

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Alexandre Rydlo et consorts au nom des député-e-s de l'Ouest lausannois –
Pour un arrêt des trains grandes lignes en gare de Renens (15_POS_143)

Rappel du postulat (15_POS_143)

1. Historique

Mise en service en 1855 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest suisse pour la desserte de la ligne Morges-Renens-Yverdon, première voie ferrée de Suisse romande, la gare de Renens n'a cessé de se développer et d'être intimement liée au développement de Renens et de l'Ouest lausannois.

Suivant l'essor du chemin de fer à la fin du XIX^{ème} siècle, tant pour le transport des personnes que celui des marchandises, la gare de Renens est agrandie en 1876 avec un important faisceau de voies de triage.

Cet aménagement transforme la gare de Renens en un élément important de l'infrastructure ferroviaire de l'époque, et celle-ci est dotée dès l'année suivante, soit en 1877, d'un important bâtiment pour les voyageurs, bâtiment qui subsiste encore aujourd'hui dans sa forme quasiment originale, précisément de 1908 pour les dernières transformations.

Reprise en 1890 par la toute nouvelle Compagnie des chemins de fer du Jura Simplon, puis en 1902 par les Chemins de fer fédéraux (CFF) lors de la nationalisation des différents chemins de fer de Suisse, la gare de Renens continue ensuite d'être régulièrement transformée au gré de l'évolution du réseau ferré suisse et de l'évolution démographique de l'Ouest lausannois.

On peut citer en particulier son électrification totale en 1925, son équipement avec la première génération d'installations de sécurité électromécaniques dans les années cinquante, et une légère modernisation de l'infrastructure pour les voyageurs à l'occasion de la mise en service du TSOL — métro m1 — en 1990. Fait particulier, la gare de Renens a aussi été bombardée par erreur par les Forces alliées en juin 1940, pendant la Deuxième Guerre mondiale.

En parallèle, l'infrastructure ferroviaire de la gare de Renens a bien évidemment été entretenue de manière continue par les CFF. Les voies, les appareils de voies, la ligne de contact et la signalisation ont ainsi été renouvelés et adaptés à intervalles réguliers, permettant aujourd'hui le passage des trains à deux étages, mais aussi l'arrêt de trains de 300 m de longueur.

2. Constat actuel et transformation de la gare

Cela dit, si l'infrastructure ferroviaire a été adaptée de manière continue, les infrastructures d'accueil pour permettre la montée et la descente des passagers n'ont que peu évolué avec le temps. Aujourd'hui, la gare de Renens n'est ainsi dotée que d'un seul et petit passage sous-voies, d'ailleurs lugubre, et chacun de ses quais n'est accessible que par un seul et unique escalier très étroit. Les quais sont par ailleurs extrêmement étroits aussi et, aux heures de pointe, mais aussi de plus en plus régulièrement en dehors des heures de pointe, les escaliers d'accès comme le passage sous-voies n'arrivent plus à absorber le flux de passagers qui montent et qui descendent des trains. Cette saturation est d'autant plus évidente le matin et le soir, lorsque les pendulaires et les étudiants des hautes écoles arrivent et repartent, la gare de Renens et le métro m1 étant le moyen le plus rapide pour rejoindre le campus universitaire. À ces heures, il est impossible d'accéder aux quais dans le sens contraire du flux de voyageurs descendant sans forcer le passage.

À noter par ailleurs que les personnes à mobilité réduite doivent emprunter, sous contrôle du personnel CFF, les passages à niveau de service, cela alors que la gare est traversée chaque jour par environ 600 trains voyageurs et marchandises.

On doit toutefois relever ici que si la gare de Renens n'était fréquentée que par quelques milliers de personnes chaque jour jusqu'à la fin des années huitante, l'arrivée du TSOL et le développement démographique de l'Ouest lausannois et des hautes écoles — EPFL, UNIL et ECAL — de même que, et de manière plus générale, le développement aussi de tout l'Arc lémanique, ont amené la gare de Renens à être fréquentée aujourd'hui par quelques 30'000 voyageurs quotidiennement, ce qui en fait la troisième gare de Suisse romande, derrière celles de Lausanne — 100'000 voyageurs/jour — et de Genève — 65'000 — voire la quatrième si on compte celle de Bienne/Biel comme romande — 45'000.

À la lumière de ce constat, soit des infrastructures pour les voyageurs désuètes et une augmentation impressionnante et continue du nombre de voyageurs, et ajouté à ce constat la volonté cantonale de développer toujours plus les transports publics, les quatre communes riveraines de la gare, soit Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, ont mené dès 2003 un projet de rénovation, dans le cadre du Schéma Directeur de l'Ouest lausannois, qui a amené les CFF, en partenariat avec le canton de Vaud, à prévoir de moderniser entièrement la gare de Renens.

Cette modernisation s'inscrit dans le cadre des gigantesques travaux « Léman 2030 », lesquels ont pour but de doubler la capacité de transport de voyageurs par train entre Lausanne et Genève à l'horizon 2030 pour satisfaire la demande — quatrième voie Lausanne-Renens, saut de mouton de Prilly-Renens, tronçons partiels de troisième voie entre Renens et Genève, agrandissement de la gare de Lausanne, et modernisation de la gare de Genève.

La gare de Renens sera donc entièrement modernisée entre 2016 et 2019. Le passage sous-voies sera déplacé vers l'Est et agrandi, les quais seront prolongés à 420 m de longueur et accessibles par des escaliers, des rampes et des ascenseurs, de même que par une toute nouvelle passerelle en hauteur à l'Ouest des quais, dite « Rayon Vert ». Deux nouveaux bâtiments d'habitation seront aussi construits au Sud-est et au Sud-ouest de la gare et celle-ci disposera de quelques commerces supplémentaires.

Au Nord, la gare sera aussi connectée au futur tramway t1 qui reliera Lausanne et Villars-St-Croix, et au Sud elle sera reliée par un cheminement piétonnier au futur gymnase de l'Ouest lausannois et aux nouveaux bâtiments des CFF situés dans le quartier des entrepôts de Renens. Ces nouveaux bâtiments CFF abriteront les nouveaux bureaux pour les quelque 1500 collaborateurs des différentes directions des CFF pour la Romandie.

Les places Sud et Nord de la gare seront aussi totalement réaménagées, et la gare de Renens se transformera en nœud des transports publics de l'Ouest lausannois. La gare de Renens deviendra ainsi la véritable plaque tournante des transports publics de tout le district de l'Ouest lausannois, un district clairement urbain où les frontières communales s'estompent jour après jour et qui, s'il compte aujourd'hui quelque 70'000 habitants, en comptera 100'000 à l'horizon 2030-2040. En résumé, si la gare de Renens dessert aujourd'hui prioritairement quatre communes, soit Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, lesquelles participent au financement de la part communale des travaux de la gare, la gare de Renens deviendra dans le futur la gare principale de la grande ville qu'est en train de devenir l'Ouest lausannois, ce qui augmentera d'autant plus le nombre d'habitants directement concernés par cette gare.

3. Desserte actuelle et absence de desserte grandes lignes à l'avenir

Si, à l'avenir, la gare de Renens aura tout des infrastructures d'une grande gare, lesquelles permettraient l'arrêt des plus grands trains voyageurs CFF dits de grandes lignes — futurs Twindexx-Duplex Swiss Express de Bombardier en double rame de 400 m de long (2 x 200 m) — il n'est pas prévu dans la planification actuelle des CFF de faire s'arrêter ce type de trains en gare de Renens.

De fait, dans la planification des CFF, la gare de Renens s'est vue reléguer ces dernières années dans l'établissement des horaires comme une simple gare régionale, petite sœur de la grande gare principale de Lausanne, alors même que la gare de Renens dessert aujourd'hui directement un bassin de population de 70'000 habitants et un campus universitaire de 25'000 personnes.

On constate en fait ces dernières années une péjoration de la desserte en trains de grandes lignes qui existait pourtant auparavant avec Genève-Aéroport, Berne ou Sion, très partiellement Neuchâtel, cela totalement à rebours des investissements qui vont être consacrés, et surtout du développement récent de la population utilisant la gare.

C'est ainsi que, pour l'heure, la gare de Renens est desservie presque exclusivement par des trains régionaux — S, 179 trains — et des trains Régio-Express — RE, 78 trains. On ne compte que 3 ICN aux heures de pointe le matin, et 10 Inter-Régios (IR), très tôt le matin et tard le soir. Les 3 ICN seront en outre supprimés dès l'horaire 2016 à cause des travaux « Léman 2030 ».

Une simple comparaison avec les 81, 74, 76 et 80 IR qui s'arrêtent quotidiennement à, respectivement, Morges, Nyon, Vevey, et Montreux, les 71 ICN qui s'arrêtent à Yverdon, ou les 60 IR qui s'arrêtent à Oerlikon, quartier de la ville de Zürich, sorte de jumeau du District de l'Ouest lausannois, démontre que la desserte de la gare de Renens en trains grandes lignes n'est de loin pas adéquate pour une gare d'une telle importance (voir tableau 1).

Par ailleurs, au contraire des gares d'Oerlikon ou de Wil SG, lesquelles sont toutes deux reliées deux fois par heure à Zürich-Aéroport, la gare de Renens n'est pas directement connectée à Genève-Aéroport — hormis au milieu de la nuit ! Et tard le soir.

Gare	Population commune/ville 01.01.2013	Voyageurs 2013	INT	EC	IC	ICN	IR	RE/D	S	Total	Remarques
Aarau	20103	65000	0	1	2	39	76	58	256	432	
Aigle	9703	6500	0	0	0	0	80	6	2	88	
Airolo	1557		0	0	0	0	32	1	2	35	
Arth Goldau	10924		0	16	0	33	61	2	91	203	
Basel	165566	110000	57	10	45	21	87	26	188	434	
Bellinzona	17744		0	17	0	31	53	4	162	267	

Gare	Population commune/ville 01.01.2013	Voyageurs 2013	INT	EC	IC	ICN	IR	RE/D	S	Total	Remarques
Bern	127515	200000	16	5	127	1	73	185	712	1119	TGV + RBS
Bex	6670	1500	0	0	0	0	56	5	2	63	
Biel	52351	45000	0	0	0	74	17	66	187	344	
Brig	12728		0	17	23	0	52	20	97	209	GEX
Chur	34087	22000	0	1	21	0	0	81	109	212	
Delémont	11809		0	0	0	35	0	29	54	118	
Erstfeld	3778		0	0	0	0	34	0	17	51	
Flawil	10126		0	0	34	3	1	31	61	130	
Frauenfeld	24119		0	0	36	0	30	0	125	191	
Fribourg	36633		0	0	54	0	56	64	123	297	
Genève	189033	65000	9	5	34	32	109	56	132	377	TGV
Gossau	17941		0	0	34	38	1	31	155	259	
Kreuzlingen	20520		0	0	0	0	31	0	145	176	
Lausanne	130421	100000	5	10	34	19	115	82	172	437	TGV
Liestal	13708		12	2	19	0	80	0	133	246	ICE
Lugano	61837		0	18	0	18	3	7	151	197	
Luzern	79478	85000	0	1	0	12	144	55	244	456	
Martigny	16897		0	0	0	0	77	0	98	175	
Montreux	25456		0	8	0	0	80	6	124	218	Y compris MOB
Morges	14994	11500	0	0	1	9	81	78	99	268	
Neuchâtel	33474		3	0	0	71	2	38	129	243	TGV
Nyon	19170	13800	0	0	0	7	74	80	52	213	
Oerlikon	21895	80000	0	0	0	2	60	86	579	727	
Olten	17133	80000	14	10	60	51	165	57	178	535	ICE
Renens	20232	30000	0	0	0	3	10	78	179	270	
Sargans	5779		11	4	43	0	0	67	79	204	RJ
Sierre	15945		0	0	0	0	70	0	57	127	
Sion	32167	9000	0	10	0	0	73	0	60	143	
Solothurn	16465		0	0	0	37	68	57	151	313	RBS
St-Gallen	74111	75000	0	8	17	19	33	33	249	359	VAE
St-Maurice	4488		0	0	0	0	40	3	67	110	
Uzwil	12726		0	0	34	3	1	31	61	130	
Vevey	18594		0	0	0	0	76	24	120	220	
Visp	7281		0	10	44	0	72	0	93	219	
Wil (SG)	22985		0	0	34	38	2	15	181	270	
Winterthur	104468	100000	0	8	70	38	33	0	412	561	
Yverdon	28486		0	0	0	71	4	2	92	169	
Zug	27537		0	14	0	20	93	2	279	408	
Zürich	380777	420000	32	18	127	46	177	60	1052	1512	TGV + ICE + RJ + CNL + EN
Zürich Flughafen	-	42000	0	4	70	38	61	0	114	287	

Tableau 1 : Tableau de la desserte des principales gares de Suisse

La gare de Renens n'est ainsi pas directement connectée aux réseaux des trains grandes lignes et à l'aéroport de Genève, mais seulement indirectement via la gare de Lausanne.

Les voyageurs à destination de Genève doivent, soit prendre un RE qui s'arrêtera à six arrêts intermédiaires jusqu'à Genève, ou alors passer par Lausanne. Pour Genève-Aéroport, les voyageurs qui partent de Renens devront nécessairement changer à Genève ou à Lausanne. Pour Fribourg ou le Valais, il faudra changer à Lausanne et, pour Yverdon ou Neuchâtel, soit passer par Lausanne pour espérer gagner quelques minutes, soit prendre un train régional.

Dans tous les cas, le parcours des voyageurs de ou à destination de Renens est allongé d'environ 15 minutes, ou sujet aux désagréments d'un transbordement en gare de Genève ou de Lausanne, et les coûts de transport sont aussi plus élevés.

En regard de ce constat technique, du bassin de population du district de l'Ouest lausannois, du nombre de voyageurs qui utilisent chaque jour la gare, et des infrastructures d'importances nationale et cantonale situées dans l'Ouest lausannois, soit l'EPFL, l'UNIL et l'ECAL, plus récemment le SwissTech Convention Center, de même qu'en comparaison avec la desserte d'autres gares sur le plan cantonal et sur le plan national, ce statut de gare régionale pour la gare de Renens n'est clairement plus adapté et choque (voir tableau 1).

Il choque d'autant plus que la population de l'Ouest lausannois augmentera massivement ces prochaines années, soit comme indiqué plus haut 100'000 habitants en 2030-2040, que le campus universitaire s'accroît et que les CFF auront bientôt à Renens l'ensemble de leurs directions régionales pour la Suisse romande, soit comme indiqué plus haut aussi, quelque 1500 collaborateurs.

Au point qu'une pétition munie de plusieurs milliers de signatures, soutenue tant par l'EPFL que l'UNIL, avait été transmise aux CFF en date du 28 mars 2013 pour leur demander de remettre à l'horaire l'arrêt en gare de Renens d'un IR par heure à destination de Genève et Genève-Aéroport, l'arrêt régulier des IR en gare de Renens ayant été supprimé avec l'introduction de l'horaire 2013.

Cette pétition avait d'ailleurs reçu le soutien tant des communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, que du canton de Vaud, lequel s'était engagé auprès des CFF pour que la gare de Renens ne soit pas oubliée des réflexions et que la question de l'arrêt des IR, au moins aux heures de pointe, soit réétudiée par les CFF.

Or, au moment de commencer les grands travaux du gigantesque chantier « Léman 2030 », il n'existe aucune certitude quant à la réintroduction de l'arrêt des trains grandes lignes en gare de Renens à court, moyen et long terme. À entendre les planificateurs des horaires CFF, on peut même dire qu'il n'existe, à notre connaissance, aucune planification d'horaires allant dans ce sens, contrairement aux engagements publics pris par les CFF suite à une séance commune, organisée à l'initiative des quatre communes porteuses du projet de la gare, et qui avait réuni en janvier 2014 les CFF, le canton, l'EPFL et l'UNIL.

Aussi les députés de l'Ouest lausannois demandent au Conseil d'État, par voie de postulat, de demander aux CFF d'étudier l'arrêt en gare de Renens d'au moins deux trains grandes lignes, dans chaque direction et par heure de service régulier, cela dès que possible mais au plus tard à l'issue des travaux du projet « Léman 2030 ».

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

Préambule

En l'espace de deux décennies, l'offre de transports publics s'est considérablement améliorée dans toutes les régions du canton, grâce à l'impulsion des autorités vaudoises qui ont réalisé des investissements conséquents pour développer l'offre, les infrastructures et moderniser le matériel roulant. Cette politique volontariste, inscrite dans les différents programmes de législature du Conseil d'Etat ainsi que le Plan climat cantonal, vise à offrir à la population vaudoise une alternative efficace et crédible à l'utilisation de la voiture individuelle pour limiter l'impact de la mobilité sur le climat, tout en offrant des conditions de déplacement attractives et efficaces.

Si le Canton a la responsabilité de l'offre du transport régional de voyageurs (TRV), le trafic national « grandes lignes » est de la compétence de l'Office fédéral des transports (OFT) et des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Ainsi, l'établissement de l'offre et des horaires des trains *Intercity* (IC), *InterRegio* (IR) et *RegioExpress* (RE) relève de la responsabilité des CFF.

Dans son postulat, le député Alexandre Rydlo sollicitait le Conseil d'Etat pour qu'il « demande aux CFF d'étudier l'arrêt en gare de Renens d'au moins deux trains grandes lignes, dans chaque direction et par heure de service régulier, cela dès que possible, mais au plus tard à l'issue des travaux du projet « Léman 2030 » ». A noter que depuis 2013 déjà des trains « grandes lignes » *RegioExpress* (RE) reliant Renens à Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon et Genève d'une part et Lausanne, Vevey / Romont d'autre part, circulaient deux fois par heure.

Le présent rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil s'articule autour des cinq aspects suivants :

1. Les travaux d'envergure réalisés ces dernières années dans le nœud ferroviaire de Lausanne-Renens
2. L'offre ferroviaire de la gare de Renens depuis la première étape de Rail 2000 jusqu'à aujourd'hui
3. Les travaux de planification pour le développement de l'offre ferroviaire à long terme
4. La refonte de l'horaire CFF 2025 : une opportunité pour le développement de l'offre à Renens
5. Les perspectives et les risques pour la gare de Renens à l'aune de l'étape d'aménagement PRODES 2035 et de la Vision cantonale ferroviaire 2050

Ce rapport met en exergue l'importante mutation de la gare de Renens ces dix dernières années, grâce à sa modernisation qui lui a apporté les aménagements et le confort nécessaires pour devenir une importante plateforme de mobilité dans le système de transport vaudois, mais aussi au niveau national. Il met en avant également les efforts et l'engagement du Conseil d'Etat, dans le cadre des processus fédéraux pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et les travaux de planification des offres, pour défendre le positionnement et l'offre ferroviaire de la gare de Renens ces dernières années, et à plus long terme.

Les améliorations d'offres planifiées au changement d'horaires de décembre 2024 donneront encore plus d'importance à la gare de Renens, celle-ci absorbant une partie des flux longue distance jusqu'ici concentrés à la gare de Lausanne. Longtemps attendus par les voyageuses et voyageurs, demandés par les autorités politiques cantonales et locales tout comme le député Rydlo dans son postulat, des trains grandes lignes supplémentaires s'arrêteront à Renens et offriront des relations rapides avec le Pied du Jura, Berne et Zürich, le Valais, Genève et son aéroport international, permettant à la gare de l'Ouest lausannois de devenir un carrefour ferroviaire de premier ordre, intégré au nœud de Lausanne.

1 Les travaux d'envergure réalisés ces dernières années dans le nœud ferroviaire de Lausanne-Renens

D'ici à 2030, le nombre de passagers voyageant entre Lausanne et Genève devrait doubler par rapport à 2010, atteignant 100'000 personnes par jour. Afin d'offrir une réponse durable aux besoins de mobilité, le programme « Léman 2030 » a prévu d'adapter et de moderniser les infrastructures

entre les nœuds de Lausanne et Genève, grâce à des investissements importants de la part des pouvoirs publics. Plusieurs projets d'infrastructures d'envergure ont été réalisés ces dernières années :

- La construction de la gare de Prilly-Malley. Elle a été mise en service le 1^{er} juillet 2012, avec une desserte de cinq trains du RER Vaud par heure sur un tronçon Lausanne – Renens encore à trois voies en exploitation, grâce à la mise en service progressive des nouvelles rames Flirt entre 2011 et 2012.
- La modernisation de la gare de Renens. Rendue nécessaire par l'accroissement de la population dans l'Ouest lausannois et par les améliorations successives de l'offre qui ont conduit à une augmentation réjouissante de sa fréquentation, elle a permis de transformer des installations largement sous-dimensionnées et ne répondant plus aux normes en vigueur. Conduits par les CFF, ces travaux de modernisation ont démarré en 2015. La mise en service de la nouvelle gare a eu lieu en décembre 2020, suivie de la modernisation du bâtiment voyageur en 2022. Les principaux projets de la gare sont mentionnés ci-après :
 - En 2017, le nouveau passage inférieur remplaçant l'existant par un ouvrage plus large avec des rampes et escaliers d'accès aux quais a été mis en service.
 - En 2018, le nouveau quai pour le métro m1 a été aménagé.
 - Entre 2019 et 2020, des travaux d'élargissement et de rehaussement de tous les quais à 55cm pour permettre un accès libre de marche aux trains, ainsi que leur prolongement à 420 m, ont été réalisés.
- En 2022, un saut de mouton entre Prilly-Malley et Renens a pu être utilisé en exploitation. D'une longueur de 1175 mètres et s'élevant à 9 mètres à son point culminant, ce viaduc permet aux trains de passer par-dessus deux autres voies ferroviaires et augmente la capacité du tronçon Lausanne - Renens en réduisant les conflits d'itinéraire entre les différents trains.
- En 2022 également, une 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens a été mise en service. En passant par la gare de Prilly-Malley, elle a notamment permis de renforcer la cadence du RER entre Cully et Cossonay à 4 trains par heure.

En parallèle aux travaux du programme « Léman 2030 », la passerelle piétonne Rayon Vert qui relie le nord et le sud des voies à Renens a été construite. Elle offre un second accès direct et sécurisé aux quais des CFF, ainsi qu'au terminus du m1 et du futur tram qui sera mis en service à l'horizon 2026 entre Lausanne-Flon et la gare de Renens (1^{ère} étape), en complément du nouveau passage inférieur réalisé en 2017.

L'ensemble de ces travaux d'aménagement et de modernisation a permis de hisser la gare de Renens au deuxième rang des plateformes de mobilité de l'agglomération lausannoise. Il est le fruit d'un engagement collectif des CFF, du Canton, ainsi que des quatre communes territoriales de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, avec le soutien de la Confédération.

2 L'offre ferroviaire de la gare de Renens depuis la première étape de Rail 2000 jusqu'à aujourd'hui

Le Conseil d'Etat a toujours considéré la gare de Renens comme une pièce maîtresse du système de transport public vaudois. A la mise en service de la première étape de Rail 2000 en décembre 2004, la gare de Renens était desservie une fois par heure par les trains suivants :

- *InterRegio* Genève-Aéroport – Lausanne – Sion,
- *RegioExpress* Genève – Lausanne (avec arrêts à Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges et Renens)
- Et par les cinq lignes du RER Vaud : S1 Yverdon-les-Bains – Lausanne – Villeneuve, S2 Vallorbe – Lausanne – Palézieux, S3 Allaman – Lausanne – Villeneuve, S4 Morges – Lausanne – Palézieux et S11 Yverdon-les-Bains – Lausanne (les lignes S4 et S11 ne circulant qu'en semaine).

Quelques trains d'heures de pointe permettaient des dessertes supplémentaires de Renens avec des trains circulant entre Lausanne et Genève (RE), Bienne et Lausanne (ICN), Vallorbe et Lausanne (S).

Dans les années suivant la mise en service de la première étape de Rail 2000, alors que la population et les emplois augmentaient dans l'Ouest lausannois et que les Hautes écoles gagnaient en attractivité, les Communes de l'Ouest, appuyées par le Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL) et les Hautes Ecoles, ont sollicité le Conseil d'Etat à de nombreuses reprises pour qu'il intervienne auprès des CFF et de la Confédération en faveur du développement de l'offre Grandes lignes à Renens, ce qu'il a fait. Toutefois, bien qu'intervenant au plus haut niveau, le Canton n'est pas parvenu à faire intégrer l'arrêt de trains grandes lignes supplémentaires.

Par la suite, la forte croissance du trafic entre Lausanne et Genève a conduit les CFF à développer, en collaboration avec les Cantons, un concept appelé « Romandie 2013 ». Comme le rappelle le député Alexandre Rydlo dans son postulat, ce concept devait aussi permettre de mener à bien les chantiers colossaux du programme « Léman 2030 ». C'est pourquoi, à partir de décembre 2012, l'offre restructurée a permis de porter la cadence des *RegioExpress* Lausanne – Genève à 30 minutes avec desserte de Renens et d'engager de nouvelles rames à deux niveaux (Regio Dosto). Pour permettre ce développement, les liaisons horaires sans changement Renens – Genève-Aéroport (IR) et Renens – Lausanne – Sion ont cependant dû être abandonnées, tout comme les trois relations matinales entre Renens et le Pied-du-Jura par les trains pendulaires (ICN). Ces conséquences, résultant notamment du manque de capacité entre Genève et Lausanne, ont suscité la déception des autorités locales et cantonales. Le Conseil d'Etat s'était alors mobilisé pour améliorer la desserte ferroviaire de cette gare et les CFF s'étaient engagés à rétablir les dessertes perdues avec le Concept Romandie 2013 avant la fin des travaux « Léman 2030 ».

Entre 2013 et 2021, l'offre ferroviaire en gare de Renens s'est donc concentrée sur une offre régionale, avec 5 lignes du RER Vaud par heure, et une desserte en RE toutes les 30 minutes. Puis dès 2022, à la suite de la mise en service de la 4^{ème} voie Lausanne – Renens, du saut-de-mouton de Malley et de la gare de Cully modernisée, un sixième RER par heure a pu être ajouté, permettant de développer une offre de quatre trains par heure entre Cossonay et Cully.

Au niveau du trafic régional routier, le Canton de Vaud a massivement développé la ligne régional t154 (Renens – Cheseaux – Le Mont) avec un bus toutes les 30 minutes du lundi au dimanche depuis décembre 2021. Cette ligne sera prolongée vers Epalinges, Croisettes en 2025 et la ligne t158 (en provenance de Cossonay-Penthalaz, Vufflens-la-Ville et Mex) sera connectée sur la gare de Renens à partir de fin 2024.

3 Les travaux de planification pour le développement de l'offre ferroviaire à long terme

En février 2014, le peuple suisse a accepté en votation populaire la création du Fonds d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Depuis, tout développement d'offre est planifié dans un programme de développement stratégique (appelé PRODES) pour une période de 5 à 10 ans. La démarche PRODES a comme objectif de dresser une liste de mesures infrastructurelles à entreprendre sur le réseau ferroviaire pour une prochaine étape d'aménagement en fonction des consignes de planification émises par la Confédération.

La première étape d'aménagement 2025 (PRODES EA2025), dotée d'un montant de 6,4 milliards de francs, a été validée par le Parlement suisse, puis par le peuple dans le cadre la votation fédérale de février 2014. Elle constituait la base de la planification de l'offre ferroviaire pour le futur, mais ne prévoyait aucune offre supplémentaire en trains grandes lignes pour la gare de Renens.

Sur la base de PRODES EA2025, d'importants travaux de planifications ont été conduits entre 2014 et 2020 par l'OFT avec les Cantons et les CFF pour définir une seconde étape d'aménagement, prévue à l'horizon 2035 (PRODES EA2035). Dans ce cadre, les Cantons devaient remettre pour fin novembre 2014, à l'Office fédéral des transports (OFT), leurs conceptions de l'offre de transport voyageurs visées dans le cadre des régions de planification. Les offres de transport ont été priorisées par les régions de planification, en l'occurrence pour ce qui concerne le Canton de Vaud, par la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) qui regroupe les Cantons de Genève, Fribourg, Valais, Berne, Neuchâtel, Jura et Vaud.

La mesure phare de PRODES 2035 qui a été déposée pour la région Suisse Occidentale visait à doubler la cadence des trains RegioExpress entre Lausanne et Genève pour notamment permettre à

Renens d'obtenir une desserte tous les quarts d'heure vers Genève puis en alternance toutes les 30 minutes vers l'aéroport ainsi que toutes les 30 minutes vers Annemasse. Et dans l'autre direction, un train tous les quarts d'heure vers Lausanne puis 30' vers St-Maurice, 60' Berne et 60' Payerne.

Les jalons suivants ont été franchis dans le cadre des travaux de planification de l'EA2035 :

- 2015 : évaluation et optimisation des conceptions des Cantons par l'OFT ;
- 2016 : conceptions globales au niveau de la Suisse (une variante à 7 milliards de francs pour une réalisation à l'horizon 2030 et une variante à 12 milliards pour une réalisation à l'horizon 2035) ;
- 2017 : optimisation des conceptions globales sur la base des réactions des Cantons. L'OFT a élaboré un premier projet de message aux Chambres fédérales puis l'a mis en consultation le 29 septembre 2017, avec comme recommandation du Conseil fédéral de privilégier la conception globale à 12 milliards ;
- 2018 : l'OFT a poursuivi son travail de consolidation et de planification dans le cadre de la préparation du message aux Chambres pour le financement de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Finalement, le Conseil fédéral a transmis un message aux Chambres le 31 octobre 2018. Il prévoyait une enveloppe financière de 11,9 milliards de francs, pour des travaux sur l'infrastructure ferroviaire à réaliser de 2025 jusque vers 2035. Le message s'accompagnait d'une nouvelle version de l'ébauche d'offre ferroviaire à l'horizon 2035. Dans son état d'octobre 2018, l'ébauche d'offre ferroviaire 2035 retenait l'ensemble de la mesure phare déposée en 2014, à l'exception du prolongement du RegioExpress entre Lausanne et Payerne. Cette ébauche d'offre a été soutenue par le Conseil d'Etat, malgré le fait que le train RegioExpress Lausanne – Palézieux – Payerne n'ait pas été retenu par l'OFT dans le processus d'évaluation de la démarche PRODES EA2035 ;
- 2019 : processus parlementaire et délibérations sous la Coupole fédérale. Fin mars, le Conseil des Etats a traité le Message du 31 octobre 2018 relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil des Etats a proposé des amendements, dont celui d'augmenter l'enveloppe à 12,89 milliards de francs pour repêcher certains projets (notamment le projet de prolongement de l'Aigle-Leysin). En juin, le Conseil national a suivi le Conseil des Etats. Ainsi, le message a été adopté par les Chambres fédérales le 21 juin avec une entrée en vigueur vers le début de l'année 2020. La réalisation des mesures d'infrastructure échelonnées entre 2025 et 2035 et une libération des moyens financiers par l'OFT à partir de 2020 pour les phases d'études des projets ont été retenus.

A noter que le Canton de Vaud a sensibilisé à maintes reprises l'OFT sur le rôle important de la gare de Renens pour décharger le nœud de Lausanne dont les travaux de modernisation vont s'étendre sur une décennie, et sur son potentiel en termes de trafic voyageurs à l'horizon 2030.

4 La refonte de l'horaire CFF 2025 : une opportunité pour le développement de l'offre à Renens

En Suisse occidentale, la base de l'horaire CFF n'a pas changé depuis Rail 2000. Outre l'augmentation du nombre des voyageurs, impliquant des temps d'embarquement et de débarquement plus longs, de nombreuses améliorations d'offre sont venues s'y greffer année après année avec la création des RER, sans que les investissements dans les infrastructures n'aient suivi. Par conséquent, aujourd'hui, l'horaire ne dispose plus de suffisamment de réserves dans les temps de parcours pour assurer d'une part une ponctualité satisfaisante des trains, d'autre part le besoin accru dans le renouvellement des infrastructures. En 2022, comme les années précédentes, les valeurs de ponctualité sur le réseau CFF ont été plus basses en Suisse occidentale (89,4%) que la moyenne suisse (92,5%). Conséquences : une qualité d'offre inférieure et des ruptures de correspondances plus fréquentes en Suisse occidentale.

En outre, ces dernières années, du retard a été pris dans le renouvellement du réseau, notamment sur les lignes à fort trafic, faute d'intervalles de temps suffisants pour réaliser les travaux. D'ici 2030, il est désormais prévu d'investir environ six milliards de francs dans le réseau de Suisse romande. Ce volume d'investissements permettra, en plus d'entretenir le réseau, de le développer et de moderniser les gares et donc d'augmenter l'attractivité des transports publics. Pour les années à venir et d'ici la

mise en place progressive des infrastructures ferroviaires nécessaires au réseau futur, seul un accroissement des réserves dans les temps de parcours permettra au réseau d'absorber ce volume de chantiers tout en garantissant le fonctionnement de la chaîne de transport. Les partenaires du projet, CFF et Cantons rassemblés sous l'égide de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), ont élaboré ensemble un horaire qui tient compte de ces impératifs.

Lors des travaux d'élaboration de ce nouvel horaire CFF 2025, il est rapidement apparu que le maintien de la liaison directe Pied-du-Jura – Genève-Aéroport telle qu'elle existe aujourd'hui par le bypass de Bussigny serait impossible. En compensation, les possibilités de correspondance à Renens entre les trains de l'Arc lémanique et ceux du Pied-du-Jura ont été étudiées. Ainsi, avec l'horaire 2025, tous les trains IC5 en provenance de Bienne circuleront jusqu'au terminus de Lausanne avec un arrêt à Renens. Cet arrêt permet une correspondance dans les deux directions en 5 minutes avec les trains IC1 St-Gall – Lausanne – Genève-Aéroport et les trains IR90 Brigue – Lausanne – Genève-Aéroport qui s'arrêteront nouvellement à Renens (unique arrêt entre Lausanne et Genève). Après de longues discussions entre les Cantons et les CFF, il a tout de même été possible de conserver six allers-retours quotidiens *InterRegio*, aux heures de pointe de semaine et en partage de capacité avec les sillons marchandises, entre Genève-Aéroport et Neuchâtel avec arrêts à Genève, Nyon, Gland, Morges et Yverdon-les-Bains (IR57).

L'horaire 2025 donnera un nouveau coup d'accélérateur à l'offre de la gare de Renens (voir le projet de tableau des départs de la gare de Renens dans les annexes). L'amélioration de l'offre grandes lignes permettra à quelques 4'000 voyageurs quotidiens attendus en 2025 dans l'Ouest lausannois de descendre directement à Renens, au lieu de devoir transiter par la gare de Lausanne.

L'offre ferroviaire de la gare de Renens prévue dès le 15 décembre 2024 sera la suivante :

- IC1 en alternance avec IR90 : chaque 30' vers Genève et Genève-Aéroport
- IC5 : chaque 30' vers Lausanne ou Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne et au-delà
- IC1 : chaque 60' vers Berne et Zürich (et même Coire les week-ends) ;
- IR90 : chaque 60' vers Martigny, Sion, Sierre, Viège et Brigue ;
- RE33 : chaque 30' vers Lausanne, Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex, St-Maurice) et Martigny (seulement toutes les 60') ;
- RE33 : chaque 30' vers Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Genève puis tous les arrêts jusqu'à Annemasse ;
- 12 dessertes du RER Vaud par heure (2x Grandson, 2x Vallorbe dont 1x Le Brassus, 2x Allaman, 2x Payerne, 2x Cully et 2x Bex).

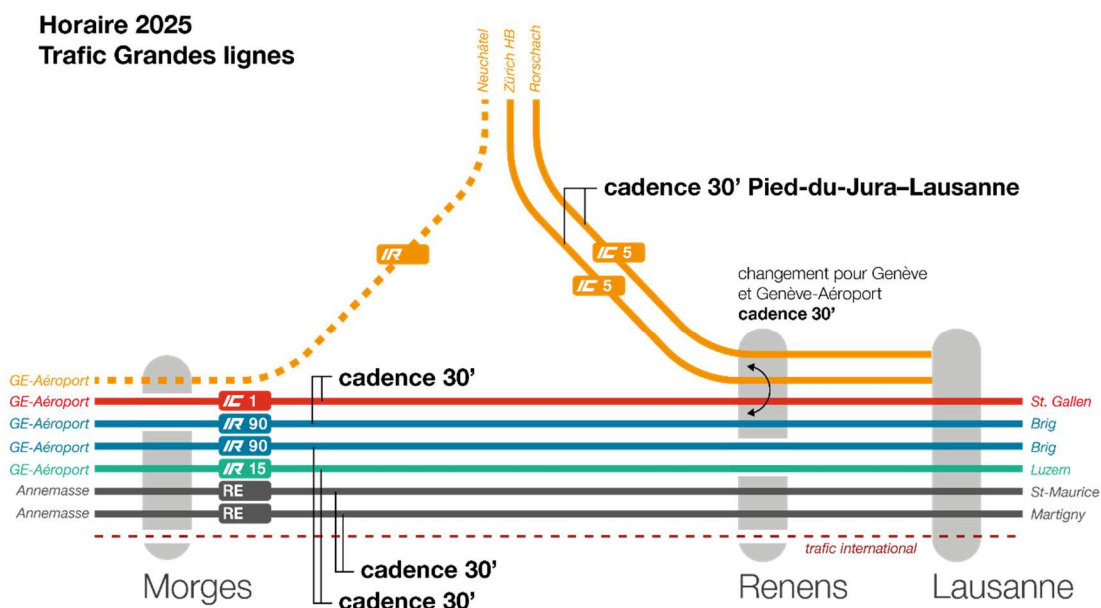


Figure 1 : Desserte schématique de l'offre CFF Grandes lignes dès décembre 2024

Le Conseil d'Etat, qui s'est fortement mobilisé dans le cadre de l'élaboration du nouvel horaire CFF 2025, salue cette étape majeure de développement de la gare de Renens, qui apporte une amélioration bien supérieure à la demande du postulant, tout comme à celle des Hautes écoles ainsi que des Communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens.

D'autre part, ce projet permettra à Renens de consolider sa position en tant que deuxième plateforme de mobilité du canton, répondant ainsi à la demande croissante de la population du district de l'Ouest lausannois. Celui-ci accueille également trois institutions de formation supérieure renommées : l'ECAL, l'UNIL et l'EPFL. Ensemble, ces institutions comptent environ 41'000ⁱ personnes (corps étudiantin, académique et administratif compris) et donc autant de personnes empruntant potentiellement les transports publics de la région.

A noter que l'engagement commun de la CTSO et de l'Association des Villes pour défendre l'offre sur la ligne du Pied-du-Jura dans le cadre de ce nouvel horaire 2025 permettra dans les prochaines années d'offrir des transbordements systématiquement quai à quai à Renens pour les voyageuses et voyageurs en provenance de Neuchâtel et Yverdon qui se rendent à Genève et inversement.

5 Les perspectives et les risques pour la gare de Renens à l'aune de l'étape d'aménagement PRODES 2035 et de la Vision cantonale ferroviaire 2050

5.1 Etape d'aménagement 2035 – Consolidation du projet d'offre PRODES 2035

Dans son état actuel (état de mai 2024), la planification de l'offre ferroviaire de l'Office fédéral des transports à l'horizon 2035 (PRODES EA2035) conserve toujours la mesure phare de PRODES 2035 déposée pour la région Suisse Occidentale qui vise à doubler la cadence des trains RegioExpress entre Lausanne et Genève. Cette offre permettra à Renens d'obtenir une desserte tous les quarts d'heure vers Genève puis en alternance toutes les 30 minutes vers l'aéroport ainsi que toutes les 30 minutes vers Annemasse. Et dans l'autre direction, un train tous les quarts d'heure vers Lausanne puis 30 minutes vers St-Maurice.

En revanche, les améliorations suivantes pour la desserte de Renens prévues dès l'horaire 2025 ne sont pas reprises par l'OFT dans le projet d'offre PRODES EA2035 devant se concrétiser à l'horizon 2040 :

- La cadence toutes les 30 minutes vers Genève et Genève-Aéroport avec une alternance des trains IC1 de St-Gall et IC9 de Brigue (passage sans arrêt à Renens), et par conséquent pas de desserte sans changement chaque heure dans l'autre direction vers Berne et Zürich (IC1) et vers Martigny, Sion, Sierre, Viège et Brigue (IC9).
- Cadence toutes les 30 minutes vers Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne et en alternance chaque heure vers Bâle ou Zurich (IC5).

Le Conseil d'Etat s'engage à défendre l'importance de Renens auprès des Offices fédéraux dans les travaux de planification des offres futures, en conservant les avantages de l'horaire 2025, qui trouveront assurément leur public dès les premiers mois d'exploitation.

5.2 Stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050

A plus long terme, pour améliorer davantage l'offre des trains grandes lignes à Renens, il faudra attendre la modernisation de la gare de Lausanne et la redondance de la ligne Genève-Lausanne. Concernant le doublement de la ligne lémanique, le Conseil d'Etat défend ce projet qui est d'ailleurs intégré dans sa stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050. Véritable outil portant la vision cantonale auprès de la Confédération et des CFF, cette stratégie vise à inscrire, dans les prochains programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire de la Confédération, les infrastructures vaudoises indispensables pour garantir aux générations futures une mobilité durable et efficace. Comme mentionné ci-dessus, le Conseil d'Etat s'est doté d'une stratégie cantonale ferroviaire, comme outil de lobbying pour un développement ferroviaire à la hauteur des enjeux démographiques, climatiques et économiques à l'horizon 2050. Cette stratégie est le résultat d'études menées sous l'égide de la stratégie cantonale Vision 2050, pour laquelle le Grand conseil a octroyé en 2020 un crédit d'études de 11 millions de francs.

Ces études ont permis d'établir les besoins en transport ferroviaire, tant voyageurs que marchandises, sur le territoire vaudois jusqu'à 2050. Une croissance de près de 30% de la mobilité journalière des personnes est prévisible entre 2015 et 2050 dans le Canton de Vaud. Sur la même période, l'accroissement de la demande pour du transport ferroviaire est estimé à 90% pour le trafic voyageur et de 45% pour le fret ferroviaire.

Concernant plus spécifiquement la région de Renens, les études ont démontré que le trafic pendulaire moyen dans les trains régionaux a évolué de plus de 30% sur le tronçon Morges-Renens et jusqu'à 149% sur la ligne Renens-Yverdon-les-Bains entre 2010 et 2019¹. Et les perspectives à 2050 laissent entrevoir une augmentation de la demande sur l'ensemble du réseau, par exemple, +150% entre Renens et Lausanne, ou encore à +110% entre Morges et Renens.

La stratégie vaudoise s'intègre dans une vision à long terme, ciblant le développement d'infrastructures bénéficiant autant au réseau national, régional que vaudois. Cette vision cantonale a déjà contribué à l'obtention d'une première étape de la ligne nouvelle Lausanne – Genève par un doublement des voies entre Morges et Perroy dans le message aux Chambres de 2023 (réalisation vers 2040). Autre exemple, sur le plan national, la Vision 2050 rappelle l'impératif de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne afin d'éviter un décrochage de la Suisse romande du réseau alémanique et le renforcement d'un réseau ferroviaire à deux vitesses. Pour ce faire, un nouveau tracé est envisagé avec une première mesure qui est actuellement défendue par les Cantons de Vaud et Fribourg, afin d'être inscrite dans le message aux Chambres de 2026.

Sur le plan régional, les analyses sont en cours pour définir les infrastructures sans lesquelles des augmentations de capacité ne pourront plus se concrétiser. Pour cela, la stratégie cantonale cible notamment l'extension souterraine de la gare de Lausanne ainsi que des augmentations de capacité pour le bypass de Bussigny (flux Arc lémanique – Pied-du-Jura sans passer par Lausanne), sur l'Arc lémanique et sur la ligne du Simplon.

Sur le plan vaudois, l'offre ferroviaire devra proposer une cadence à 30 minutes sur l'ensemble du réseau et de 15 minutes dans les agglomérations et les axes à forte demande. Par ailleurs, en termes d'infrastructures ferroviaires, le Canton analyse aussi la pertinence de créer une nouvelle ligne entre Cheseaux-sur-Lausanne et Renens, (extension du LEB), raccordant la région du Gros-de-Vaud plus rapidement à la gare de Renens.

¹ Vision 2050 – Etude de planification pour l'élaboration du programme cantonal de développement de l'offre ferroviaire à l'horizon 2050, Citec Ingénieurs Conseils SA, mars 2023

Conclusion

La gare de Renens, porte d'entrée vers les Hautes écoles au rayonnement international et moteur dans l'économie vaudoise, retrouvera son rôle central dans le système de mobilité vaudois avec l'horaire CFF 2025. Deuxième plus grande gare du Canton, 6^e plus grande gare romande, elle pourra jouer son rôle de plateforme de mobilité à l'échelle régionale et romande, et un rôle important de plate-forme d'échange entre les différents modes de transport public. Avec l'arrivée du tramway à l'horizon 2026, elle va devenir un centre névralgique de la mobilité.

Le Conseil d'Etat est persuadé que la clientèle répondra très positivement à cette amélioration substantielle de la desserte grandes lignes de la gare de Renens prévue dès 2025. Un suivi étroit de la fréquentation sera effectué en collaboration avec les CFF.

Le Conseil d'Etat veillera à défendre la desserte de la gare de Renens en 2025 comme base minimale pour les planifications d'offre futures. Même si l'Office fédéral des transports n'évalue pas le rôle de la gare de Renens de la même manière que le Conseil d'Etat, ce dernier poursuivra ses efforts auprès des instances fédérales pour maintenir et développer la position de la gare de Renens dans le cadre des programmes de développement de l'offre ferroviaire.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 30 octobre 2024.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni

Annexe : Tableau des départs de la gare de Renens en 2025

ⁱ L'estimation est calculée ainsi :

En 2023, l'EPFL compte 6530 collaborateur-trice-s, source en ligne, statistiques de l'EPFL

(<https://www.epfl.ch/about/facts/fr/statistiques-institutionnelles/statistiques-personnel/>)

En 2022, l'UNIL et l'EPFL compte 29'665 étudiant-e-s, source en ligne, statistique de l'Etat de Vaud

(<https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/statistique/statistiques-par-domaine/15-education-et-sciences/enseignement-tertiaire>)

En 2022, l'UNIL compte 4'879 collaborateur-trice-s, source en ligne, rapport annuel 2022 (<https://wp.unil.ch/rapport-annuel/files/2023/06/RapportAnnuel22.pdf>)

Renens VD

15 décembre 2024 - 13 décembre 2025

projet d'horaire 2025, sous réserve de modifications, état: 4 novembre 2024

0 00			Voie
1	0 01	IR	Sion
1	0 04	R3	Vallorbe 1
Ⓐ	0 04	IR	Sion 3
	0 05	RE33	Genève 2
	0 09	R9	Allaman 2
2	0 10	IC5	Biel/Bienne
3	0 11	IC5	Biel/Bienne 1
Ⓐ	0 13	R3	Vallorbe 2
4	0 16	R2	Lausanne 5
	0 17	R1	Grandson 1
1	0 20	IC5	Lausanne 4
	0 21	R8	Lausanne 3
Ⓐ	0 22	IC5	Lausanne 4
1	0 23	IR	Genève 2
	0 24	RE33	Lausanne 5
	0 26	R4	St-Maurice 4
1	0 34	R4	Vallorbe 1
5	0 35	R2	Lausanne 4
	0 35	RE33	Genève 2
Ⓐ	0 39	R4	Vallorbe 1
	0 39	R8	Allaman 2
	0 50	R9	Lausanne 3
4	0 51	R1	Lausanne 4
	0 54	RE33	Lausanne 5
	0 56	R3	Lausanne 4
3	0 57	RE33	Genève 2

1 00			Voie
6	1 16	SN	Grandson 1
6	1 22	SN	Lausanne 3
3	1 23	IC5	Lausanne 4
6	1 28	SN	St-Maurice 4
6	1 34	SN	Vallorbe 1
6	1 40	SN	Allaman 2
7	1 43	IC	Fribourg/Freiburg 5
8	1 46	R1	Lausanne 4
6	1 46	SN	Lausanne 4
3	1 54	RE33	Vevey 3
3	1 57	RE33	Genève 2

2 00			Voie
6	2 16	SN	Grandson 1
6	2 22	SN	Lausanne 3
6	2 26	SN	St-Maurice 4
6	2 34	SN	Vallorbe 1
6	2 39	SN	Allaman 2
6	2 46	SN	Lausanne 4
3	2 54	RE33	Vevey 3
3	2 57	RE33	Genève 2

3 00			Voie
7	3 32	IC	Genève-Aéroport 2
	3 55	RE33	Genève-Aéroport 2

4 00			Voie
7	4 06	IC	Genève-Aéroport 2
	4 47	R2	Grandson 1
	4 54	RE33	Lausanne 3
	4 55	RE33	Genève-Aéroport 2

5 00			Voie
	5 03	R9	Allaman 2
	5 04	R3	Vallorbe 1
	5 14	R2	Cully 4
	5 19	R4	Bex 4
9	5 21	R8	Lausanne 5
10	5 21	R8	Payerne 5
	5 22	R1	Grandson 1
	5 32	IR	Brig 5
11	5 34	R4	Vallorbe 1
12	5 34	R4	Le Brassus 1
13	5 35	RE33	Genève-Aéroport 2
14	5 35	RE33	Annemasse 2
	5 39	R8	Allaman 2
	5 41	IC5	Rorschach <u>1</u> 1
Ⓐ	5 44	R1	Lausanne 4
Ⓑ	5 44	R1	Cully 4
	5 46	R2	Grandson 1
9	5 50	R9	Palézieux 5
10	5 50	R9	Murten/Morat 5
	5 54	RE33	St-Maurice 3
	5 56	R3	Bex 4

6 00			Voie
	6 04	R3	Vallorbe 1
	6 05	RE33	Annemasse 2
14	6 08	IC1	St. Gallen <u>2</u> 5
13	6 08	IC	Chur <u>3</u> 5
	6 09	R9	Allaman 2
14	6 11	IC5	St. Gallen <u>4</u> 1
13	6 11	IC5	Zürich HB <u>5</u> 1
	6 16	R1	Grandson 1
	6 16	R2	Cully 5
	6 20	IC5	Lausanne 4
9	6 21	R8	Lausanne 5
10	6 21	R8	Payerne 5
	6 23	IR	Genève-Aéroport 2
	6 24	RE33	Martigny 3
	6 26	R4	Bex 4

	6 34	R4	Vallorbe 1
12	6 34	R4	Le Brassus 1
13	6 35	RE33	Genève-Aéroport 2
14	6 35	RE33	Annemasse 2
	6 38	IR90	Brig 5
	6 39	R8	Allaman 2
	6 41	IC5	Rorschach <u>1</u> 1
	6 46	R1	Cully 5
	6 46	R2	Grandson 1
	6 50	IC5	Lausanne 4
9	6 50	R9	Palézieux 5
10	6 50	R9	Murten/Morat 5
	6 53	IC1	Genève-Aéroport 2
	6 54	RE33	St-Maurice 3
	6 56	R3	Bex 4

7 00			Voie
	7 04	R3	Vallorbe 1
	7 05	RE33	Annemasse 2
	7 08	IC1	St. Gallen <u>6</u> 5
	7 09	R9	Allaman 2
	7 11	IC5	Zürich HB <u>1</u> 1
	7 16	R1	Grandson 1
	7 16	R2	Cully 5
	7 20	IC	Lausanne 4
9	7 21	R8	Lausanne 5
10	7 21	R8	Payerne 5
	7 23	IR90	Genève-Aéroport 2
	7 24	RE33	Martigny 3
13	7 24	RE33	Le Châble VS 3
13	7 26	R4	Bex 4
14	7 26	R4	St-Maurice 4
	7 34	R4	Vallorbe 1
12	7 34	R4	Le Brassus 1
13	7 35	RE33	Genève-Aéroport 2
14	7 35	RE33	Annemasse 2
	7 38	IR90	Brig 5
	7 39	R8	Allaman 2
	7 41	IC5	Rorschach <u>1</u> 1
	7 46	R1	Cully 5
	7 46	R2	Grandson 1
	7 50	IC5	Lausanne <u>1</u> 4
9	7 50	R9	Palézieux 5
10	7 50	R9	Murten/Morat 5
15	7 53	IC1	Genève-Aéroport 2
16	7 54	IC1	Genève-Aéroport 2
	7 54	RE33	St-Maurice 3
	7 56	R3	Bex 4

8 00			Voie
	8 04	R3	Vallorbe 1
	8 05	RE33	Annemasse 2
	8 08	IC1	St. Gallen <u>6</u> 5
	8 09	R9	Allaman 2
14	8 11	IC5	St. Gallen <u>4</u> 1
13	8 11	IC5	Zürich HB <u>5</u> 1
	8 16	R1	Grandson 1
	8 16	R2	Cully 5
	8 20	IC5	Lausanne <u>1</u> 4
9	8 21	R8	Lausanne 5
10	8 21	R8	Payerne 5
	8 23	IR90	Genève-Aéroport 2
	8 24	RE33	Martigny 3
	8 26	R4	Bex 4
	8 34	R4	Vallorbe 1
12	8 34	R4	Le Brassus 1
13	8 35	RE33	Genève-Aéroport 2
14	8 35	RE33	Annemasse 2
	8 38	IR90	Brig 5
	8 39	R8	Allaman 2
	8 41	IC5	Rorschach <u>1</u> 1
	8 46	R1	Cully 5
	8 46	R2	Grandson 1
	8 50	IC5	Lausanne <u>1</u> 4
9	8 50	R9	Palézieux 5
10	8 50	R9	Murten/Morat 5
	8 53	IC1	Genève-Aéroport <u>6</u> 2
	8 54	RE33	St-Maurice 3
	8 56	R3	Bex 4

9 00			Voie
	9 04	R3	Vallorbe 1
	9 05	RE33	Annemasse 2
14	9 08	IC1	St. Gallen <u>2</u> 3
13	9 08	IC	Chur <u>3</u> 5
	9 09	R9	Allaman 2
	9 11	IC5	Zürich HB <u>1</u> 1
	9 16	R1	Grandson 1
	9 16	R2	Cully 5
	9 20	IC5	Lausanne <u>1</u> 4
9	9 21	R8	Lausanne 5
10	9 21	R8	Payerne 5
	9 23	IR90	Genève-Aéroport 2
	9 24	RE33	Martigny 3
	9 26	R4	Bex 4
	9 34	R4	Vallorbe 1
12	9 34	R4	Le Brassus 1
13	9 35	RE33	Genève-Aéroport 2
14	9 35	RE33	Annemasse 2
	9 38	IR90	Brig 3

Renens VD

15 décembre 2024 - 13 décembre 2025

projet d'horaire 2025, sous réserve de modifications, état: 4 novembre 2024

9 39	R8	Allaman	2
9 41	IC 5	Rorschach <u>1</u>	1
9 46	R1	Cully	5
9 46	R2	Grandson	1
9 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 50	R9	Palézieux	5
10 9 50	R9	Murten/Morat	5
9 54	IC 1	Genève-Aéroport <u>6</u>	2
9 54	RE33	St-Maurice	3
9 56	R3	Bex	4

10 00	Voie
10 04	R3 Vallorbe 1
10 05	RE33 Annemasse 2
10 08	IC 1 St. Gallen <u>6</u> 5
10 09	R9 Allaman 2
ⓑ 10 11	IC 5 St. Gallen <u>7</u> 1
Ⓒ 10 11	IC 5 Zürich HB <u>8</u> 1
10 16	R1 Grandson 1
10 16	R2 Cully 5
10 20	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4
9 10 21	R8 Lausanne 5
10 10 21	R8 Payerne 5
10 23	IR 90 Genève-Aéroport 2
10 24	RE33 Martigny 3
10 26	R4 Bex 4
10 34	R4 Vallorbe 1
12 10 34	R4 Le Brassus 1
13 10 35	RE33 Genève-Aéroport 2
14 10 35	RE33 Annemasse 2
10 38	IR 90 Brig 5
10 39	R8 Allaman 2
10 41	IC 5 Rorschach <u>1</u> 1
10 46	R1 Cully 5
10 46	R2 Grandson 1
10 50	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4
9 10 50	R9 Palézieux 5
10 10 50	R9 Murten/Morat 5
10 53	IC 1 Genève-Aéroport <u>6</u> 2
10 54	RE33 St-Maurice 3
10 56	R3 Bex 4

11 00	Voie
11 04	R3 Vallorbe 1
11 05	RE33 Annemasse 2
11 08	IC 1 St. Gallen <u>6</u> 3
11 09	R9 Allaman 2
11 11	IC 5 Zürich HB <u>1</u> 1
11 16	R1 Grandson 1

11 16	R2 Cully	5
11 20	IC 5 Lausanne <u>1</u>	4
9 11 21	R8 Lausanne	5
10 11 21	R8 Payerne	5
11 23	IR 90 Genève-Aéroport	2
11 24	RE33 Martigny	3
11 26	R4 Bex	4
11 34	R4 Vallorbe	1
12 11 34	R4 Le Brassus	1
13 11 35	RE33 Genève-Aéroport	2
14 11 35	RE33 Annemasse	2
11 38	IR 90 Brig	5
11 39	R8 Allaman	2
11 41	IC 5 Rorschach <u>1</u>	1
11 46	R1 Cully	5
11 46	R2 Grandson	1
11 50	IC 5 Lausanne <u>1</u>	4
9 11 50	R9 Palézieux	5
10 11 50	R9 Murten/Morat	5
11 53	IC 1 Genève-Aéroport <u>6</u>	2
11 54	RE33 St-Maurice	3
11 56	R3 Bex	4

12 00	Voie
12 04	R3 Vallorbe 1
12 05	RE33 Annemasse 2
14 12 08	IC 1 St. Gallen <u>2</u> 5
13 12 08	IC Chur <u>3</u> 5
12 09	R9 Allaman 2
ⓑ 12 11	IC 5 St. Gallen <u>7</u> 1
Ⓒ 12 11	IC 5 Zürich HB <u>8</u> 1
12 16	R1 Grandson 1
12 16	R2 Cully 5
12 20	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4
9 12 21	R8 Lausanne 5
10 12 21	R8 Payerne 5
12 23	IR 90 Genève-Aéroport 2
12 24	RE33 Martigny 3
17 12 26	R4 Bex 4
18 12 27	R4 Bex 4
12 34	R4 Vallorbe 1
12 12 34	R4 Le Brassus 1
13 12 35	RE33 Genève-Aéroport 2
14 12 35	RE33 Annemasse 2
12 38	IR 90 Brig 3
12 39	R8 Allaman 2
12 41	IC 5 Rorschach <u>1</u> 1
12 46	R1 Cully 5
12 46	R2 Grandson 1
12 50	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4

9 12 50	R9 Palézieux	5
10 12 50	R9 Murten/Morat	5
12 53	IC 1 Genève-Aéroport <u>6</u>	2
12 54	RE33 St-Maurice	3
12 56	R3 Bex	4

13 00	Voie
13 04	R3 Vallorbe 1
13 05	RE33 Annemasse 2
13 08	IC 1 St. Gallen <u>6</u> 5
13 09	R9 Allaman 2
13 11	IC 5 Zürich HB <u>1</u> 1
13 16	R1 Grandson 1
13 16	R2 Cully 5
13 20	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4
9 13 21	R8 Lausanne 5
10 13 21	R8 Payerne 5
13 23	IR 90 Genève-Aéroport 2
13 24	RE33 Martigny 3
13 26	R4 Bex 4
13 34	R4 Vallorbe 1
12 13 34	R4 Le Brassus 1
13 13 35	RE33 Genève-Aéroport 2
14 13 35	RE33 Annemasse 2
13 38	IR 90 Brig 5
13 39	R8 Allaman 2
13 41	IC 5 Rorschach <u>1</u> 1
13 46	R1 Cully 5
13 46	R2 Grandson 1
13 50	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4
9 13 50	R9 Palézieux 5
10 13 50	R9 Murten/Morat 5
14 13 54	IC 1 Genève-Aéroport <u>2</u> 2
13 13 54	IC Genève-Aéroport <u>3</u> 2
13 54	RE33 St-Maurice 3
13 56	R3 Bex 4

14 00	Voie
14 04	R3 Vallorbe 1
14 05	RE33 Annemasse 2
14 14 08	IC 1 St. Gallen <u>2</u> 5
13 14 08	IC Chur <u>3</u> 5
14 09	R9 Allaman 2
ⓑ 14 11	IC 5 St. Gallen <u>7</u> 1
Ⓒ 14 11	IC 5 Zürich HB <u>8</u> 1
14 16	R1 Grandson 1
14 16	R2 Cully 5
14 20	IC 5 Lausanne <u>1</u> 4
9 14 21	R8 Lausanne 5

10 14 21	R8 Payerne	5
14 23	IR 90 Genève-Aéroport	2
14 24	RE33 Martigny	3
14 26	R4 Bex	4
14 34	R4 Vallorbe	1
12 14 34	R4 Le Brassus	1
13 14 35	RE33 Genève-Aéroport	2
14 14 35	RE33 Annemasse	2
14 38	IR 90 Brig	3
14 39	R8 Allaman	2
14 41	IC 5 Rorschach <u>1</u>	1
14 46	R1 Cully	5
14 46	R2 Grandson	1
14 50	IC 5 Lausanne <u>1</u>	4
9 14 50	R9 Palézieux	5
10 14 50	R9 Murten/Morat	5
14 53	IC 1 Genève-Aéroport <u>6</u>	2
14 54	RE33 St-Maurice	3
14 56	R3 Bex	4

15 00			Voie
15 04	R3	Vallorbe	1
15 05	RE33	Annemasse	2
15 08	IC 1	St. Gallen <u>6</u>	
15 09	R9	Allaman	2
15 11	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
15 16	R1	Grandson	1
15 16	R2	Cully	5
15 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 15 21	R8	Lausanne	5
10 15 21	R8	Payerne	5
15 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
15 24	RE33	Martigny	3
15 26	R4	Bex	4
15 34	R4	Vallorbe	1
12 15 34	R4	Le Brassus	1
13 15 35	RE33	Genève-Aéroport	2
14 15 35	RE33	Annemasse	2
15 38	IR 90	Brig	5
15 39	R8	Allaman	2
15 41	IC 5	Rorschach <u>1</u>	1
15 46	R1	Cully	5
15 46	R2	Grandson	1
15 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 15 50	R9	Palézieux	5
10 15 50	R9	Murten/Morat	5
15 53	IC 1	Genève-Aéroport <u>6</u>	2
19 15 54	RE33	St-Maurice	3
20 15 54	RE33	Martigny	3
15 56	R3	Bex	4

Renens VD

15 décembre 2024 - 13 décembre 2025

projet d'horaire 2025, sous réserve de modifications, état: 4 novembre 2024

16 00			Voie
16 04	R3	Vallorbe	1
16 05	RE33	Annemasse	2
16 08	IC 1	St. Gallen <u>6</u>	5
16 09	R9	Allaman	2
14 16 11	IC 5	St. Gallen <u>4</u>	1
13 16 11	IC 5	Zürich HB <u>5</u>	1
16 16	R1	Grandson	1
16 16	R2	Cully	5
16 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 16 21	R8	Lausanne	5
10 16 21	R8	Payerne	5
16 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
16 24	RE33	Martigny	3
16 26	R4	Bex	4
16 34	R4	Vallorbe	1
12 16 34	R4	Le Brassus	1
13 16 35	RE33	Genève-Aéroport	2
14 16 35	RE33	Annemasse	2
16 38	IR 90	Brig	5
16 39	R8	Allaman	2
16 41	IC 5	Rorschach <u>1</u>	1
16 46	R1	Cully	5
16 46	R2	Grandson	1
16 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 16 50	R9	Palézieux	5
10 16 50	R9	Murten/Morat	5
14 16 53	IC 1	Genève-Aéroport <u>2</u>	2
13 16 53	IC	Genève-Aéroport <u>3</u>	2
16 54	RE33	St-Maurice	3
16 56	R3	Bex	4

17 00			Voie
17 04	R3	Vallorbe	1
17 05	RE33	Annemasse	2
17 08	IC 1	St. Gallen <u>6</u>	5
17 09	R9	Allaman	2
17 11	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
17 16	R1	Grandson	1
17 16	R2	Cully	5
17 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 17 21	R8	Lausanne	5
10 17 21	R8	Payerne	5
17 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
17 24	RE33	Martigny	3
17 26	R4	Bex	4
17 34	R4	Vallorbe	1
12 17 34	R4	Le Brassus	1
13 17 35	RE33	Genève-Aéroport	2
14 17 35	RE33	Annemasse	2
17 38	IR 90	Brig	5

17 39	R8	Allaman	2
17 41	IC 5	St. Gallen <u>1</u>	1
17 46	R1	Cully	5
17 46	R2	Grandson	1
17 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 17 50	R9	Palézieux	5
10 17 50	R9	Murten/Morat	5
17 53	IC 1	Genève-Aéroport <u>6</u>	2
17 54	RE33	St-Maurice	3
17 56	R3	Bex	4

18 00			Voie
18 04	R3	Vallorbe	1
18 05	RE33	Annemasse	2
18 08	IC 1	St. Gallen <u>6</u>	5
18 09	R9	Allaman	2
18 11	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
18 16	R1	Grandson	1
18 16	R2	Cully	5
18 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 18 21	R8	Lausanne	5
10 18 21	R8	Payerne	5
18 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
18 24	RE33	Martigny	3
18 26	R4	Bex	4
18 34	R4	Vallorbe	1
21 18 34	R4	Le Brassus	1
13 18 35	RE33	Genève-Aéroport	2
14 18 35	RE33	Annemasse	2
18 38	IR 90	Brig	5
18 39	R8	Allaman	2
18 41	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
18 46	R1	Cully	5
18 46	R2	Grandson	1
18 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 18 50	R9	Palézieux	5
10 18 50	R9	Murten/Morat	5
18 53	IC 1	Genève-Aéroport <u>6</u>	2
18 54	RE33	St-Maurice	3
18 56	R3	Bex	4

19 00			Voie
19 04	R3	Vallorbe	1
19 05	RE33	Annemasse	2
19 08	IC 1	St. Gallen <u>6</u>	5
19 09	R9	Allaman	2
19 11	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
19 16	R1	Grandson	1
19 16	R2	Cully	5

19 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 19 21	R8	Lausanne	5
10 19 21	R8	Payerne	5
19 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
19 24	RE33	Martigny	3
19 26	R4	Bex	4
19 34	R4	Vallorbe	1
21 19 34	R4	Le Brassus	1
19 35	RE33	Annemasse	2
19 38	IR 90	Brig	5
19 39	R8	Allaman	2
19 41	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
19 46	R1	Cully	5
19 46	R2	Grandson	1
19 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 19 50	R9	Palézieux	5
10 19 50	R9	Murten/Morat	5
14 19 54	IC 1	Genève-Aéroport <u>2</u>	2
13 19 54	IC	Genève-Aéroport <u>3</u>	2
19 54	RE33	St-Maurice	3
22 19 56	R3	Bex	4
23 19 56	R3	St-Maurice	4

20 00			Voie
20 04	R3	Vallorbe	1
20 05	RE33	Annemasse	2
20 08	IC 1	St. Gallen <u>6</u>	5
20 09	R9	Allaman	2
24 20 11	IC 5	Olten <u>9</u>	1
25 20 11	IC 5	Zürich HB <u>10</u>	1
20 16	R1	Grandson	1
20 16	R2	Cully	5
20 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 20 21	R8	Lausanne	5
10 20 21	R8	Payerne	5
20 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
20 24	RE33	Martigny	3
22 20 26	R4	Bex	4
23 20 26	R4	St-Maurice	4
20 34	R4	Vallorbe	1
21 20 34	R4	Le Brassus	1
20 35	RE33	Genève-Aéroport	2
20 38	IR 90	Brig	5
20 39	R8	Allaman	2
20 41	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
20 46	R1	Cully	5
20 46	R2	Grandson	1
20 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
9 20 50	R9	Palézieux	
10 20 50	R9	Murten/Morat	

20 53	IC 1	Genève-Aéroport <u>6</u>	2
26 20 54	RE33	Lausanne	5
27 20 54	RE33	St-Maurice	3
22 20 56	R3	Bex	4
23 20 56	R3	St-Maurice	4

21 00			Voie
21 04	R3	Vallorbe	1
21 05	RE33	Genève-Aéroport	2
21 08	IC 1	Zürich HB	5
21 09	R9	Allaman	2
21 11	IC 5	Zürich HB <u>1</u>	1
21 16	R1	Grandson	1
21 16	R2	Cully	5
21 20	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
21 21	R8	Lausanne	5
22 21 23	IR 90	Genève-Aéroport	2
26 21 24	RE33	Lausanne	3
27 21 24	RE33	Martigny	3
22 21 26	R4	Bex	4
23 21 26	R4	St-Maurice	4
21 34	R4	Vallorbe	1
21 21 34	R4	Le Brassus	1
21 35	RE33	Genève-Aéroport	2
22 21 38	IR 90	Brig	
28 21 40	R8	Morges	2
29 21 40	R8	Allaman	2
21 41	IC 5	Zürich HB	1
21 46	R1	Cully	5
21 46	R2	Grandson	1
21 50	IC 5	Lausanne <u>1</u>	4
30 21 50	R9	Palézieux	3
31 21 50	R9	Murten/Morat	3
23 21 54	RE33	Lausanne	5
22 21 54	RE33	St-Maurice	5
22 21 56	R3	Bex	4
23 21 56	R3	St-Maurice	4
21 57	IR 95	Genève-Aéroport	2

22 00			Voie
22 22 01	IR 95	Sion	3
32 22 01	IR 95	Brig	3
28 22 03	IR 95	Brig	3
22 04	R3	Vallorbe	1
22 05	RE33	Genève-Aéroport	2
22 09	R9	Allaman	2
22 11	IC 5	Olten	1
22 16	R1	Grandson	1
22 16	R2	Cully	5

