Le Conseil des Etats veut éviter un retransfert vers la route. (ATS)

BILAN

Les CFF ont enregistré un record d'affluence en 2025

En 2025, les CFF ont enregistré un taux d'affluence record, avec 1,43 million de passagers, a communiqué la société hier. Malgré 20 000 chantiers, la ponctualité du réseau a légèrement augmenté et la réorientation du trafic marchandises «suit son cours».

Dans le détail, l'an passé, 94,1% des trains sont arrivés à l'heure, contre 93,2% en 2024, ont annoncé les CFF hier. Le nouvel horaire pour la Suisse romande et un regroupement des travaux, effectués lors d'interruptions globales, ont participé à ce progrès, selon les CFF.

Bénéfice «insuffisant»

L'entreprise a généré un bénéfice de 496 millions de francs, presque le double des 275 millions atteints en 2024. Mais il est dû à des «effets positifs uniques» et ne contribue ainsi pas à la réduction de la dette. Sur le plan opérationnel, le résultat des CFF se situe ainsi au même niveau qu'en 2024, selon le communiqué.

Les dettes sont descendues de 12,1 milliards à 11,3 milliards de francs, grâce à un apport unique de la Confédération pour compenser les pertes causées par le Covid-19 et aux mesures d'économies prises par les CFF. «Malgré tout, les dettes

restent trop élevées», souligne l'entreprise ferroviaire. Avec la hausse des coûts, le bénéfice des CFF n'est pas suffisant pour financer les investissements nécessaires en matériel ou installations.

La clientèle et le personnel des CFF sont satisfaits de leurs services, d'après le communiqué. L'entreprise note que la satisfaction de la clientèle de CFF Cargo Suisse a toutefois baissé, «en raison notamment de la transformation en cours».

Les CFF doivent encore se pencher sur quelques défis, comme le retard des trains étrangers aux gares frontalières, notamment à Bâle et à Schaffhouse.

La sécurité reste aussi un «thème central». L'entreprise relève le «caractère de plus en plus violent des agressions vis-à-vis des collaborateurs» et une hausse «préoccupante» de cyberattaques. Les CFF ont renforcé la présence de la police des transports, introduit des *bodycams*, lancé des campagnes de sécurité et investi contre les cybermenaces.

Pour le Syndicat du personnel des transports (SEV), les résultats présentés hier «obligent aussi à investir durablement dans le personnel». Avec 35 770 postes à temps plein, les CFF ont employé 200 personnes de plus en 2025. ■ ATS