

Le nœud ferroviaire de Renens devient un haut lieu des correspondances acrobatiques

Transports Entre le pied du Jura et Genève, l’horaire 2025 impose de changer de train sur plusieurs liaisons, souvent avec quatre à cinq minutes pour aller d’un quai à l’autre. Si les chiffres montrent peu de couacs, ces derniers sont loin d’être rares. Reportage.

Chloé Din Textes

Pour les voyageurs entre Genève et le pied du Jura, la gare de Renens est-elle l’enfer des correspondances ratées? Avec cette crainte en toile de fond, l’introduction de l’horaire CFF 2025 en décembre dernier a suscité une levée de boucliers parmi les communes – et la clientèle – concernées. Et pour cause. Alors que les trains directs étaient la règle jusque-là, ils sont désormais réduits aux heures de pointe du matin et du soir, soit – en semaine – six par jour dans chaque sens, entre Genève-Aéroport et le pied du Jura en passant par Yverdon. Pour les autres liaisons, il faut changer de train en gare de Renens. Sur le papier, il y a un bonus: le temps de trajet total est plus court. Mais c’est ailleurs que le bât blesse.

Correspondances serrées

En effet, une bonne partie de ces correspondances sont non seulement serrées, mais ne se font pas sur le même quai. Pour deux tiers des liaisons dans le sens Yverdon-Genève en semaine, les voyageurs ont cinq minutes pour marcher d’une plateforme à une autre, parfois de la voie 1 à la voie 5. Dans le sens Genève-Yverdon, plus d’un tiers des liaisons ne laissent que quatre minutes.

Plusieurs mois après le changement d’horaire, la grogne ne se fait pas prier sur les réseaux sociaux. «Un retard et hop la correspondance est fichue», commente un internaute en réponse à un appel à témoignage lancé par «24 heures» et «Tribune de Genève». Un autre s’énervé: «Il faut courir à chaque fois entre les passagers pour changer de quai qui est à l’autre bout. C’est du n’importe quoi. Tout ça en 4 minutes.» Également en ligne de mire: les difficultés des personnes qui se déplacent lentement, mais encore, des voyageurs qui vont à l’aéroport ou en viennent chargés de valises. Certains internautes sont plus tendres avec les CFF: «Quiconque trouve limite la correspondance à Renens peut tranquillement prévoir de prendre le train suivant, avec une marge d’à peine plus qu’une dizaine de minutes», argumente un commentateur. Un autre lui rétorque que s’il prend le train, ce n’est pas pour attendre, mais pour se déplacer le plus rapidement possible. «Le nouvel horaire a objectivement baissé la qualité du service.» Pour lui, l’introduction des correspondances à Renens serait justifiée si elles étaient garanties. Une promesse qu’il juge non tenue.

Un bon bilan pour les CFF

Qu’en est-il vraiment? Du côté des CFF, statistiques à l’appui, le bilan du changement est jugé bon, voire excellent. Pour répondre aux mécontentements exprimés, rappelons que depuis le 7 avril, davantage de correspondances «de quai à quai» ont été introduites à Renens, soit sans changement de plateforme. C’est le cas pour toutes les liaisons le week-end, et partiellement en semaine, surtout en direction du pied du Jura



À Renens, un petit retard suffit à rompre des correspondances très serrées sur le trajet entre le pied du Jura et Genève-Genève-Aéroport. Changer de quai en peu de temps est un défi pour les voyageurs chargés de bagages ou qui se déplacent lentement. Florian Cella

«Le nouvel horaire a objectivement baissé la qualité du service.»

Un internaute sur les réseaux sociaux

(à 59%) et dans une moindre mesure en direction de Genève-Aéroport (à 28%).

Nous avons demandé aux CFF un bilan chiffré sur le premier mois après cette amélioration. Résultat: dans les deux sens, seules 3% des correspondances n’ont pas respecté le temps de changement à Renens, soit 57 sur 1845 (*lire encadré*). Selon les CFF, ce pointage printanier reste représentatif de la situation actuelle, avec un taux de fiabilité des correspondances entre 95,9 et 98%. Mais qu’en est-il sur le terrain? Deux visites récentes de deux heures à la gare de Renens ont suffi à observer pas moins de quatre couacs de correspondance.

Quand même des couacs

Voie 5, au soir du premier lundi d’août. Le train IC1 arrive de Genève avec deux minutes de retard. À regarder l’horaire sur l’application CFF, cela ne laisse que deux minutes au lieu de quatre pour traverser la gare jusqu’à la voie 1. Pour ne rien arranger, l’un des ascenseurs pour y arriver est en panne. Après en avoir cherché un autre, un petit groupe de voyageurs s’y engouffre les yeux rivés sur le train prêt à partir pour Yverdon et Neuchâtel. «Bon Dieu, j’espère que je vais l’avoir!» souffle un homme. Heureusement, la correspondance attend et part avec deux minutes de retard.

Les passagers de l’InterCity 5 en provenance d’Yverdon n’ont pas eu cette chance. À 17 h 23 sur la voie 4, leur train arrive avec cinq minutes de retard, soit exactement le temps à disposition

pour changer de train. Sur le quai d’à côté, voie 2, l’InterRegio 90 pour Genève et Genève-Aéroport part au même moment, à l’heure prévue. Parmi ceux qui l’ont raté, Stefan attend le suivant qui part une dizaine de minutes plus tard. Venu de Zurich pour aller à Genève, il ne perd pas le sourire, mais il raconte: «C’est la troisième fois en trois semaines, dans les deux sens. Pourtant, je ne fais ce trajet que deux fois par semaine.» Normalement, il n’a pas ce problème, il prend le train direct qui passe par Berne. «Mais il est supprimé pour deux mois à cause de travaux!»

Le lendemain matin n’est pas plus clément sur le trajet entre le pied du Jura et le bout du lac. Le train IC1 de Genève n’arrive pas à Renens à 8 h 07 comme prévu, mais avec trois minutes de retard. Pour une poignée de passagers,

c’est la course. Si la correspondance respecte son horaire, cela leur laisse une minute pour aller de la voie 5 à la voie 1. Et l’ascenseur est encore en panne! Heureusement, l’IC 5 leur donne une minute de plus. Au prix de deux minutes de sprint, ça passe, d’autant qu’ils voyagent léger.

Une demi-heure plus tard, ce n’est pas le cas de Noris et Markus, deux Saint-Gallois qui voyagent avec leur vélo. «On va à Genève pour pédaler à travers la Suisse romande», explique Noris, en rade sur la voie 2. Leur train IC5 est arrivé de Saint-Gall avec deux minutes de retard et ils ont raté la correspondance. Celle-ci a bien attendu quarante secondes, assez pour la plupart des passagers, mais pas pour eux. «Avec nos vélos, nous étions dans le dernier wagon, loin des escalators», raconte Markus. Et quand nous

sommes arrivés devant la porte de l’autre train, la contrôleur nous a dit que cette voiture n’était pas pour les vélos.»

Les CFF expliquent que plus de la moitié des ruptures de correspondance à Renens sont dues à «des causes externes telles que des accidents de personnes, des interventions de police ou des personnes au bord des voies». Pour les ratés que nous avons observés, les raisons invoquées sont toutefois des pannes de train dans deux cas et une alarme incendie déclenchée dans l’un des trains retardés, probablement par un fumeur.

L’horaire 2025 ajusté

Globalement, les CFF indiquent que la fiabilité des correspondances à Renens est proche de celle d’autres nœuds ferroviaires, comme Lausanne. Cela ne les empêche pas d’ajuster leur partition. Depuis la mi-juin, ils ont avancé d’une minute le départ des RER R1 et R2 (entre Grandson et Cully via Renens). «Cela permet de renforcer la ponctualité de l’IC5 en provenance d’Yverdon ainsi que les correspondances», explique Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF.

L’expérience montre que cela ne suffit pas toujours. Les CFF continuent ainsi leurs réflexions pour offrir d’ici décembre prochain une correspondance sur le même quai une fois par heure en semaine dans le sens pied du Jura – Genève-Aéroport. «Cela permettrait ainsi dès décembre d’avoir une correspondance quai à quai par heure et par sens en semaine», espère Jean-Philippe Schmidt.

Seulement 3% de ratés selon les critères des CFF

Sur la période du 7 avril au 18 mai, dans les deux sens, seule une moyenne d’environ 3% des correspondances a été considérée par les CFF comme rompue. En raison du retard d’un train, elles étaient plus courtes que le «temps théorique» nécessaire pour marcher d’un train à l’autre. Sans surprise, cela concerne presque uniquement les correspondances impliquant un changement de plateforme. Les correspondances de quai à quai, elles, affichent un taux de réussite de près de 100%. Mais qu’est-ce que ce «temps théorique» qui doit être suffi-

sant pour que les CFF jugent une correspondance assurée? Pour chaque parcours d’un train à l’autre à Renens, ils ont fait leur estimation. De la voie 1 à la voie 2 – en marchant – ils comptent trois minutes vingt. Si la correspondance est plus courte dans les faits à cause d’un retard, «le système indiquera une rupture de correspondance, même si des clients auront tout de même pu prendre leur train», relève Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. Dans un tel cas, les clients marchant plus lentement auront attendu le prochain train.