

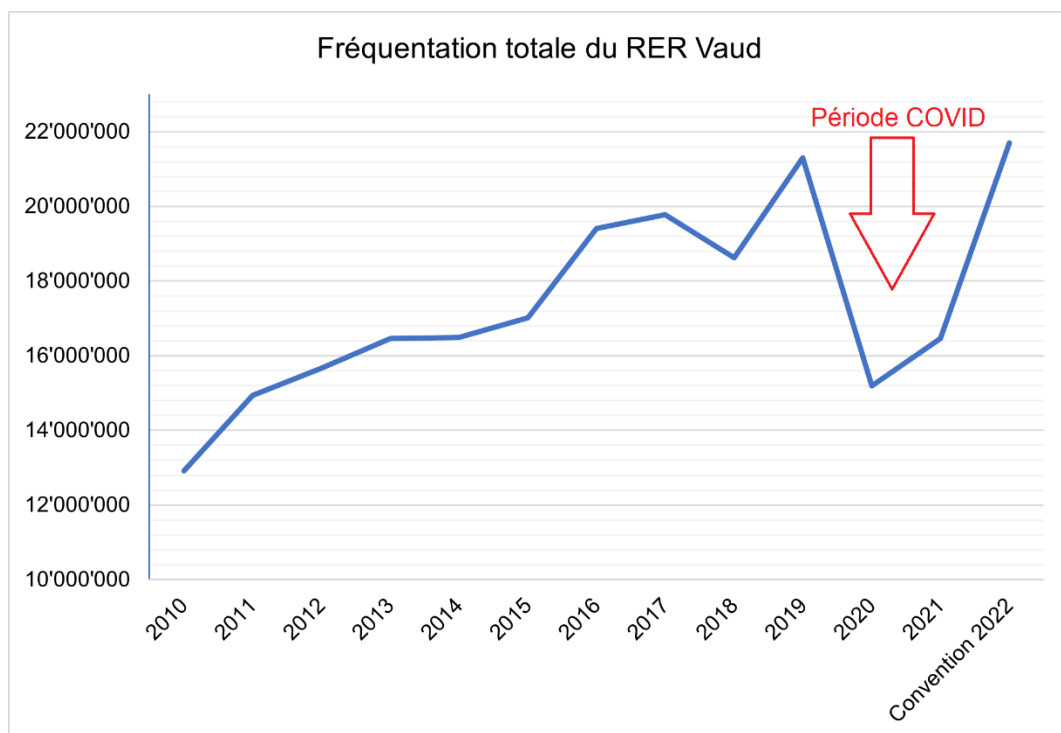
Evolution de l'offre, la demande et des financements cantonaux

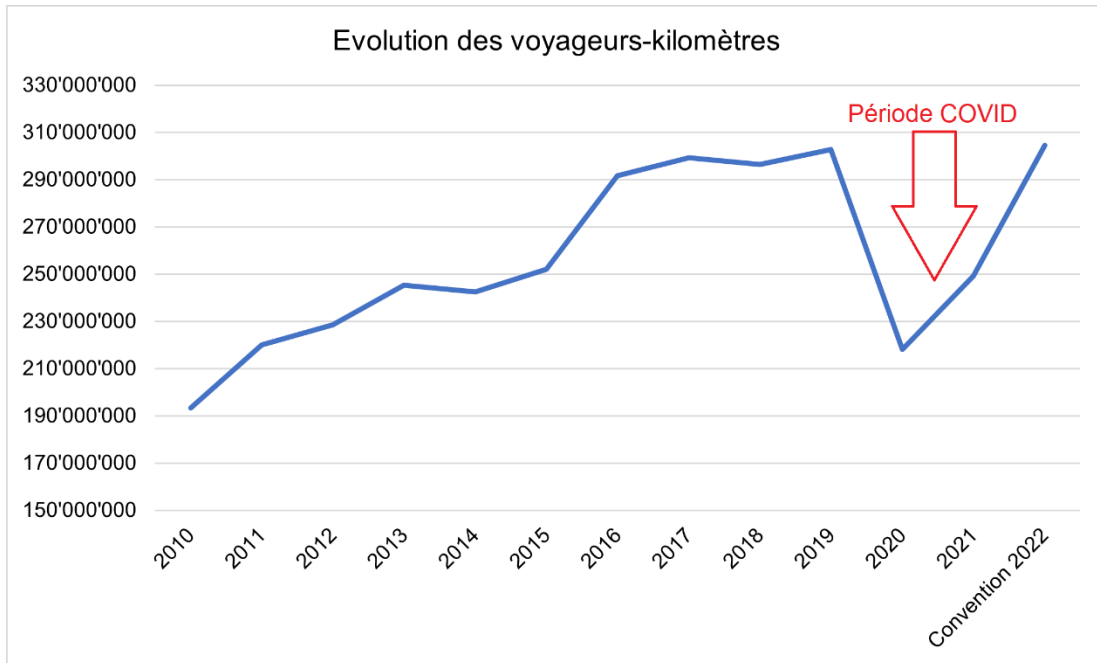
Sur la période de 2010 à 2019 (dernière année de référence pour les chiffres de fréquentation avant la période de pandémie), l'ensemble des données a augmenté. Alors que le nombre de kilomètres offerts par le RER Vaud a augmenté de près de 30%, le nombre effectif de voyageuses et voyageurs a bondi de près de 65%, tout comme le nombre total de kilomètres parcourus par la clientèle, lequel a grimpé de plus de 56%. Cette augmentation de la demande souligne l'importance du développement de l'offre, qui est commandée et co-financée par le Canton de Vaud. Sur la période de 2010 à 2021, les montants engagés par le Canton pour l'exploitation du RER Vaud ont augmenté de plus de 75% (hors soutiens COVID-19). En 2022, le montant aura plus que doublé par rapport à l'année de référence de 2010.

En termes de matériel roulant, l'évolution est également significative. En 2012, l'on comptait 19 rames FLIRT dans le réseau du RER Vaud, 23 en 2016 (extension Grandson) et 34 seront engagées d'ici à la fin 2023. Depuis décembre 2017, une rame à deux étages (DOSTO) a été mise en service entre Grandson et Lausanne, 2 y ont été ajoutées en décembre 2021 et trois supplémentaires devraient être en circulation d'ici à 2025. En plus des rames FLIRT et DOSTO, 10 rames DOMINO circulent actuellement dans le réseau. Celles-ci seront progressivement remplacées par du matériel plus moderne.

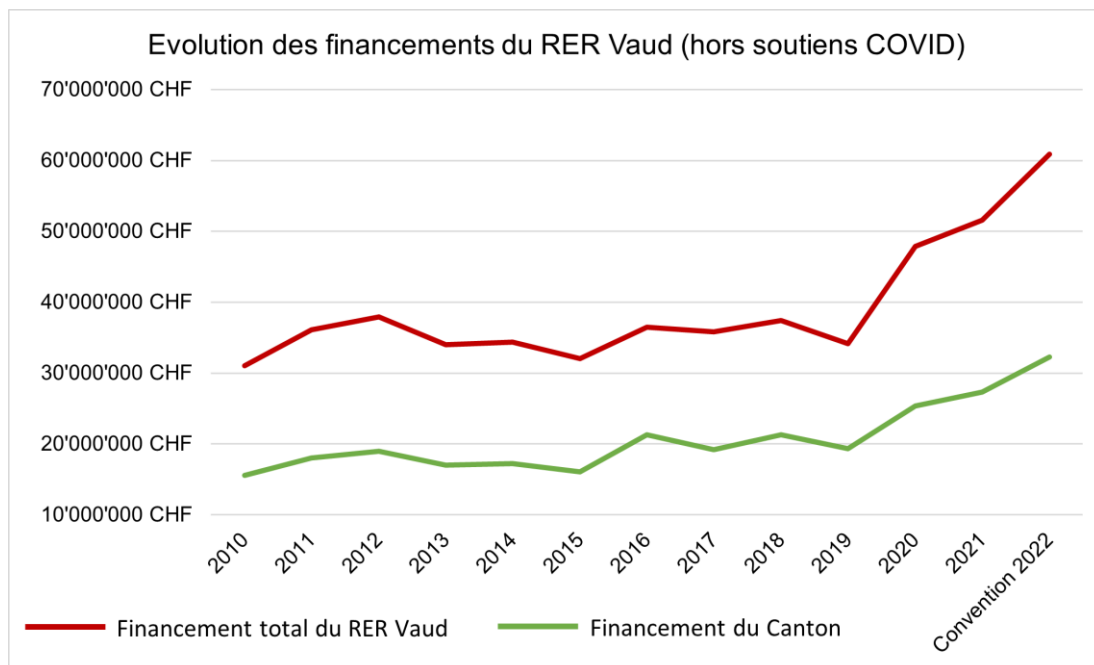
Ci-dessous, différents graphiques et cartes illustrent le développement de la demande, de l'offre et des financements de celle-ci.

La fréquentation du RER Vaud par année (baisse en 2020 et 2021 en raison du COVID).





Le chiffre « voyageurs-kilomètres » est la somme de tous les km parcourus, soit autrement dit, de la « consommation ».



Ces différents graphiques ne prennent pas en compte les trains entre Coppet et Genève (Léman Express), les trains spéciaux d'heures de pointe entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel, ni les trains régionaux entre Yverdon-les-Bains et Fribourg (S30 du RER Fribourg).

A titre de comparaison, ci-dessous les cartes 2005 et 2023 du réseau RER Vaud :



Historique du RER Vaud

Le Réseau Express Régional Vaudois (RER Vaud), appelé le Réseau Express Vaudois (REV) jusqu'en 2010, a été développé sur la base de deux lignes structurantes Yverdon-les-Bains – Villeneuve et Vallorbe – Payerne, toutes deux mises en service respectivement en mai 1999 et en juin 2001. Depuis 2005, le Réseau Express Vaudois était alors composé de quatre lignes principales circulant avec des cadences horaires entre Yverdon-les-Bains – Villeneuve, Vallorbe – Palézieux, Allaman – Villeneuve et Morges – Palézieux (uniquement en semaine). Ce réseau était complété chaque heure par des lignes entre Lausanne – Payerne, Lausanne – Yverdon (uniquement en semaine), et Vevey – Puidoux (train des vignes). Quelques trains de renfort durant les heures de pointe complétaient l'offre en semaine sur Lausanne-Vallorbe, Lausanne – Payerne et Lausanne – St-Maurice. Il fallait y voir les prémices du réseau régional actuel.

Un coup d'accélérateur dans le développement de l'offre

Deux grandes étapes de développement du RER Vaud sont portées par le Canton et les CFF : Entre 2009 et 2012, l'introduction de nouveau matériel roulant (dix-neuf rames Flirt) et la rénovation du matériel roulant existant (treize rames DOMINO) ont apporté une importante amélioration de l'offre de transport sans développement significatif de l'infrastructure. Depuis sa mise en service en 2012, la gare de Prilly-Malley est desservie trois fois par heure en semaine. Dix ans plus tard, en décembre 2022, cinq trains desserviront la gare de Prilly-Malley.

Depuis 2014, plusieurs mesures ciblées, réalisées de manière coordonnée avec les modifications d'horaire du trafic « grandes lignes » (TGL) et le développement des infrastructures, ont permis une amélioration progressive de l'offre au sein du réseau régional. L'offre « grandes lignes » a été fortement modifiée sur la ligne du Pied-du-Jura avec une cadence à la demi-heure des trains ICN entre Yverdon-les-Bains et Bienne. La gare de Grandson est ensuite intégrée au réseau RER Vaud. Ces modifications d'horaires, coordonnées entre trafics « grandes lignes » et régional, ont été mises en œuvre en décembre 2015, grâce à la construction d'une nouvelle voie de rebroussement en gare de Grandson. En décembre 2017, la modernisation des nouvelles gares de croisement d'Ecublens-Rue et de Lucens a permis d'augmenter l'offre dans la région de la Broye avec une cadence à la demi-heure en semaine sur le tronçon Palézieux – Payerne. En décembre 2020, le RER Vaud prolonge sa desserte jusqu'à Aigle, avec une cadence à la demi-heure en direction de Lausanne. En décembre 2021, la cadence 30' dans la Broye a été étendue aussi aux samedis.

Puis, plus récemment, la transformation de la gare du Day en 2022 a permis l'ouverture d'une liaison directe entre cette localité et Lausanne (dès le 7 août 2022). Finalement, la construction et mise en service du Saut-de-Mouton (2022) entre Renens et Prilly-Malley ouvre une 4^e voie jusqu'à Lausanne, permettant la circulation de quatre trains RER par heure entre Cossonay et Cully.

Réseau secondaire au RER Vaud

Parallèlement au développement des lignes principales, le réseau secondaire a connu des améliorations significatives grâce à la réalisation de mesures d'infrastructure ponctuelles et à l'acquisition de matériel roulant. Ces mesures ont permis d'augmenter la cadence de certaines lignes. Dès 2010, la cadence 20' est mise en service aux heures de pointe entre Vevey et Blonay (MVR). Depuis août 2013, le LEB circule au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux, et à la demi-heure entre Cheseaux et Bercher, des trains accélérés de renfort complétant l'offre aux heures de pointe. En 2016, il faut relever l'introduction aux heures de pointe de la cadence au quart d'heure sur les tronçons Nyon – Genolier (NStCM), ainsi que de la cadence à la demi-heure en heures de pointe sur les lignes Yverdon – Ste-Croix (YSC) et Bière – Apples – Morges (BAM).

Puis, la cadence au quart d'heure a été instaurée aux heures de pointe sur la ligne Villars – Col-de-Bretaye (BVB) en hiver et sur le tronçon Vevey – Blonay (MVR), respectivement en 2018 et le 1^{er} juillet 2019. En mai 2022, le nouveau tunnel du LEB permet une optimisation du temps de trajet entre Prilly et Lausanne et un retour à une exploitation ferroviaire intégrale de l'offre au quart d'heure, initialement introduite en décembre 2020.



Quatre projets d'infrastructure pour améliorer l'offre du RER Vaud.



Calendrier
Janvier 2021 – juillet 2022

Coûts
30 MCHF

Chef de projet
Florian Lovato

Plus d'infos
www.cff.ch/cossonay-penthalaz



Depuis le 11 décembre 2022, 4 trains du RER Vaud circulent par heure en semaine entre Cully et Cossonay-Penthalaz. Une 4e voie et un nouveau viaduc entre Lausanne et Renens VD et la transformation complète des gares de Cully et Cossonay-Penthalaz permettent ce développement du RER Vaud dans l'agglomération lausannoise.

Focus sur le projet de modernisation de la gare de Cossonay-Penthalaz.

Travaux effectués.

- Rehaussement de tous les quais pour accès de plain-pied aux trains
- Construction d'un nouveau passage inférieur doté de rampes et escaliers
- Mise en place d'une marquise sur le quai central
- Travaux de renouvellement des voies

En quoi les travaux contribuent-ils à l'offre?

Le quai central a été rehaussé pour accueillir de la clientèle dans des trains libres de marches. Il a été élargi et prolongé pour permettre d'absorber l'augmentation de la fréquentation de la gare tout en garantissant la sécurité des clientes et des clients.

Des modifications de la géométrie des voies ont été réalisées afin d'adoucir les rayons de courbure des voies, et ainsi améliorer le dévers permettant un accès aux trains confortable et de plein pied pour la clientèle.



Quatre projets d'infrastructure pour améliorer l'offre du RER Vaud.



Calendrier
SDM 2018 – 2022
4^{ème} voie: 2016 – 2022

Coûts
SDM 65 MCHF
4^{ème} voie 260 MCHF

Chef de projet
Michael Maître

Plus d'infos
www.leman2030.ch



Depuis le 11 décembre 2022, 4 trains du RER Vaud circulent par heure en semaine entre Cully et Cossonay-Penthalaz. Une 4^e voie et un nouveau viaduc entre Lausanne et Renens VD et la transformation complète des gares de Cully et Cossonay-Penthalaz permettent ce développement du RER Vaud dans l'agglomération lausannoise.

Focus sur le projet de création d'une 4^{ème} voie et d'un saut-de-mouton (SDM).

Travaux effectués à Renens.

- Création d'un viaduc ferroviaire (saut-de-mouton) d'une longueur de 1175 mètres de long et 9 mètres de haut.
- Création d'une 4^{ème} voie ferroviaire entre Lausanne et Renens.

En quoi les travaux contribuent-ils à l'offre?

Ces deux créations permettent de désengorger le goulet d'étranglement que constitue le tronçon entre Lausanne et Renens, le plus dense de Suisse occidentale. Ils permettent respectivement d'accueillir et de faire se croiser plus de trains sur ce tronçon.



Quatre projets d'infrastructure pour améliorer l'offre du RER Vaud.



Calendrier
Janvier 2021 – décembre 2022

Coûts
53 MCHF

Cheffe de projet
Mélanie Martin

Plus d'infos
www.cff.ch/cully



Depuis le 11 décembre 2022, 4 trains du RER Vaud circulent par heure en semaine entre Cully et Cossonay-Penthalaz. Une 4e voie et un nouveau viaduc entre Lausanne et Renens VD et la transformation complète des gares de Cully et Cossonay-Penthalaz permettent ce développement du RER Vaud dans l'agglomération lausannoise.

Focus sur le projet d'amélioration du confort en gare de Cully.

Travaux effectués.

- Prolongement et rehaussement des quais
- Modification de la géométrie des voies sur 1,4 km
- 6 nouveaux aiguillages
- Nouvelle marquise

En quoi les travaux contribuent-ils à l'offre?

Ils permettent le rebroussement des trains du RER Vaud et ainsi la prolongation du RER Cossonay – Lausanne à Cully, afin d'offrir 4 trains par heure entre Cully et Cossonay-Penthalaz dès le mois de décembre 2022.