

Jeudi 25 janvier 2024

Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat et Cheffe du département de la culture,  
des infrastructures et des ressources humaines

# Vision 2050 Stratégie cantonale ferroviaire

Stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050

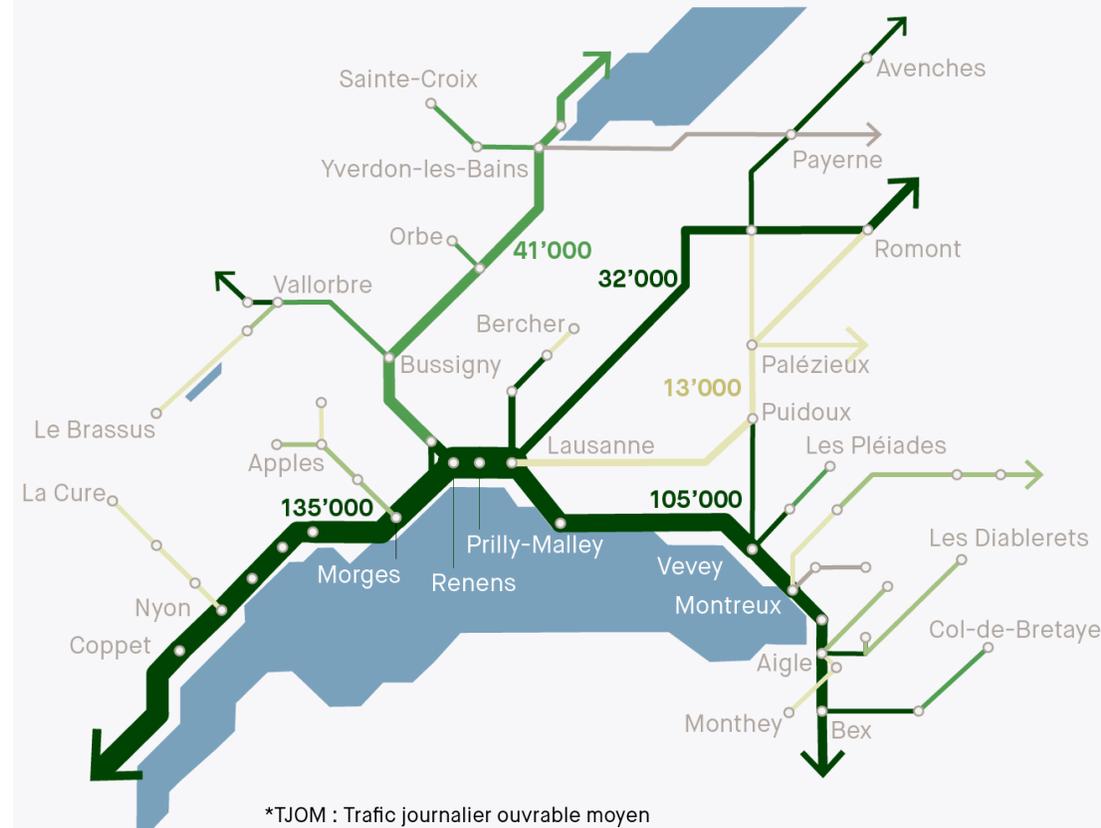
# Pourquoi une stratégie cantonale ?

- Pour poser les bases solides du développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires de demain
- Pour répondre aux besoins de mobilité à l'horizon 2050 (augmentation de 30 % du volume de mobilité)
  - Une augmentation globale de la demande de mobilité par le rail :
    - +90 % pour le transport des voyageurs
    - +45 % pour le transport de marchandises
- Pour défendre les intérêts et besoins du Canton et obtenir des financements fédéraux

Evolution du TJOM\* entre 2019 et 2050

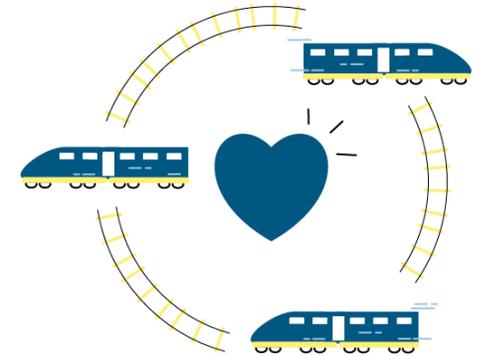


TJOM\* (voy./j) en 2050



# Les constats et les enjeux

- La position centrale du réseau ferroviaire vaudois exige un réseau ferré stable et capacitaire
- Une offre performante entre les régions est garante de la cohésion territoriale
- Une bonne couverture territoriale, mais des infrastructures en limite de capacité



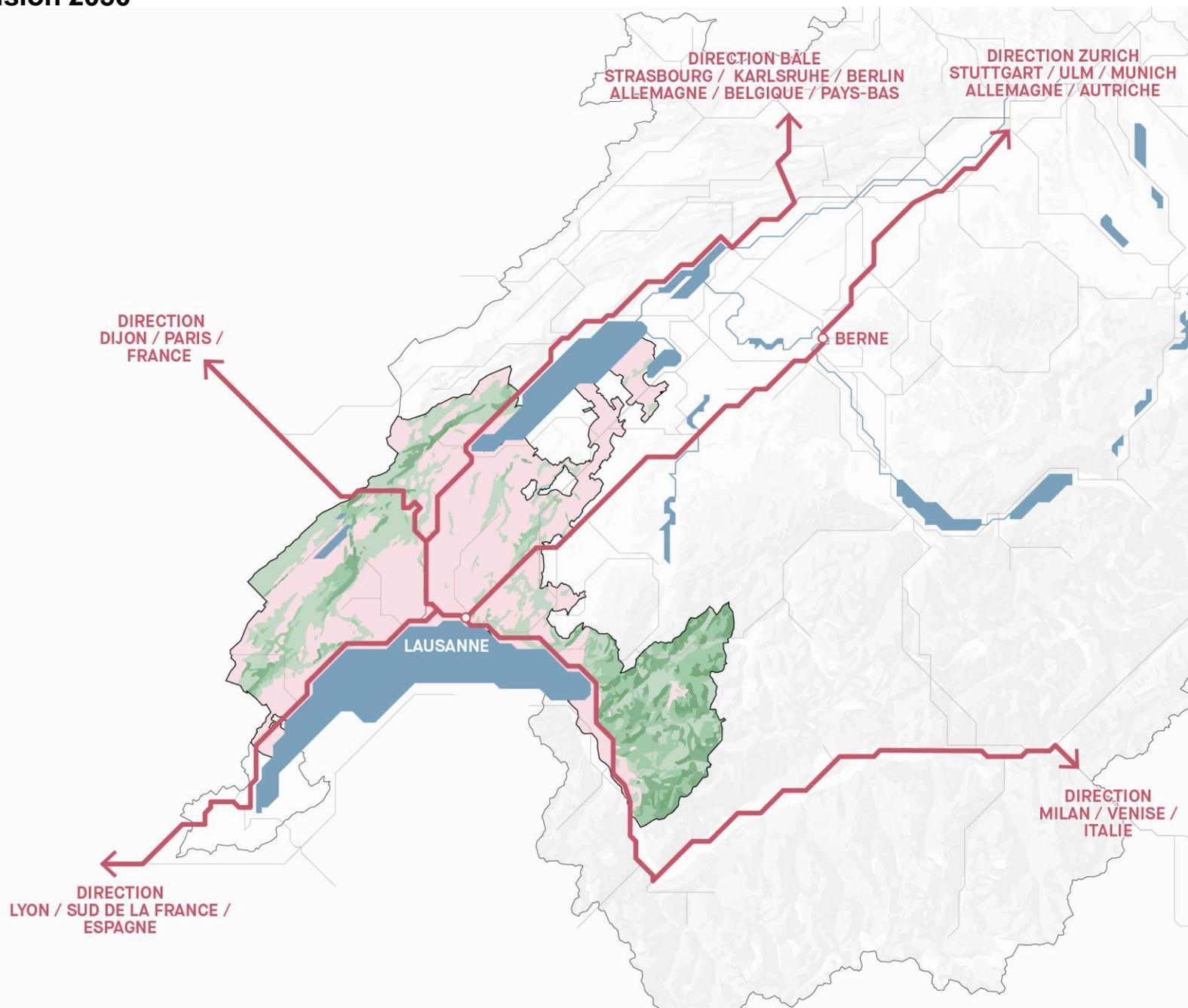
# Sur le plan régional

- Offrir une cadence à 30 minutes sur l'ensemble du réseau ferroviaire vaudois
- Offrir une cadence à 15 minutes dans les agglomérations et le long des axes à forte demande
- Offrir des liaisons performantes entre les principaux centres régionaux du canton
- Proposer une offre adaptée, flexible et complétée dans les régions périurbaines et de montagne

# Sur le plan national

- Garantir la cohésion du réseau national en diminuant le temps de parcours entre Lausanne et Berne
- Eviter l'asphyxie du nœud ferroviaire de Lausanne, en augmentant la capacité de l'ensemble des lignes romandes
- Eviter l'isolement en développant des relations vers les différentes capitales et régions européennes

# Au cœur de l'Europe du rail

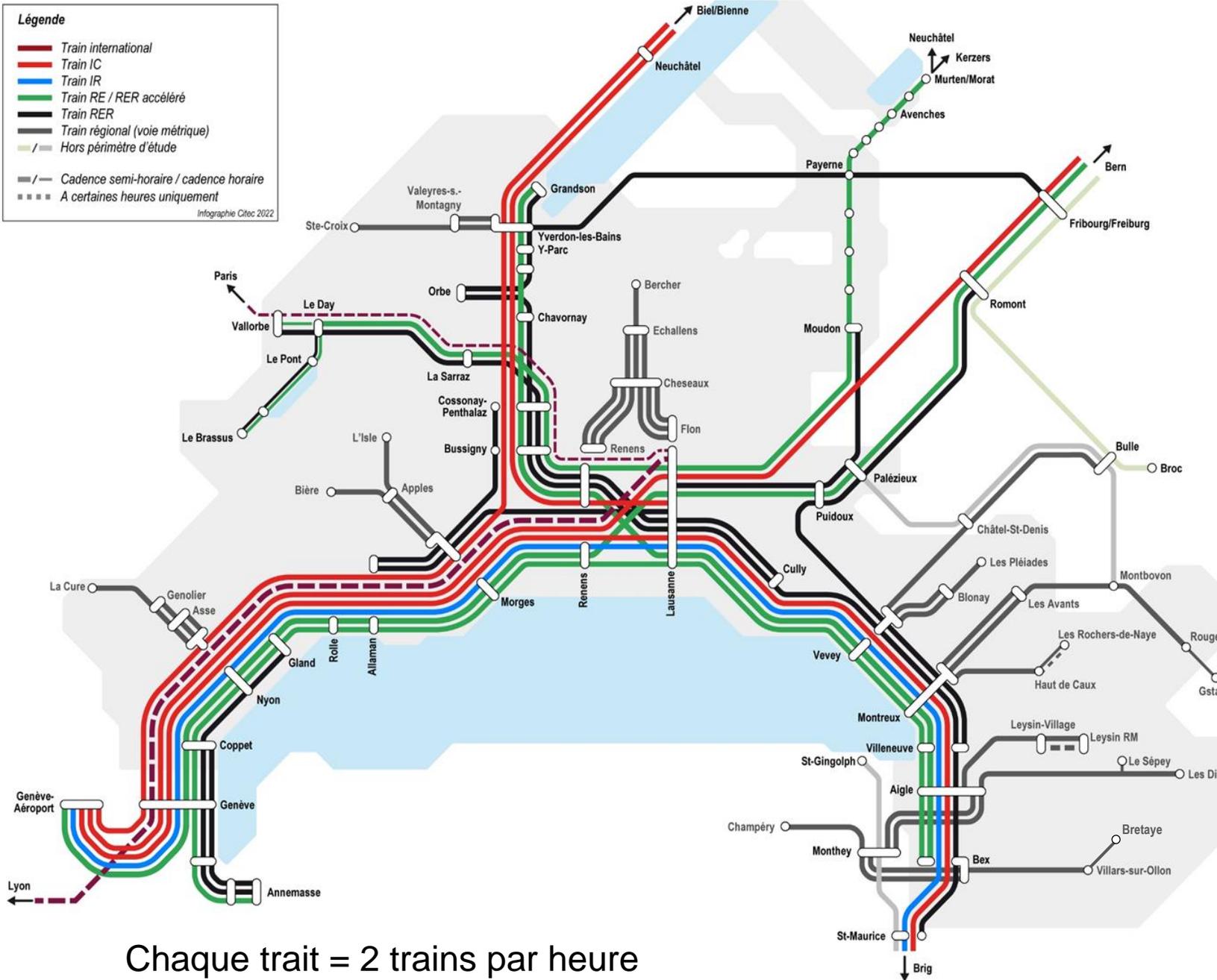
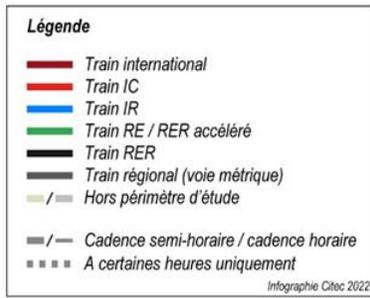


# Infrastructures indispensables

- Eviter l'asphyxie de la gare de Lausanne, en réalisant une extension souterraine (nouvelles voies à quai)
- Une 2<sup>e</sup> ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève
- Un nouveau tracé entre Lausanne et Berne
- Un nouveau tunnel sur la ligne du Simplon
- Une augmentation de capacité sur la ligne du Pied du Jura et une liaison directe entre Bussigny et Morges

# Mesures importantes et ponctuelles

- Une nouvelle ligne entre Cheseaux et Renens
- Une nouvelle ligne entre Bex et Monthey
- La création à Chavornay d'un raccordement direct Orbe et Grandson, via Yverdon-les-Bains
- La reconstruction d'une ligne entre Vevey et Châtel-St-Denis

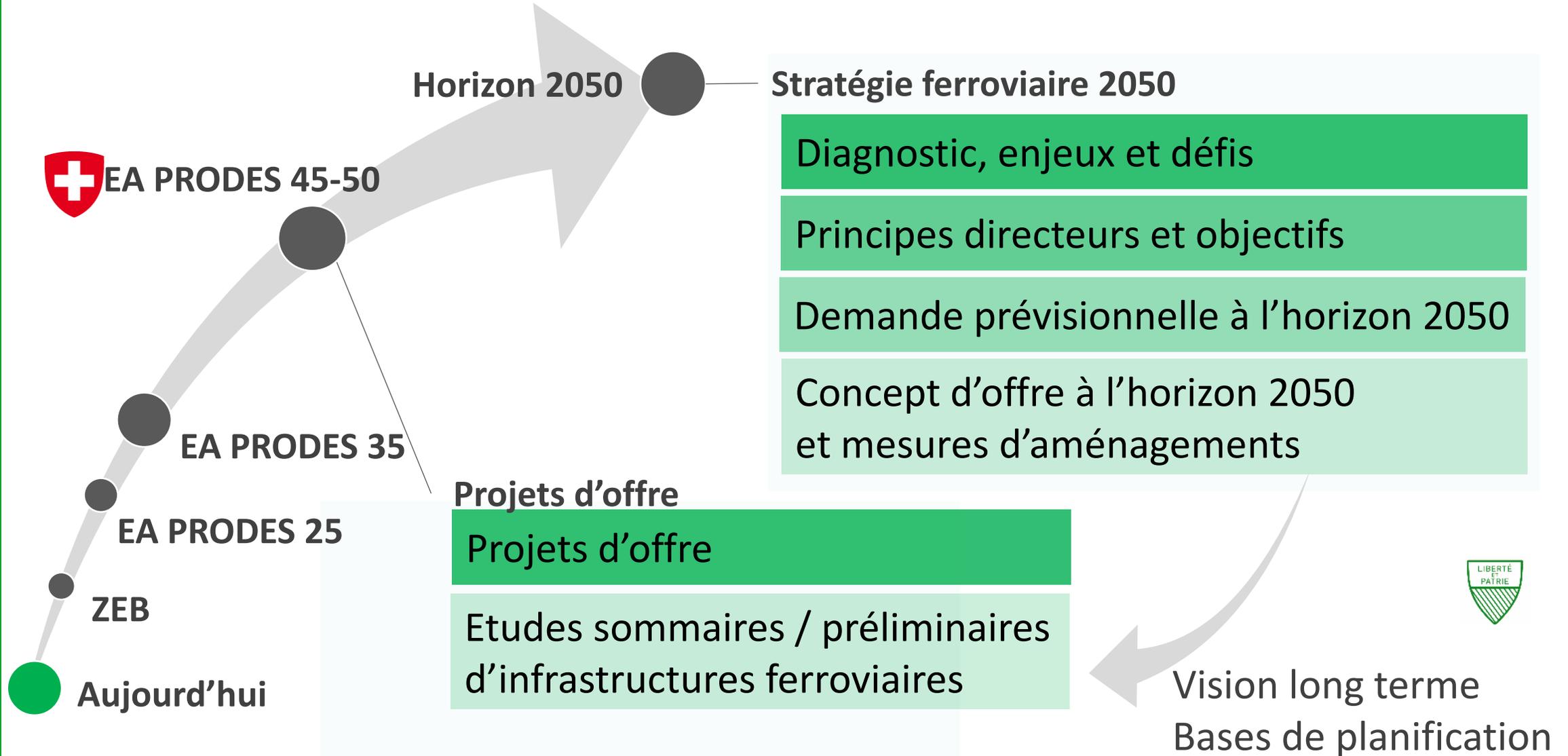


Chaque trait = 2 trains par heure

- IC via bypass cadence 30 min (dès Bienne, alternativement Bâle et Zurich)
- IC Pied du Jura, limité à Lausanne
- IC de et pour Brig (au ¼h avec les IC du Plateau entre Lausanne et Genève)
- Relation Yverdon – Chablais et ¼h Riviera
- RER Broye accéléré (via un tunnel entre Lausanne – Moudon)
- RER Vallorbe/Vallée de Joux accéléré (heure de point uniquement)
- Prolongement LEX à Gland
- ¼h Allaman – Morges et bypass Morges – Cossonay
- ¼h Vevey – Villeneuve et diamétrale Riviera – Glâne
- Liaison Orbe – Yverdon
- Développement d'offre
- MBC liaison directe Morges – L'Isle
- LEB Cheseaux – Renens
- TPC Monthey – Bex
- MVR Vevey – Châtel-St-Denis – Bulle (liaison rapide)

# Se doter d'une Vision long terme

CONFERENCE DE PRESSE – 25 JANVIER 2024



# Une stratégie pour prendre son destin ferroviaire en main

- Développer le rail là où cela fait du sens et pour répondre aux besoins de l'explosion de la demande attendue
- Défendre les projets du Canton et de la Suisse romande auprès de la Confédération
- Coordonner les besoins régionaux
- Respecter les engagements climatiques de la Suisse et du Canton
- Offrir aux Vaudoises et Vaudois ainsi qu'aux entreprises vaudoises une plus grande liberté de choix dans leurs déplacements