



**Bureau  
d'information  
et de  
communication**

Rue de la Barre 2  
1014 Lausanne

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Stratégie ferroviaire cantonale

### **Vision 2050: des lignes ambitieuses et nécessaires pour un nouveau pacte en faveur du rail**

**Le Canton présente les projets retenus et les développements nécessaires du réseau ferroviaire à l'horizon 2050 pour faire doubler la part modale du rail. Ils sont le fruit des 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. Seul un développement ambitieux du trafic ferroviaire permettra de concilier l'atteinte des objectifs climatiques avec les besoins de mobilité croissants liés à l'augmentation de la démographie. Pilier de la stratégie cantonale de mobilité, Vision 2050 constitue ainsi un outil essentiel pour dessiner le réseau ferroviaire du futur, en coordination avec la Confédération, les autres cantons et les communes. Elle permettra au Conseil d'Etat de défendre les intérêts vaudois et romands lors des prochaines étapes de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.**

Dans un contexte où la mobilité représente 40% des émissions de CO2 cantonales, le Canton de Vaud est confronté au double enjeu de devoir réduire ces émissions pour respecter ses engagements climatiques, tout en devant répondre à des besoins de mobilité en hausse. Le Conseil d'Etat mène ainsi depuis plusieurs années une approche volontariste en faveur d'une mobilité multimodale et plus durable, afin de garantir aussi notre prospérité économique. Champion incontestable de la moindre dépense énergétique par voyageurs et par tonne de marchandises transportées, le rail en particulier doit avoir la capacité de répondre à l'explosion de la demande attendue ces prochaines décennies. La stratégie cantonale ferroviaire expose ainsi une vision cohérente du développement du rail sur l'ensemble du territoire cantonal à l'horizon 2050, dans le but de garantir des liaisons performantes avec le reste de la Suisse et les pays voisins.

#### De la vision stratégique...

Accroître la part modale du rail doit passer par une augmentation générale de l'offre et des capacités. Le Canton de Vaud a non seulement la responsabilité d'être force de proposition pour l'offre régionale dont il est directement commanditaire, mais aussi

pour l'offre nationale et internationale. Epicentre du réseau ferré de Suisse occidentale, le réseau vaudois est à la confluence des grandes lignes de ce pays, mais aussi au centre des liaisons entre la France et l'Italie.

Sur le plan national, 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 la création d'un réseau ferroviaire à deux vitesses. Cet enjeu s'accompagne de la nécessité pour la Métropole lémanique d'augmenter fortement les capacités sur l'axe Lausanne-Genève et sur ceux du pied-du-Jura et du Simplon.

Sur le plan régional, l'offre ferroviaire devra proposer une cadence à 30 minutes sur l'ensemble du réseau vaudois d'ici l'horizon 2050. Cette cadence devra même s'abaisser à 15 minutes dans les agglomérations et le long des axes à forte demande. Ce développement devra par ailleurs s'accompagner de liaisons performantes entre l'ensemble des centres régionaux du canton et d'une desserte fine de l'ensemble du territoire, notamment les régions de montagne.

### ... aux infrastructures indispensables

Dans un réseau aujourd'hui fortement saturé, ces sauts d'offre et ces augmentations de capacité indispensables ne pourront se concrétiser sans la réalisation d'infrastructures supplémentaires sur l'ensemble des lignes menant au nœud ferroviaire de Lausanne : pied-du-Jura, Genève, Simplon. Vision 2050 permet d'identifier plusieurs projets essentiels, non seulement pour le Canton, mais plus largement pour toute la Suisse, afin de permettre au rail de doubler sa part modale.

La gare de Lausanne, cœur du réseau ferroviaire romand, devra d'abord faire l'objet d'une réelle extension de ses capacités une fois les travaux actuels terminés, avec de nouveaux quais souterrains. Sans ces nouvelles voies, la gare serait totalement saturée et n'offrirait aucune souplesse pour la conception des horaires, au risque de paralyser tout le système ferroviaire. L'augmentation de capacité entre Lausanne et Genève doit passer par la création d'une deuxième ligne ferroviaire, au tracé distinct de l'actuel, dans le but de pouvoir bénéficier d'un parcours alternatif en cas d'incident et de développer davantage l'offre régionale, sans préjudice au trafic grandes lignes. Sur la ligne du Simplon, l'augmentation de capacité implique la création de nouvelles infrastructures, notamment un tunnel entre Lausanne et Vevey. Par ailleurs pour éviter un décrochage du système romand avec des ruptures de correspondances à Berne, la diminution du temps de parcours entre les rives du Léman et la capitale suisse nécessite la réalisation d'une nouvelle ligne, comme déjà identifiée par le Parlement fédéral.

En complément de ces infrastructures de portée nationale, d'autres aménagements pour développer l'offre régionale sont nécessaires à l'atteinte des objectifs de la stratégie, notamment de nouvelles lignes entre Cheseaux et Renens, entre Bex et Monthey ou encore entre Vevey et Châtel-St-Denis.

### Des investissements pour la prospérité nationale

Les axes et actions définis dans cette stratégie permettront au Conseil d'Etat 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 concrétisent dans les prochaines étapes d'aménagement, en étroite collaboration avec les autres cantons de Suisse occidentale et la députation vaudoise aux Chambres fédérales. Au-delà des aspects climatiques, les développements inscrits dans cette vision sont également essentiels pour assurer la cohésion cantonale et nationale, ainsi que l'attractivité et la vitalité économique du canton et du pays.

Bureau d'information et de communication de l'État de Vaud

Lausanne, le 25 janvier 2024

## **RENSEIGNEMENTS POUR LA PRESSE UNIQUEMENT**

DCIRH, Nuria Gorrite, conseillère d'Etat

## **TÉLÉCHARGEMENTS**