

STRATÉGIE CANTONALE FERROVIAIRE



VISION 2050





SOMMAIRE

○	LES CHIFFRES CLÉS	4
○	LECTURE RAPIDE	7
1	LES CONSTATS ET LES ENJEUX	8
2	LES OBJECTIS À ATTEINDRE	10
3	LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	11
4	DES INFRASTRUCTURES INCONTOURNABLES	18
5	DES INVESTISSEMENTS INDISPENSABLES	23
6	LES CONCLUSIONS	25
○	GLOSSAIRE	26

LES CHIFFRES CLÉS

OBJECTIF NEUTRALITÉ CARBONE EN 2050

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (ÉQUIVALENT CO₂) À L'ÉCHELLE CANTONALE EN 2015

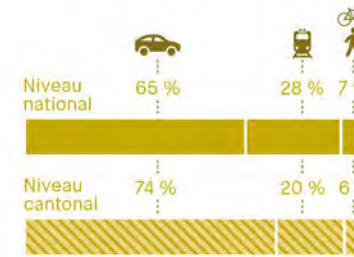


COMPARAISON DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

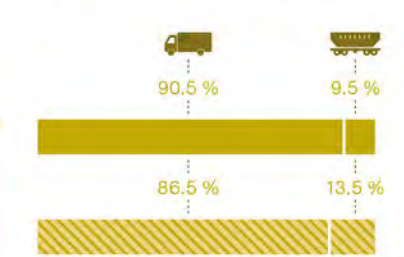


RÉPARTITION DES PARTS MODALES

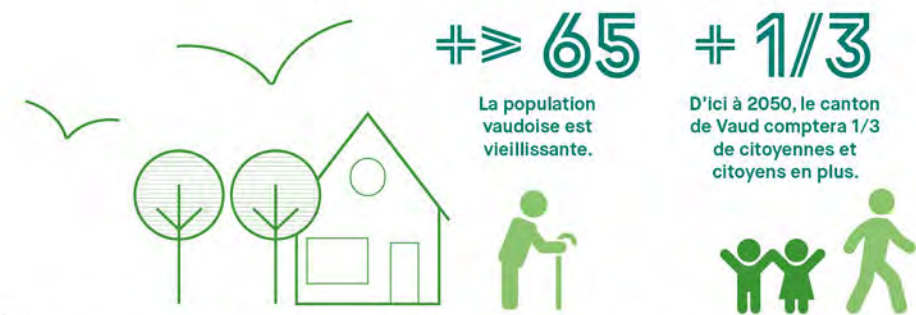
Transport de voyageurs [2015]



Transport de marchandises [2018]



EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

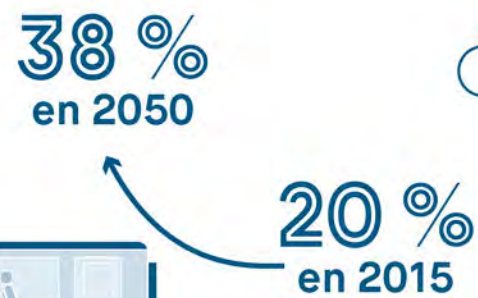


EVOLUTION DES BESOINS DE MOBILITÉ



EFFETS ATTENDUS SUR LA PART MODALE DES TRANSPORTS PUBLICS À 2050

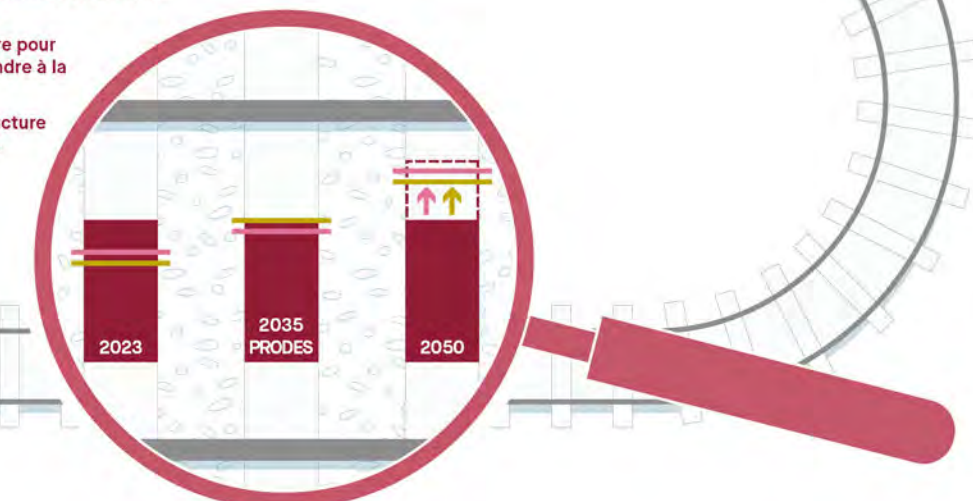
Les mesures développées dans la stratégie cantonale devraient permettre d'accroître la part modale des transports publics à 38 % et de réduire celle des transports individuels motorisés à 55 %.



CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

Le besoin d'augmenter la capacité de l'infrastructure pour augmenter l'offre et répondre à la demande est avéré.

■ Capacité de l'infrastructure
■ Niveau de la demande
■ Niveau de l'offre

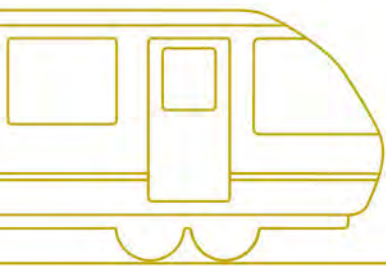


*dont 95 % pour le transport individuel motorisé, 3 % pour le transport ferroviaire et 2 % pour le transport lacustre et aérien

« Depuis l'emblématique Rail 2000, la fréquentation du rail ne cesse d'aller de record en record. Ce succès va encore s'accélérer ces prochaines décennies, notamment pour permettre à la Suisse de tenir ses engagements climatiques. Cela implique de planifier de nouvelles infrastructures pour compléter et soulager celles en place depuis plus d'un siècle. Même si le développement ferroviaire est désormais principalement en main de la Confédération, le Canton de Vaud n'a pas seulement le droit de faire des propositions, il en a le devoir. Pour défendre avec crédibilité de nouveaux projets, il faut pouvoir démontrer qu'ils s'intègrent dans une vision à long terme du développement d'un réseau au service du plus grand nombre. »



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



LECTURE RAPIDE

Se donner les moyens de préserver et d'améliorer la mobilité des futures générations: voici l'objectif ambitieux de la stratégie cantonale ferroviaire. La vision présentée dans les prochaines pages jette les bases solides d'un développement harmonieux et coordonné d'infrastructures répondant aux besoins à long terme d'une offre en transports publics capable de répondre aux attentes légitimes de la population et des entreprises.

LES CONSTATS

- Le réseau ferré vaudois arrive à la limite de ce qu'il peut supporter tout en maintenant un haut niveau d'attractivité. L'optimisation et le développement de l'offre prévus dans l'étape d'aménagement 2035 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035) utilisent les dernières ressources d'une infrastructure qui n'a pas évolué significativement depuis de nombreuses années.
- En tenant compte des perspectives d'évolution démographique et des habitudes de mobilité de la population, la demande en transport ferroviaire de personnes et de marchandises ne peut que croître d'ici à 2050.
- De par sa position centrale au cœur du réseau romand et européen, toute amélioration apportée au réseau ferroviaire vaudois a une incidence sur l'optimisation et le développement des offres pour le transport de voyageurs et de marchandises, aux niveaux national et international.
- Le temps du développement et du financement des infrastructures est très long ; une vision claire et l'anticipation des besoins sont les clés qui permettront de relever les défis liés à un développement du système ferroviaire coordonné avec les évolutions des besoins démographiques et économiques.

LA STRATÉGIE

- Alignée sur le Plan directeur cantonal, elle constitue l'un des piliers de la planification des prochaines étapes du PRODES.
- Elle se déploie selon trois échelles géographiques correspondant aux différents niveaux de compétence du Canton. Ainsi elle permet de répondre aux besoins :
 - sur les courtes et moyennes distances (< 50 km)
 - sur les longues distances (> 50 km)
 - transversaux
- Sur un réseau partagé, de nouvelles infrastructures sont prévues pour le transport national de voyageurs, mais le trafic régional et marchandises en profitent également pour leurs développements. La réalisation d'une série de mesures structurantes pour l'évolution de l'offre nationale est indispensable. Elle s'accompagne de mesures importantes pour le développement spécifique de l'offre régionale ainsi que de mesures ponctuelles ayant un moindre impact sur le territoire. L'ensemble de ces réalisations est nécessaire pour l'atteinte des objectifs cantonaux.
- Ces développements représentent une enveloppe financière estimée à plus de 20 milliards de francs, dont 82 % correspondent à la réalisation de projets pour le système ferroviaire national. Les mesures nécessaires uniquement au développement de l'offre régionale représentent un investissement d'environ 4 milliards de francs.

LES CONCLUSIONS

- La réalisation de cette vision est essentielle pour respecter les engagements climatiques vaudois et suisses.
- Grâce à la concrétisation des mesures identifiées, les voyageuses et voyageurs disposeront d'une alternative réelle dans leurs choix de déplacements, dans un cadre de vie amélioré et respectueux de l'environnement.
- Le dynamisme économique profitera d'échanges toujours plus fluides et rapides grâce à une modernisation des infrastructures ferroviaires qui participent à la prospérité et à l'ouverture du canton depuis plus de 150 ans.

1

LES CONSTATS ET LES ENJEUX

LA POSITION CENTRALE DU RÉSEAU FERROVIAIRE VAUDOIS

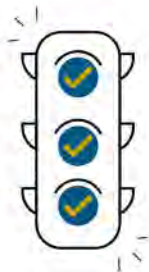


Par sa position géographique, le réseau ferroviaire vaudois occupe une place stratégique dans le réseau ferré romand et national, mais également européen, permettant des connexions vers la France, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie. Les gares de Lausanne et de Renens, situées en son cœur, se trouvent à la confluence des lignes principales desservant la Suisse occidentale que sont celles du Simplon, du Plateau, du Pied du Jura et la ligne entre Lausanne et Genève, sans oublier la ligne internationale reliant Paris à Milan via Vallorbe.

Le réseau vaudois représente donc un maillon stratégique du réseau ferroviaire national. Pour garantir le fonctionnement et la stabilité du système ferroviaire suisse, la capacité de ses lignes doit être suffisante afin d'assurer la circulation de l'ensemble des flux, toutes distances confondues.

Les différents types d'offres doivent pouvoir être développés sur un réseau d'infrastructure robuste et fiable, où les risques liés aux potentielles instabilités du système sont limités. En cas de perturbation, les itinéraires alternatifs doivent permettre d'assurer un niveau de service de base afin d'éviter l'effondrement du système à l'échelle régionale et nationale et de réduire ainsi les répercussions sur l'économie.

LA COHÉSION TERRITORIALE



La coordination de la planification de l'offre et du développement des infrastructures ferroviaires entre les lignes secondaires et principales est indispensable pour garantir la cohésion du territoire cantonal et national.

Il s'agit d'offrir le niveau de desserte adéquat des espaces périphériques, garanti par des infrastructures et des offres de transport durables. Les régions doivent être reliées entre elles par une offre équitable, cohérente et proposant une alternative attractive au transport individuel motorisé. Les sites touristiques doivent idéalement bénéficier de liaisons attrayantes vers les différents centres du canton, d'autant que c'est pour leurs loisirs que les Vaudoises et les Vaudois se déplacent le plus.

Il importe également de maintenir un équilibre dans la qualité des relations « longues distances » entre Berne et les agglomérations alémaniques ou romandes et d'atteindre finalement les objectifs du programme Rail 2000^[1]. Ainsi, la cohésion nationale exige de rapprocher Berne et Lausanne par le biais de leurs liaisons ferroviaires.

LA CAUSE CLIMATIQUE

La proportion d'utilisation des transports publics vis-à-vis de l'utilisation des transports individuels motorisés par la population vaudoise progresse continuellement depuis 2000. Cependant, comparée à la moyenne suisse, la mobilité vaudoise repose davantage sur les transports individuels motorisés. En 2015, 74 % des distances parcourues par la population l'étaient en transport individuel motorisé contre 20 % en transports publics et 6 % à pied ou à vélo^[2]. Le canton reste marqué par une utilisation forte de la voiture, compte tenu de sa géographie et de son organisation territoriale.

Or, sur le territoire vaudois, 41 % des émissions de gaz à effet de serre sont liés à la mobilité, dont la très large majorité est produite par le transport individuel motorisé^[3]. Ainsi, l'atteinte des objectifs climatiques du Canton, alignés sur les engagements pris par la Confédération par la ratification de l'Accord de Paris en 2015, passera notamment par une forte augmentation de l'utilisation des transports publics.

^[1] Programme Rail 2000, adopté en 1987 par les Chambres fédérales, projet d'offre reposant sur l'horaire cadencé et sur le principe des nœuds de correspondance dans les principales gares du pays.

^[2] Numerus-HS-2017_MRMT.pdf (vd.ch), Statistique Vaud, juillet 2017

^[3] https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/climat/fichiers_pdf/InventaireGES_20180425.pdf

Celle-ci doit se traduire, pour le transport de voyageurs, par un report modal massif de la route au rail, ainsi que par l'absorption de la plus grande partie de la croissance de la mobilité – conséquence de l'évolution démographique – par les transports durables. Une bonne couverture territoriale du réseau vaudois et une offre de transport attractive favorisent ce report modal. Un soin particulier doit être accordé aux relations directes avec les régions périphériques ainsi qu'à la multiplication des relations performantes entre les centres régionaux et au cœur des agglomérations.

Au niveau du transport de marchandises, l'efficacité énergétique du système devra être significativement améliorée, et le report modal vers le rail également favorisé.

UN RÉSEAU EN LIMITE DE CAPACITÉ



Les hypothèses de base retenues montrent une augmentation globale de la demande en transport ferroviaire à l'horizon 2050 de près de 90 % pour le transport de voyageurs et de 45 % pour le transport de marchandises. En considérant une évolution différente de la société avec une implication plus forte des pouvoirs publics pour tendre vers une mobilité et une consommation plus durables, les besoins pourraient doubler à ce même horizon pour les voyageurs, et ce malgré une baisse des distances parcourues. Le transport de marchandises augmenterait dans une moindre mesure malgré une baisse de la consommation par habitante ou habitant.

Or, la capacité du réseau actuel est aujourd'hui atteinte avec une saturation observée dans son cœur, aussi bien entre Lausanne et Renens qu'entre Renens et Morges, Renens et Bussigny ou entre Lausanne et Vevey.

Du point de vue du développement des infrastructures ferroviaires, les aménagements planifiés dans PRODES EA 2035 sont exploités au maximum à leur horizon de réalisation, du moins en Suisse romande. Par effet boule de neige, c'est l'ensemble du réseau vaudois qui arrive à saturation à cet horizon.

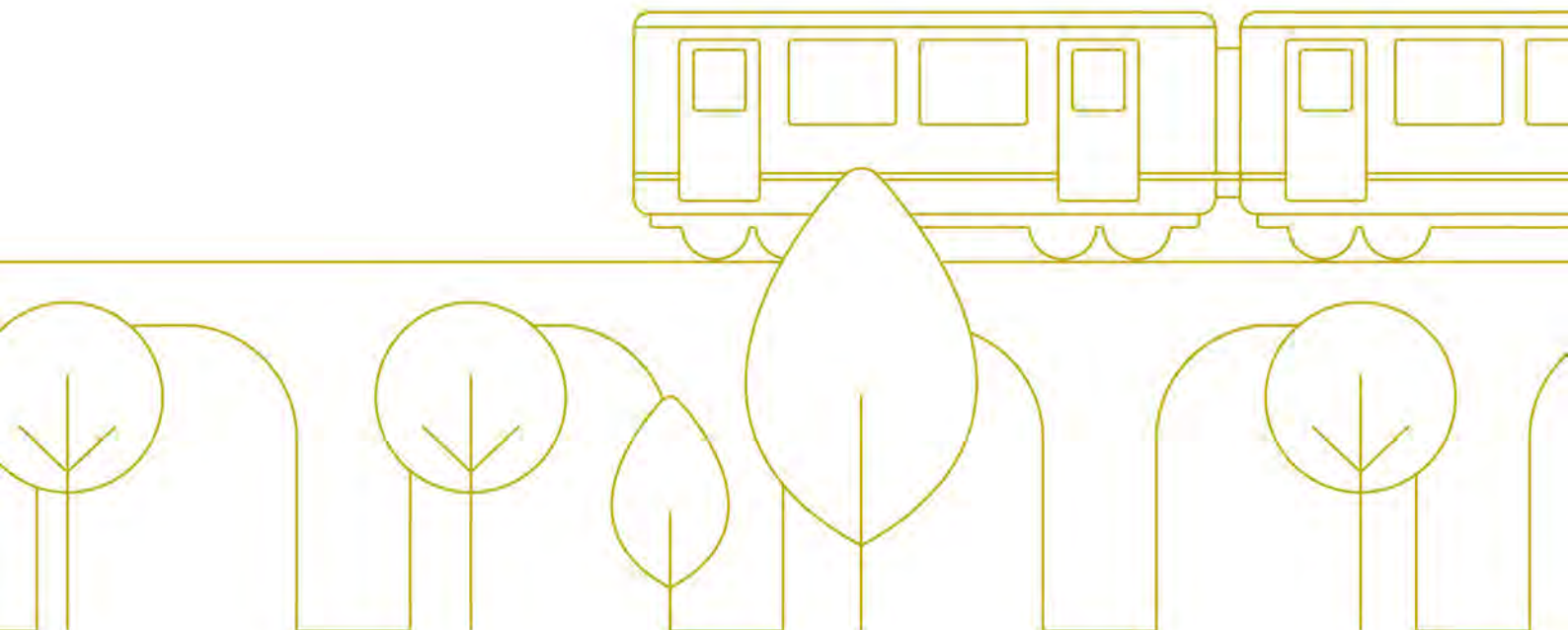
L'offre doit être développée judicieusement tout en s'affranchissant d'un transit par le centre du réseau vaudois, lorsque c'est possible, afin d'éviter de le surcharger. La création de nouvelles relations évitant le cœur du réseau et reliant les centres d'importance régionale est une piste à privilégier pour préserver les capacités du centre du réseau cantonal, mais aussi pour augmenter la part modale des transports publics entre certains centres où leur usage est faible, faute d'offre.

2 LES OBJECTIFS À ATTEINDRE

Le réseau ferroviaire joue un rôle structurant dans une politique de mobilité globale et multimodale accompagnant un développement territorial équilibré. S'appuyant sur une multimodalité accrue en matière de déplacements, le développement d'une offre adéquate et attractive vise à presque doubler la part modale des transports publics. Ainsi, il contribue de manière importante à l'objectif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en réduisant jusqu'à un facteur 5 les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité.

En vue d'améliorer la performance globale du système de transport, la stratégie ferroviaire se fixe quatre objectifs principaux.

- 1 Développer un système de transport performant, coordonné avec le développement territorial et respectueux de l'environnement.
- 2 Garantir une mobilité multimodale attractive sur l'ensemble du territoire cantonal.
- 3 Conforter le rôle du réseau vaudois au cœur du rail en Suisse romande et renforcer les liaisons nationales et internationales.
- 4 Accroître massivement l'utilisation des mobilités durables pour réduire les émissions de gaz à effets de serre.

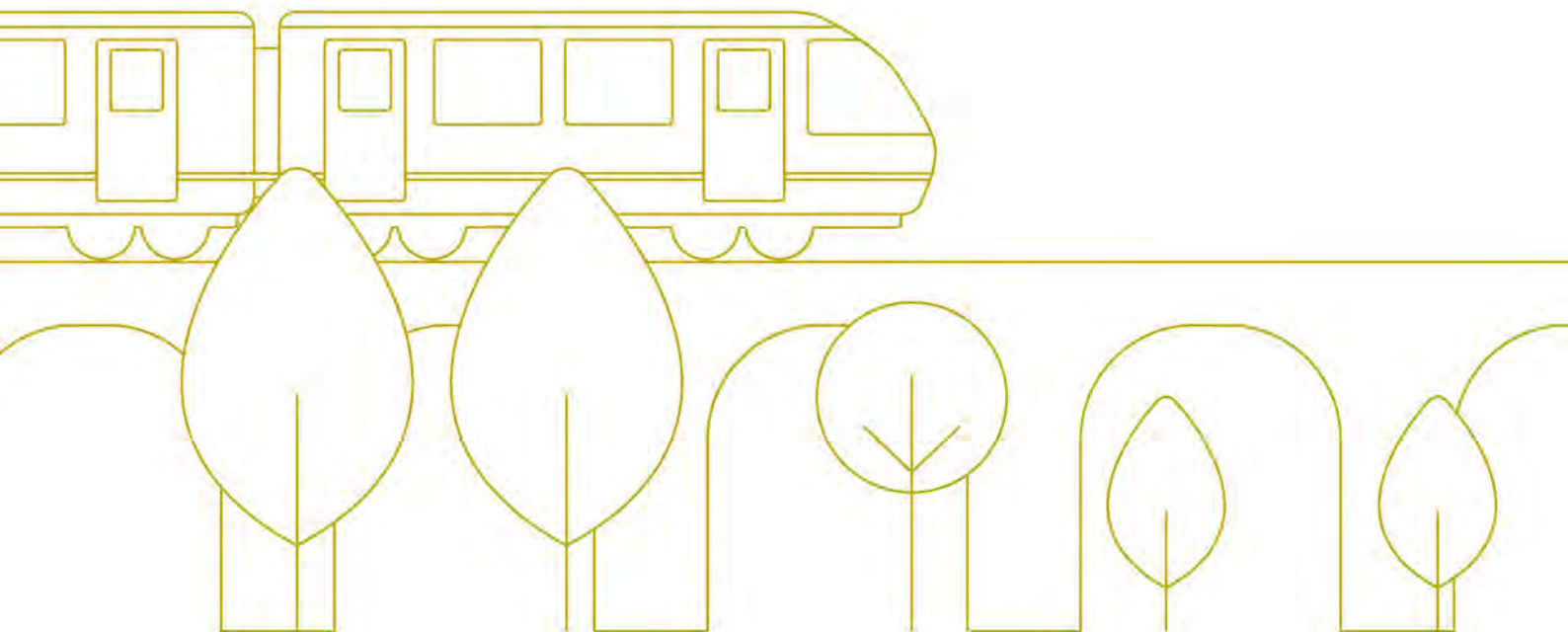


3 LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

En regard des compétences cantonales en matière de développement de l'offre ferroviaire et dans le cadre des objectifs supérieurs définis, la stratégie ferroviaire se déploie selon trois orientations :

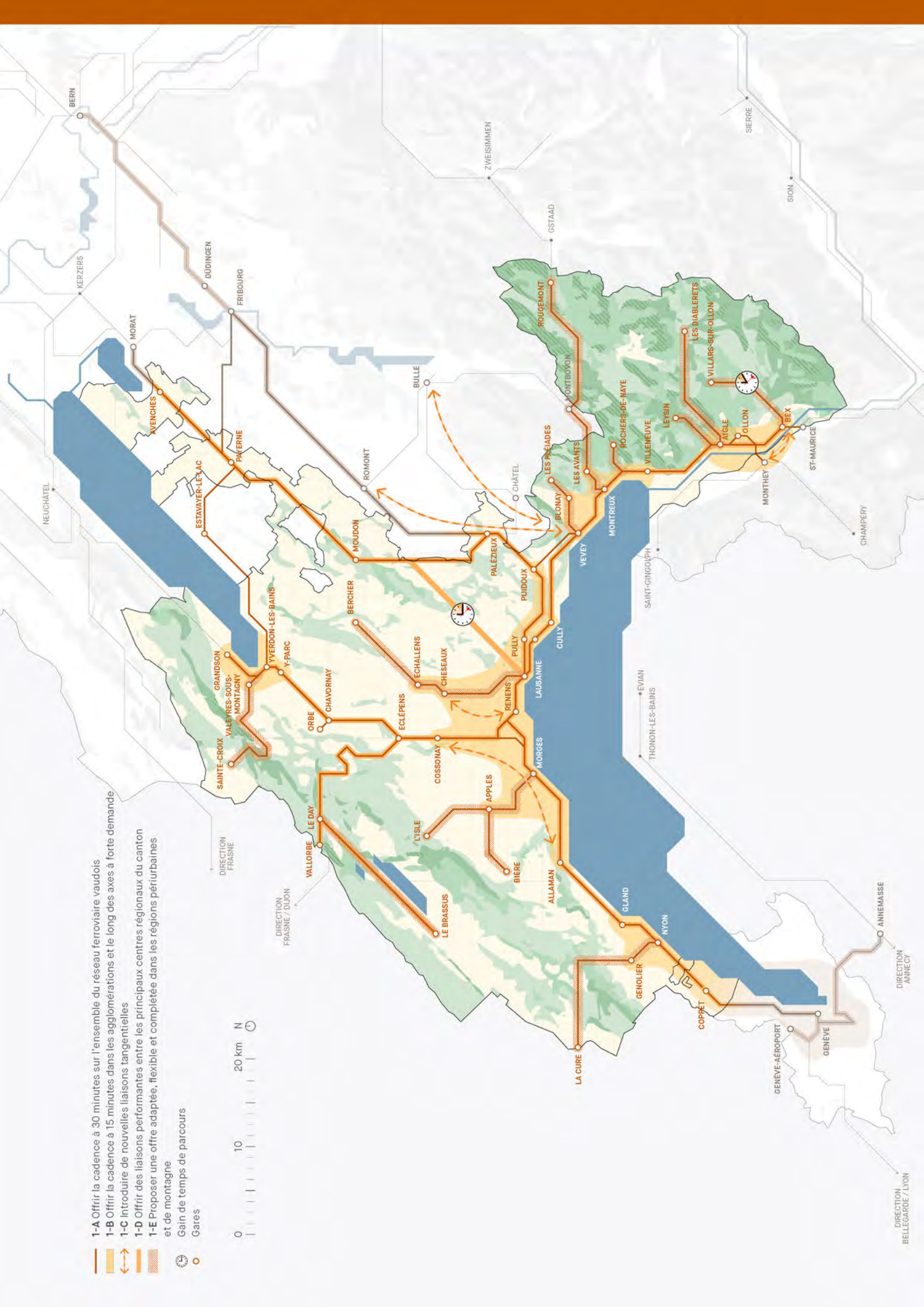
- OS1** **Orientation stratégique 1** La stratégie se concentre sur l'offre régionale du transport de voyageurs dont la planification, la commande et le financement sont de la responsabilité du Canton, conjointement avec la Confédération.
- OS2** **Orientation stratégique 2** La stratégie couvre l'offre à « longues distances » pour laquelle le Canton de Vaud n'est pas commanditaire. Il est toutefois force de proposition et partie prenante dans les échanges avec les Cantons voisins et la Confédération, ainsi qu'avec les pays voisins.
- OS3** **Orientation stratégique 3** La stratégie englobe les différents domaines transversaux de l'environnement ferroviaire, que sont les marchandises, l'intermodalité et l'innovation. Le Canton exerce sur ces domaines une influence prépondérante sans en avoir la responsabilité finale.

Les orientations et principes d'actions ci-après constituent la référence en matière de développement de l'offre ferroviaire pour répondre de manière durable aux besoins de la population et de l'économie sur le territoire vaudois.



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

Gain de temps de parcours
Gares





RÉPONDRE AUX BESOINS SUR LES COURTES ET MOYENNES DISTANCES (< 50 KM)

1-A Offrir la cadence à 30 minutes sur l'ensemble du réseau ferroviaire vaudois

L'attractivité de l'offre ferroviaire et, de manière plus générale, celle des transports publics est liée à sa disponibilité temporelle. La cadence horaire continue toute la journée correspond au niveau d'offre minimal attendu, mais n'est plus adaptée aux modes de vie actuels et futurs. Ainsi, **une cadence de base à 30 minutes** est nécessaire pour l'ensemble des liaisons.

1-B Offrir la cadence à 15 minutes dans les agglomérations et le long des axes à forte demande

Avec Lausanne – Morges, le canton compte quatre autres agglomérations, que sont Chablais Agglo, Rivelac, Agglo Y et Grand Genève. L'offre ferroviaire doit y jouer un rôle primordial d'ossature de la mobilité, grâce à une desserte fine cadencée toutes les 15 minutes et prolongée chaque demi-heure sur les différents axes, notamment en direction de l'agglomération lausannoise, qui reste une centralité forte pour le canton.

1-C Introduire de nouvelles liaisons tangentielles

Ces nouvelles liaisons tangentielles permettent de proposer des relations ferroviaires de qualité sur des axes souvent pourvus d'infrastructures routières performantes, de soulager certaines gares de correspondance et d'offrir une vraie alternative au transport individuel motorisé.

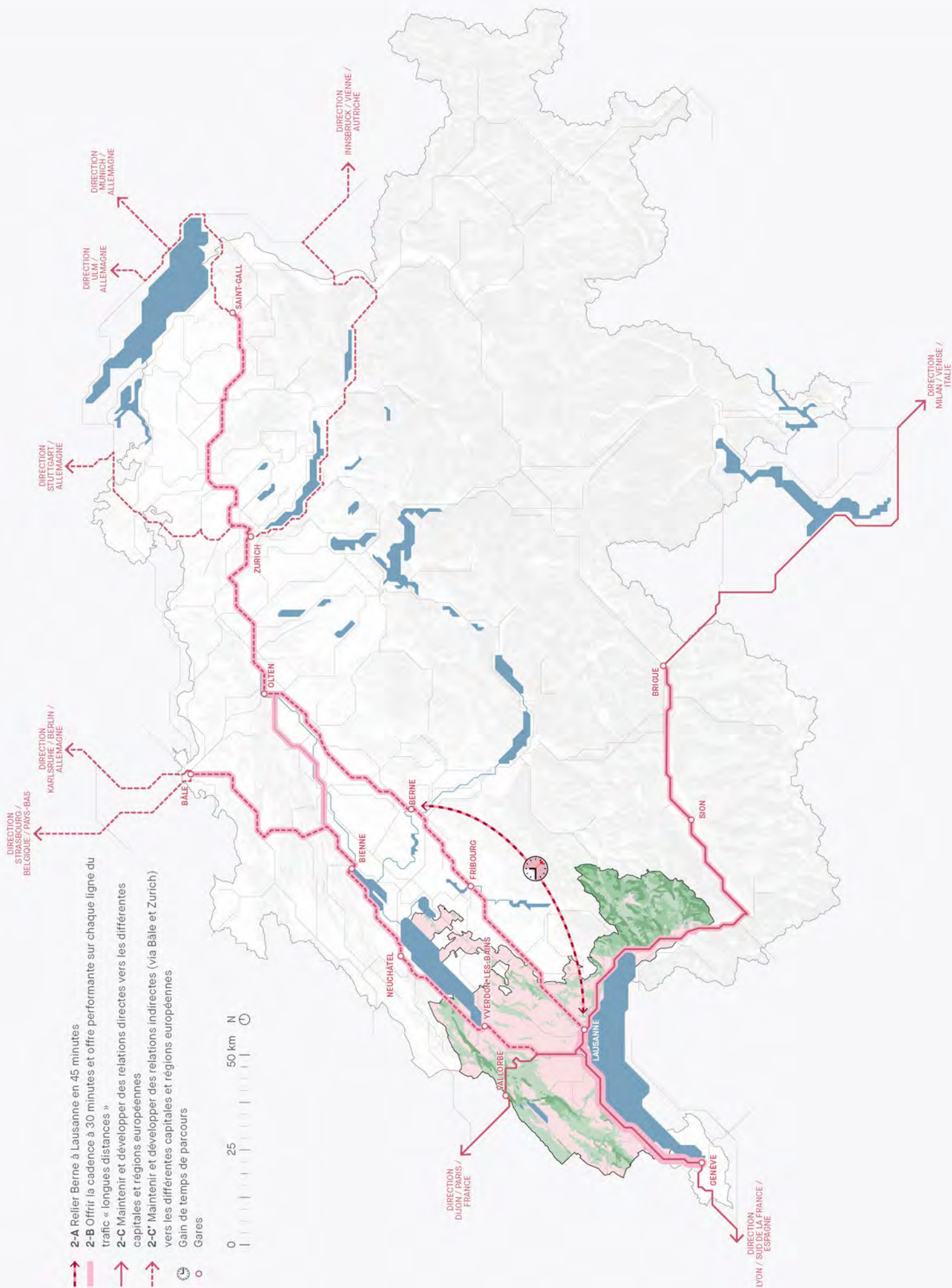
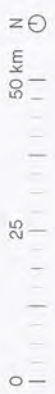
1-D Offrir des liaisons performantes entre les principaux centres régionaux

Tous les centres régionaux et toutes les agglomérations doivent être raccordés ou connectés entre eux par une desserte régionale à « moyennes distances » performante, complétée par une desserte plus fine à « courtes distances » de type RER en leur cœur. Une offre à « moyennes distances » cadencée au quart d'heure est localement nécessaire, notamment sur l'arc lémanique. Certaines régions du canton, au fort potentiel de développement, nécessitent une réelle amélioration de l'offre, mais également de leur infrastructure. C'est notamment le cas de la Broye au tracé ferroviaire historique présentant un détour allongeant le parcours.

1-E Proposer une offre adaptée, flexible et complétée dans les régions périurbaines et de montagne

Au-delà des besoins de déplacements du quotidien, les régions périurbaines, et surtout de montagne, ont des besoins de mobilité spécifiques liés aux activités de loisirs et de tourisme. Les pics d'affluence sont soumis à de fortes variations saisonnières et sont en total décalage avec les besoins pendulaires. Une offre adaptée et flexible, permettant de répondre à ces besoins spécifiques, doit être prévue sur les lignes concernées.

- ➔ 2-A Relier Berne à Lausanne en 45 minutes
- ➔ 2-B Offrir la cadence à 30 minutes et offre performante sur chaque ligne du trafic « longues distances »
- ➔ 2-C Maintenir et développer des relations directes vers les différentes capitales et régions européennes
- ➔ 2-C' Maintenir et développer des relations indirectes (via Bâle et Zurich) vers les différentes capitales et régions européennes
- 🕒 Gain de temps de parcours
- Gares



RÉPONDRE AUX BESOINS SUR LES LONGUES DISTANCES (> 50 KM)

2-A Relier Berne à Lausanne en 45 minutes

Les relations « longues distances » entre le canton de Vaud, et plus généralement la Suisse romande, et le reste du pays doivent permettre de rapprocher le canton des centres économiques du nord et de l'est de la Suisse. La réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne, promise dans le cadre du projet Rail 2000, n'est en effet toujours pas concrétisée, voire se dégrade pour pallier des problèmes de stabilité de l'horaire. L'amélioration finalement prévue à l'horizon 2035 n'est toujours pas garantie alors que des projets de nouvelles améliorations sont d'ores et déjà prévus au-delà de Berne.

La Suisse occidentale et le Canton de Vaud ne peuvent, pour des raisons économiques et de cohésion nationale, rester à la traîne avec des temps de parcours inchangés depuis la seconde moitié du XX^e siècle. Il convient donc, à l'horizon 2050, de réduire le temps de parcours sur cette liaison nationale à seulement 45 minutes pour préserver l'équilibre national entre l'est et l'ouest du pays.

2-B Offrir la cadence à 30 minutes et une offre performante sur chaque ligne du trafic à « longues distances »

Entre Genève et Lausanne, la combinaison de différents types de trains permet d'obtenir une offre attractive cadencée au quart d'heure entre les deux agglomérations lémaniques. Les différents types de trains permettent ensuite, à partir de Lausanne, de desservir les trois principales lignes sur lesquelles les relations cadencées à la demi-heure doivent être systématisées.

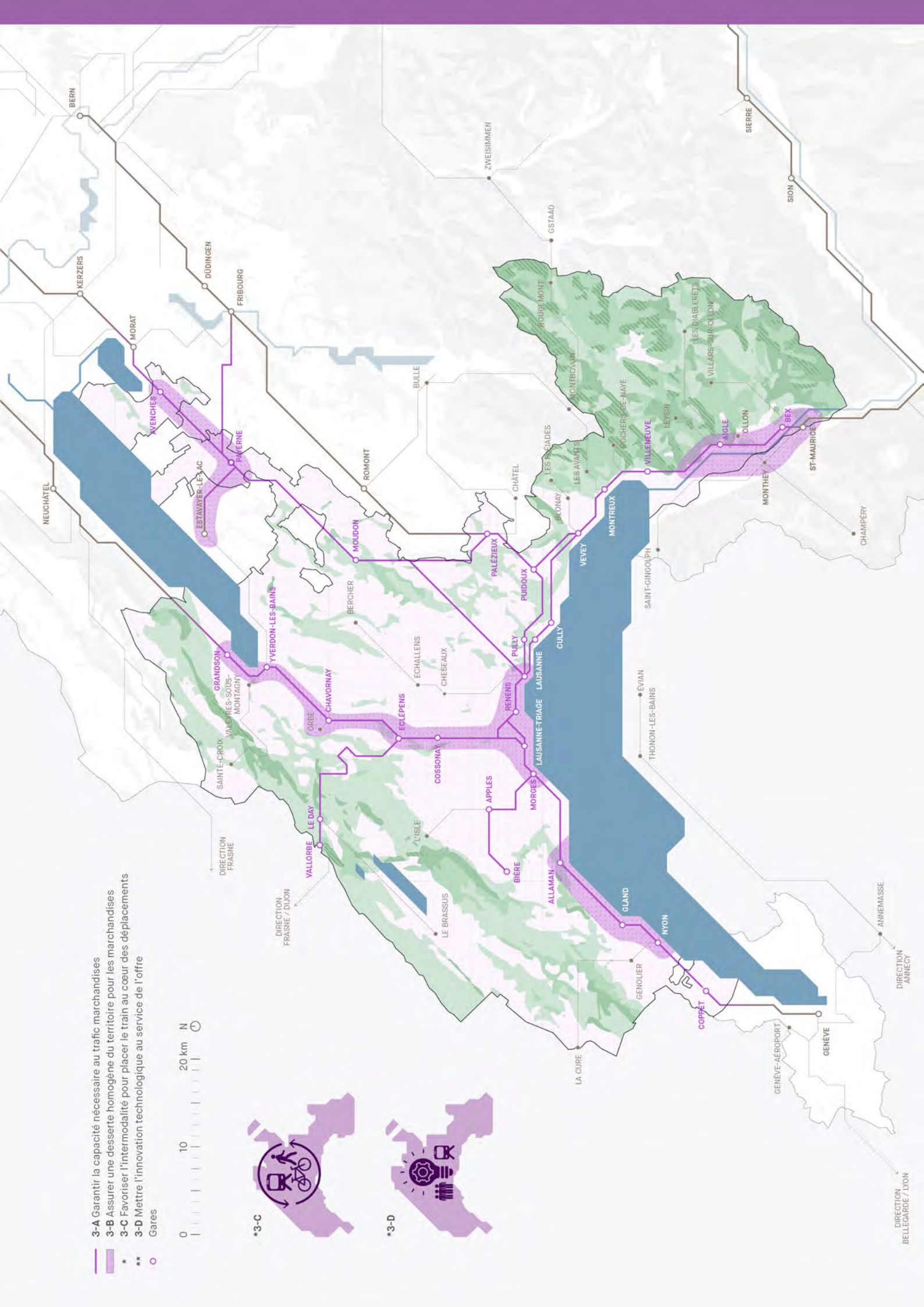
L'amélioration de la capacité de transport et du temps de parcours sur la ligne du Simplon est nécessaire. Elle peut se faire par le développement d'un véritable service intervalles, mais également par l'amélioration de la vitesse des trains entre Lausanne et Villeneuve.

2-C Maintenir et développer des relations vers les différentes capitales et régions européennes

Le regain d'intérêt pour les relations internationales à « très longues distances » comme alternative au transport aérien, notamment en raison des enjeux environnementaux, doit être pris en compte en offrant des relations compétitives. La gare de Lausanne peut et doit offrir des relations directes vers Paris, Lyon et Milan, et donner ainsi accès à l'ensemble des pays et régions du sud et de l'ouest de l'Europe.

Les gares internationales de Bâle et de Zurich sont les portes d'entrée de la Suisse pour les relations en direction du nord et de l'est de l'Europe. Les relations « longues distances » nationales sont à même de garantir une desserte de qualité entre Lausanne et ces deux gares de correspondance. Elles doivent donc également être développées pour répondre à cet objectif de desserte à « très longues distances ».

- 3-A Garantir la capacité nécessaire au trafic marchandises
- 3-B Assurer une desserte homogène du territoire pour les marchandises
- * 3-C Favoriser l'intermodalité pour placer le train au cœur des déplacements
- ** 3-D Mettre l'innovation technologique au service de l'offre
- Gares



DIRECTION BELLEGARDE / LYON

DIRECTION ANNECY

ANNEMASSE

GENEVE

GENEVE-AEROPORT

COFFET

NYON

GLAND

ALLAMAN

BIERE

APPLES

COSSONAY

L'ISLE

LE BRASSUS

VALLORBE

LE DAY

ORBE

CHAVORNAY

YVERDON-LES-BAINS

SAINTE-CROIX

VALENTIGNEY

THONON-LES-BAINS

EVIAN

SAINT-GINGOLPH

VEVEY

MONTREUX

CULLY

LAUSANNE-TRIAGE

LAUSANNE

RENIENS

PUJULY

RUJOUX

PALEZIEUX

BERCHER

MOLUDON

ROMONT

BULLE

ESTAVAYER-LE-LAC

PIPERNE

FRIBOURG

DUDINGEN

CHAMPERY

ST-MAURICE

MONTHEY

BEX

OLLON

ARLE

LEYSIN

VILLENEUVE

ROCHERS-DE-NAVAY

LES AVARETS

LES BLAGIADES

BOUYAY

CHATEL

ROUGE-MONT

MONTBOVAIN

ZWEISIMMEN

GSTAAD

SIERRE

SION

BERN

ANNEMASSE

GENEVE

GENEVE-AEROPORT

COFFET

NYON

GLAND

ALLAMAN

BIERE

APPLES

COSSONAY

L'ISLE

LE BRASSUS

VALLORBE

LE DAY

ORBE

CHAVORNAY

YVERDON-LES-BAINS

SAINTE-CROIX

VALENTIGNEY

THONON-LES-BAINS

EVIAN

SAINT-GINGOLPH

VEVEY

MONTREUX

CULLY

LAUSANNE-TRIAGE

LAUSANNE

RENIENS

PUJULY

RUJOUX

PALEZIEUX

BERCHER

MOLUDON

ROMONT

BULLE

ESTAVAYER-LE-LAC

PIPERNE

FRIBOURG

DUDINGEN

CHAMPERY

ST-MAURICE

MONTHEY

BEX

OLLON

ARLE

LEYSIN

VILLENEUVE

ROCHERS-DE-NAVAY

LES AVARETS

LES BLAGIADES

BOUYAY

CHATEL

ROUGE-MONT

MONTBOVAIN

ZWEISIMMEN

GSTAAD

SIERRE

SION

BERN

ANNEMASSE

GENEVE

GENEVE-AEROPORT

COFFET

NYON

GLAND

ALLAMAN

BIERE

APPLES

COSSONAY

L'ISLE

LE BRASSUS

VALLORBE

LE DAY

ORBE

CHAVORNAY

YVERDON-LES-BAINS

SAINTE-CROIX

VALENTIGNEY

THONON-LES-BAINS

EVIAN

SAINT-GINGOLPH

VEVEY

MONTREUX

CULLY

LAUSANNE-TRIAGE

LAUSANNE

RENIENS

PUJULY

RUJOUX

PALEZIEUX

BERCHER

MOLUDON

ROMONT

BULLE

ESTAVAYER-LE-LAC

PIPERNE

FRIBOURG

DUDINGEN

CHAMPERY

ST-MAURICE

MONTHEY

BEX

OLLON

ARLE

LEYSIN

VILLENEUVE

ROCHERS-DE-NAVAY

LES AVARETS

LES BLAGIADES

BOUYAY

CHATEL

ROUGE-MONT

MONTBOVAIN

ZWEISIMMEN

GSTAAD

SIERRE

SION

BERN

RÉPONDRE AUX BESOINS TRANSVERSAUX

3-A *Garantir la capacité nécessaire au trafic marchandises*

Une augmentation globale de capacité en faveur des échanges est-ouest est nécessaire, de même que la création d'itinéraires alternatifs performants afin de ne pas fragiliser cette desserte essentielle.

La ligne de la Broye pourrait ainsi devenir un itinéraire alternatif pour le fret, d'autant plus qu'elle constitue l'itinéraire le plus direct entre Moudon et Soleure, avec un tracé dit « de plaine », totalement adapté au trafic marchandises.

3-B *Assurer une desserte homogène du territoire pour les marchandises*

Une meilleure utilisation du chemin de fer pour les marchandises repose sur l'existence de plates-formes intermodales bien réparties sur le territoire cantonal. Ces dernières doivent être facilement accessibles, tant par la route que par le rail. Le réseau ferré qui les alimente doit donc disposer de suffisamment de capacité pour les trains marchandises de desserte fine.

3-C *Favoriser l'intermodalité pour placer le train au cœur des déplacements*

Le développement de l'intermodalité est primordial pour les voyageuses et les voyageurs, dont la chaîne de déplacements est généralement multimodale. Ceci concerne les échanges entre modes de transports en commun (trains « longues distances », trains régionaux à « courtes et moyennes distances », bus régionaux, bus urbains), mais aussi entre transport individuel motorisé et transports en commun, ou encore en lien avec les modes actifs (marche, vélo).

Concernant les hubs de transports en commun, et au vu des flux attendus, il s'agit de ne pas tout concentrer sur quelques pôles, mais plutôt de répartir ces flux sur plusieurs gares, voire si possible de multiplier les liaisons directes.

Pour favoriser l'accès aux transports publics par les modes actifs, la création ou la réouverture de haltes, au cœur ou à proximité des zones urbanisées, peut s'avérer nécessaire.

3-D *Mettre l'innovation technologique au service de l'offre*

Les nouvelles technologies doivent être mises en œuvre pour permettre de fiabiliser et d'homogénéiser l'exploitation et réduire ainsi les marges actuellement nécessaires pour pallier la forte variabilité de la marche des trains et améliorer la robustesse de l'exploitation tout en réduisant sensiblement les temps de parcours. Le progrès technologique sera mis à profit pour améliorer le bilan énergétique des transports et réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

4

DES INFRASTRUCTURES INCONTOURNABLES

Un développement de l'offre qui permet de répondre aux objectifs de cette stratégie ne peut se faire sans des investissements conséquents dans les infrastructures. Ces investissements sont indispensables pour garantir l'attractivité de l'offre par sa fiabilité et ses performances, ces dernières étant mesurées non seulement sur les temps de parcours, mais aussi sur la disponibilité temporelle de l'offre.

Sur un réseau partagé, les nouvelles infrastructures sont prévues pour le transport national de voyageurs, mais le trafic régional et le trafic marchandises en profitent pour leurs développements, car ils bénéficient alors de plus de capacité sur les lignes existantes.

LES MESURES STRUCTURANTES

Pour atteindre les objectifs visés, il convient de réaliser, sur le réseau national, les mesures structurantes suivantes :

- L'extension souterraine de la gare de Lausanne avec de nouvelles voies à quai pour supporter l'augmentation du nombre de trains tout en garantissant la sécurité des personnes et la stabilité de l'horaire. Sans nouveaux quais, la gare serait totalement saturée et n'offrirait aucune souplesse pour la conception des horaires.
- L'augmentation de capacité entre Lausanne et Genève avec le doublement de la ligne pour créer un itinéraire alternatif, inexistant aujourd'hui sur cet axe, et décharger la ligne actuelle pour permettre le développement de l'offre régionale, tant à « moyennes » que « courtes distances », aussi bien pour l'agglomération Lausanne-Morges que pour celle du Grand-Genève.
- L'augmentation de capacité de la ligne du Pied du Jura et de la liaison directe entre Bussigny et Morges, favorable au développement de l'offre directe entre Genève et le Pied du Jura, pour une offre régionale tangentielle entre Cossonay et Morges/Allaman, ainsi qu'à l'offre en transport de marchandises sur l'axe national est-ouest.
- La réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne et l'augmentation de capacité entre Lausanne et Romont avec la réalisation d'un nouveau tracé. Ainsi, le temps de parcours pourra être ramené en dessous de l'heure, voire à près des 45 minutes, garantissant ainsi un équilibre avec la Suisse alémanique et la diminution du temps de parcours prévue, à terme, entre Berne et Zurich; le cas échéant, la construction d'une liaison appropriée en direction de Moudon permettra de réduire le temps de parcours entre la Broye et le chef-lieu vaudois.
- L'augmentation de capacité sur la ligne du Simplon avec, notamment, la construction d'un tunnel entre Lausanne et Vevey, solution privilégiée pour des raisons de place et de protection de Lavaux.

LES MESURES IMPORTANTES

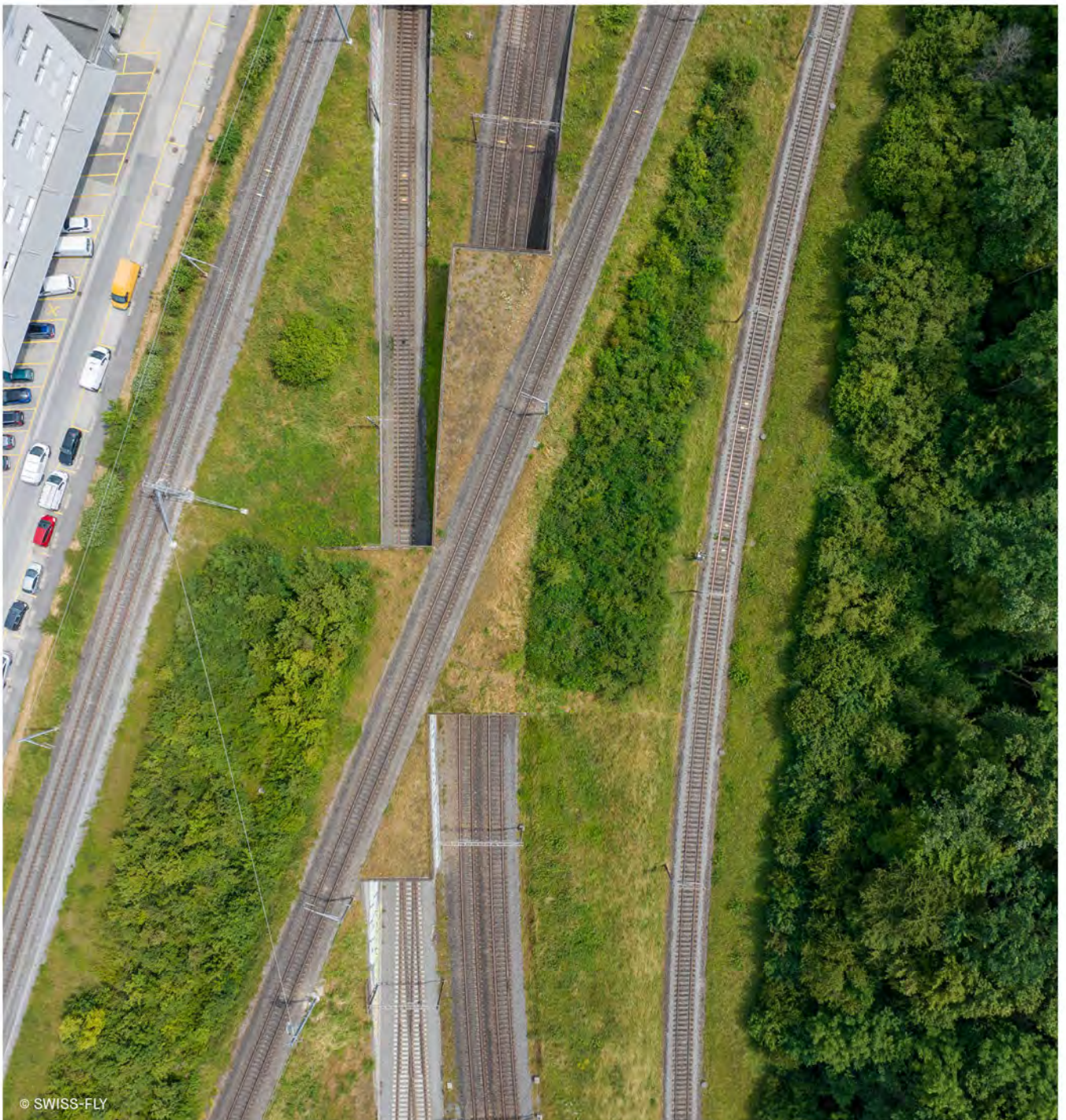
En complément de ces infrastructures sans lesquelles il n'est pas possible de répondre aux objectifs de la stratégie, d'autres aménagements pour développer l'offre régionale sont nécessaires. La liste ci-dessous présente les mesures importantes nécessaires à certains développements de l'offre à l'horizon 2050 :

- Une nouvelle ligne entre Cheseaux et Renens pour la création d'une desserte tangentielle et d'un raccordement direct du Gros-de-Vaud au réseau principal afin de désaturer le réseau urbain lausannois (métros) et d'améliorer la qualité de service.
- Une nouvelle ligne entre Bex et Monthey pour la création d'une offre RER au sein de Chablais Agglo.

- La création à Chavornay d'un raccordement direct en direction du nord pour la mise en œuvre d'une offre régionale directe entre Orbe et Grandson, via Yverdon-les-Bains.
- La reconstruction d'une ligne entre Vevey et Châtel-St-Denis pour créer une offre tangentielle entre la Gruyère et la Riviera vaudoise.
- L'augmentation de capacité de la ligne entre Moudon et Morat et au-delà en cas de création d'un second itinéraire pour le trafic marchandises est-ouest.

LES MESURES PONCTUELLES

A cela s'ajoutent des mesures ponctuelles sur l'ensemble du réseau cantonal, mais non moins importantes, telles que l'adaptation de gares pour les rendre compatibles avec l'augmentation du trafic ferroviaire et des flux de passagers, la réalisation de points de croisement, de voies de dépassement, etc. Ces mesures locales seront définies avec plus de précisions dans les processus de planification des étapes d'aménagements PRODES. Leur impact sur le territoire étant moins important, elles ne seront pas représentées sur la carte pour des questions de lisibilité.



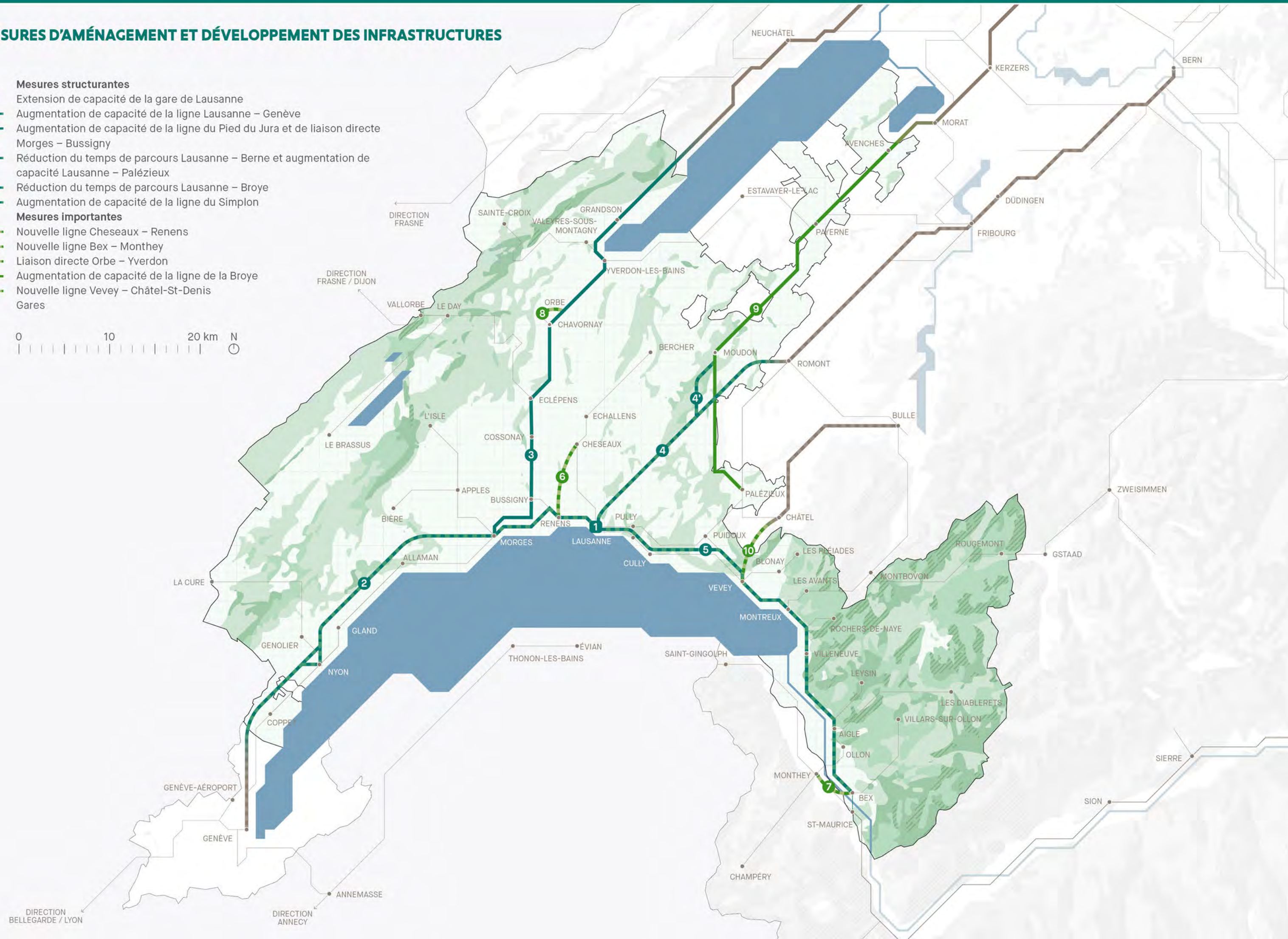
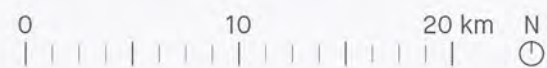
MESURES D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

Mesures structurantes

- 1 Extension de capacité de la gare de Lausanne
- 2 Augmentation de capacité de la ligne Lausanne – Genève
- 3 Augmentation de capacité de la ligne du Pied du Jura et de liaison directe Morges – Bussigny
- 4 Réduction du temps de parcours Lausanne – Berne et augmentation de capacité Lausanne – Palézieux
- 4' Réduction du temps de parcours Lausanne – Broye
- 5 Augmentation de capacité de la ligne du Simplon

Mesures importantes

- 6 Nouvelle ligne Cheseaux – Renens
- 7 Nouvelle ligne Bex – Monthey
- 8 Liaison directe Orbe – Yverdon
- 9 Augmentation de capacité de la ligne de la Broye
- 10 Nouvelle ligne Vevey – Châtel-St-Denis
- Gares



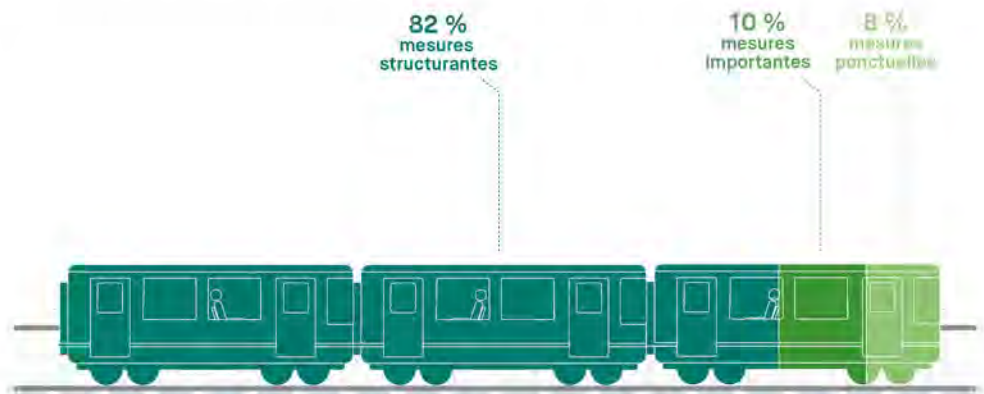


5

DES INVESTISSEMENTS INDISPENSABLES

Ces développements, indispensables à l'évolution future du système ferroviaire romand, représentent une enveloppe financière estimée à plus de **20 milliards de francs**⁽⁴⁾, dont plus de 80 % correspondent à la réalisation de projets pour le système ferroviaire national. Les mesures nécessaires uniquement au développement de l'offre régionale représentent un investissement d'environ **4 milliards de francs**, dont la moitié serait dédiée à des mesures importantes permettant notamment la réalisation de nouvelles relations avec un fort potentiel de report modal en faveur du transport ferroviaire.

→ Besoins selon les types de mesures
(Source : DGMR, 2023)



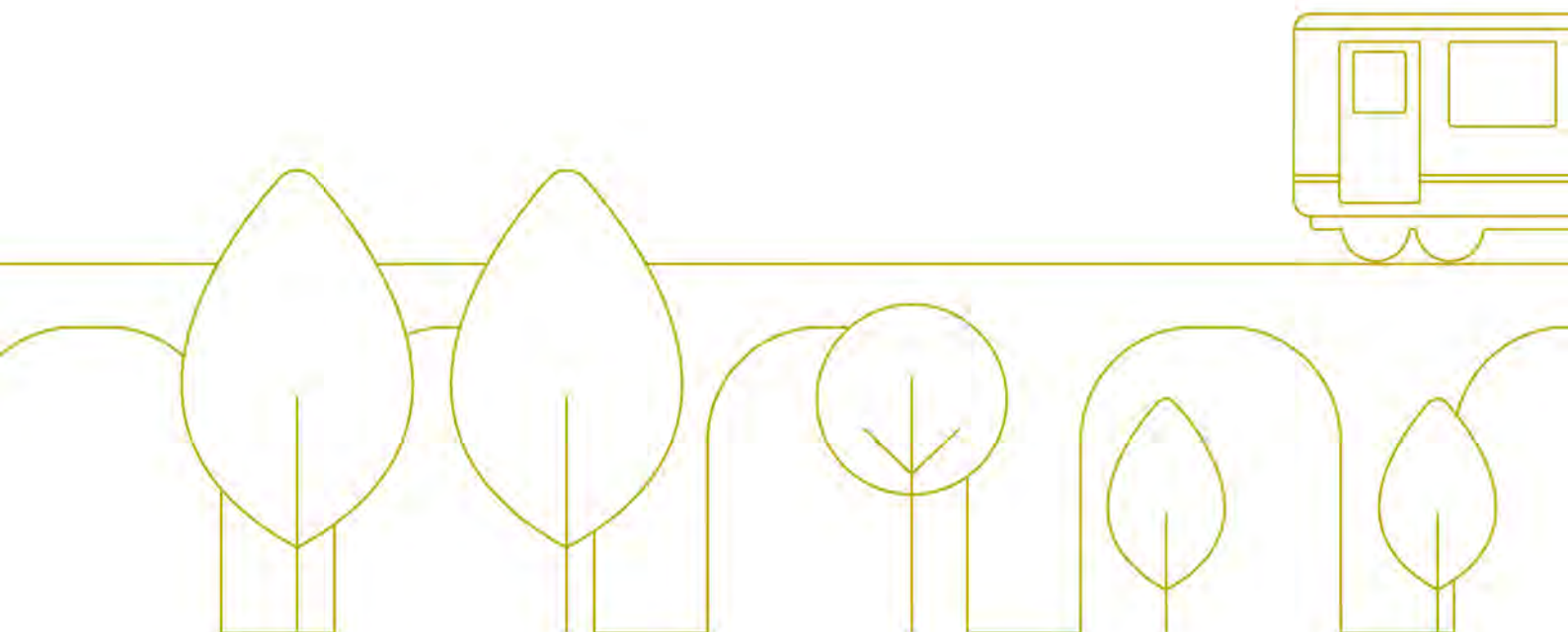
Cet important effort financier est nécessaire à la réalisation de ces aménagements de l'infrastructure ferroviaire qui doivent concourir à l'amélioration souhaitée de l'offre de transport. Ainsi, le calendrier des objectifs d'offre, découlant du rythme de développement attendu de la société et de l'économie, dicte l'ordre de priorité des infrastructures à mettre en œuvre. Par conséquent, les besoins de financement seront étalés sur plusieurs décennies.

⁽⁴⁾ Vision 2050 – Projets d'aménagements et coûts de l'infrastructure ferroviaire, Monod - Piguet + Associés – Ingénieurs Conseils SA, juin 2022

6 LES CONCLUSIONS

Positionnée comme l'un des piliers de la politique publique de mobilité du Canton, la stratégie cantonale ferroviaire expose une vision cohérente du développement du rail sur le territoire cantonal à l'horizon 2050. Seul un report modal massif des déplacements vers le rail permettra de tenir les objectifs du Plan climat vaudois et les engagements de la Suisse sans brider la mobilité. Champion incontestable, et de très loin, de la moindre dépense énergétique par voyageur et par tonne de marchandises transportés, le rail doit avoir la capacité de répondre à l'explosion de la demande attendue ces prochaines décennies. Il s'agit de développer le chemin de fer là où cela fait du sens, tout en assurant une irrigation de l'ensemble des territoires du canton en complémentarité avec les autres moyens de transport, comme les bus, les vélos, les voitures et les camions. Plus que jamais, la stérile opposition rail-route doit faire place à une complémentarité harmonieuse pour offrir une mobilité ambitieuse à l'ensemble des voyageurs.

Les principaux axes et actions définis dans la stratégie ferroviaire permettront au Conseil d'Etat vaudois de défendre ses projets dans le cadre des futurs programmes de développement stratégique de l'offre ferroviaire conduits par la Confédération. Le Gouvernement va tout mettre en œuvre pour que ses intentions se réalisent dans les prochaines étapes d'aménagement, en étroite collaboration avec les autres Cantons de Suisse occidentale et la députation vaudoise aux Chambres fédérales.



GLOSSAIRE

Hub des transports en commun

Plateforme de correspondance entre différentes lignes de transports en commun (trains, trams, métros, bus, etc.)

Ligne du Pied du Jura

Ligne reliant Lausanne - Yverdon-les-Bains – Bienne – Zurich/Bâle

Ligne du Plateau

Ligne reliant Lausanne – Berne – Zurich

Ligne du Simplon

Ligne reliant Lausanne – Brigue

PRODES EA

Etapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

Rail 2000

Projet d'offre reposant sur l'horaire cadencé et sur le principe des nœuds de correspondance dans les principales gares du pays

RER

Réseau Express Régional

ILLUSTRATIONS

© Eric Frigière : Photo de couverture

© actéon : pp. 4-5, 8-9, 12, 14, 16, 20-21, 23

DATE DE PUBLICATION

Janvier 2024



Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH) du Canton de Vaud
Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
Place de la Riponne 10
CH – 1014 Lausanne

www.vd.ch/train2050