

FORUM PLANIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS COMMENT UTILISER NOS 3800 KM DE RÉSEAU FERROVIAIRE ?

Julien Niquille - Canton de Vaud

Responsable du Domaine offre et projets de transport public

Löwenberg, 20 juin 2024

Constats



- Retards dans l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse Romande
- Stratégie des nœuds Rail 2000 toujours pas atteinte pour Lausanne, cœur ferroviaire de la Romandie
 - Nœud 15/45 imparfait avec l'horaire 2025
 - Lausanne – Berne en 68' jusqu'en 2045 ?
- ▶ Développer une stratégie cantonale
- ▶ Se coordonner avec les autres cantons en vue de la prochaine étape PRODES (message 2030)

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

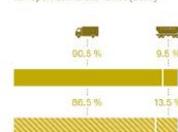


RÉPARTITION DES PARTS MODALES

Transport de voyageurs (2015)



Transport de marchandises (2018)



ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE



ÉVOLUTION 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 %.

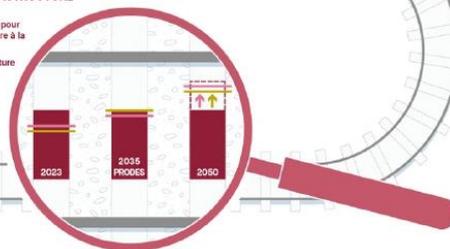
38 %
en 2050

20 %
en 2015

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



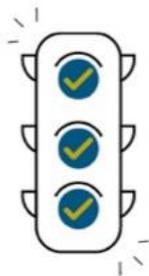
*dont 9,5 % pour le transport individuel motorisé, 3 % pour le transport ferroviaire et 2 % pour le transport lacustre et aérien

ENJEUX DE LA STRATÉGIE

**LA POSITION CENTRALE
DU RÉSEAU FERROVIAIRE
VAUDOIS**



LA COHÉSION TERRITORIALE



LA CAUSE CLIMATIQUE



**UN RÉSEAU EN LIMITE
DE CAPACITÉ**



LES OBJECTIFS À ATTEINDRE ET LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

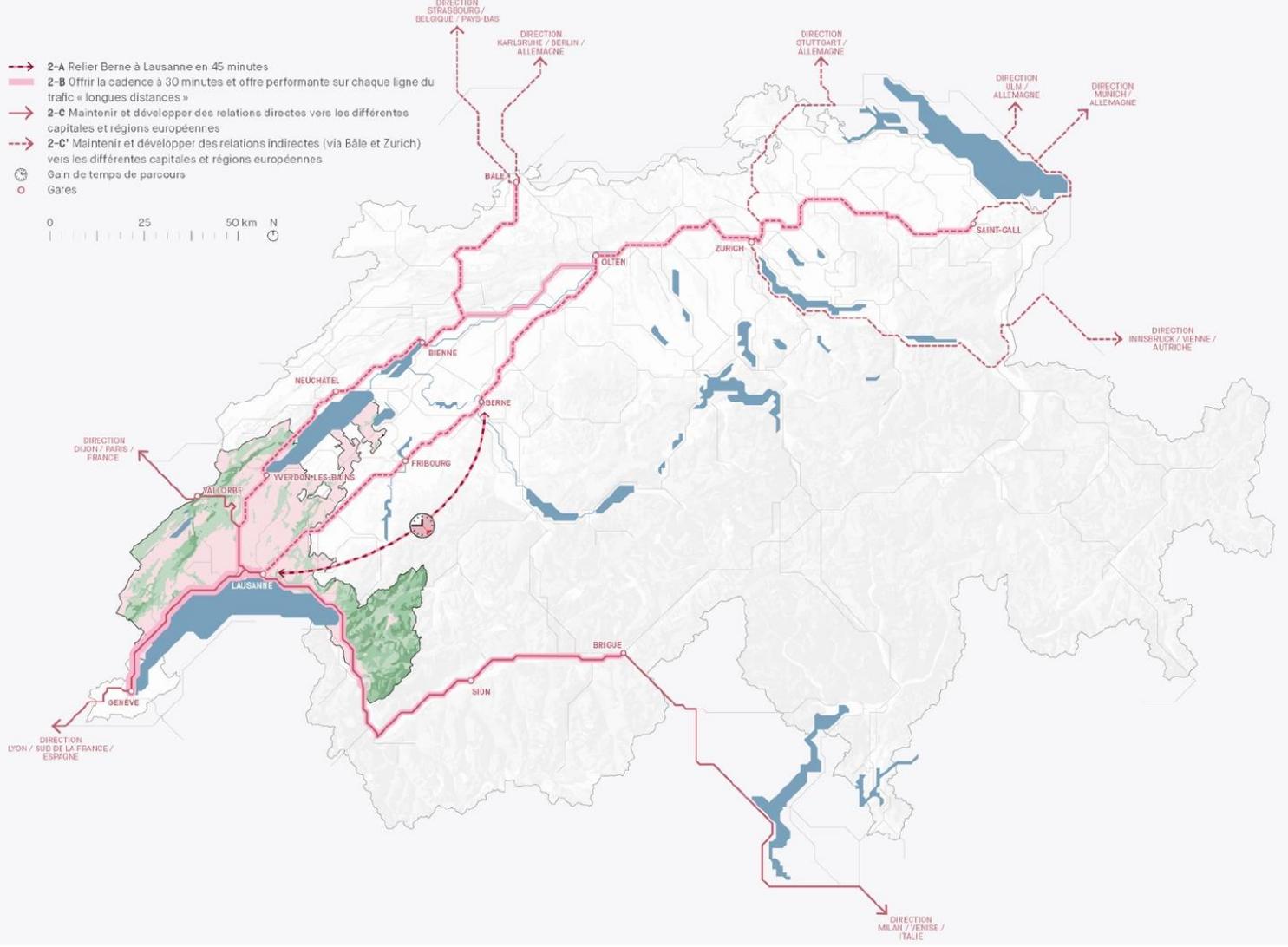
- 1 Développer un système de transport performant, coordonné avec le développement territorial et respectueux de l'environnement.
- 2 Garantir une mobilité multimodale attractive sur l'ensemble du territoire cantonal.
- 3 Conforter le rôle du réseau vaudois au cœur du rail en Suisse romande et renforcer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

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.

- 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



PLAN D'ACTION

2 EXEMPLES

Une accélération de la réalisation est nécessaire pour les extensions de capacité les plus importantes

Orientation stratégique 1-C :

Offrir de nouvelles liaisons tangentielles :

- Réseau CFF : le bypass de Bussigny

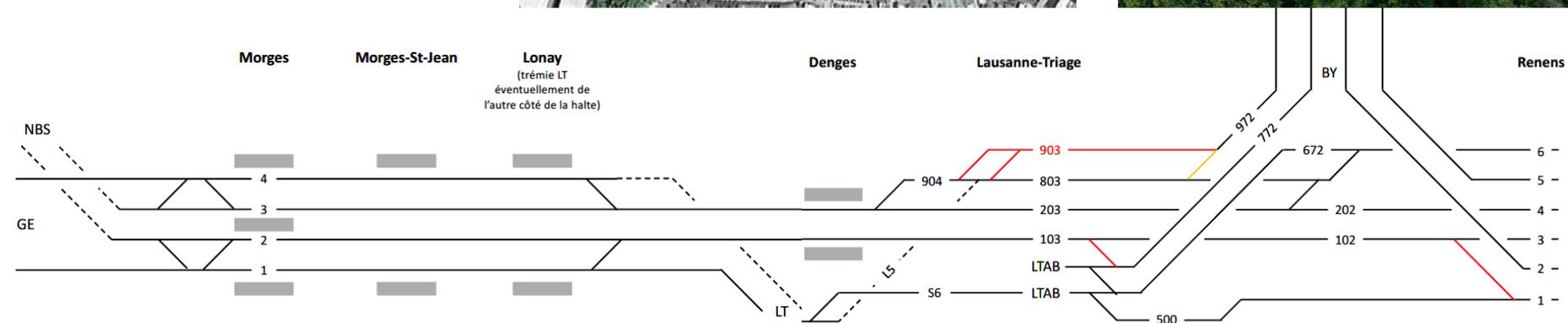
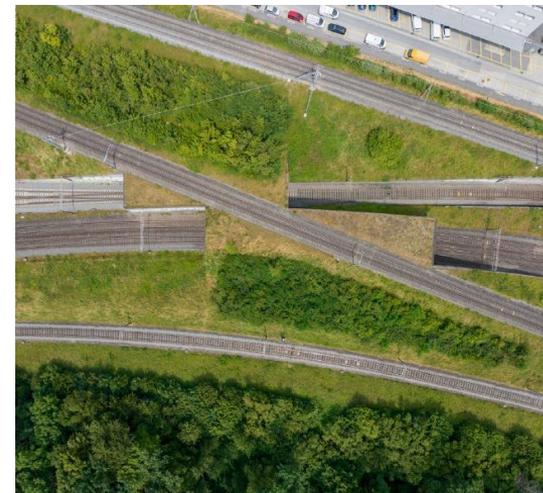
Orientation stratégique 1-D :

Offrir des liaisons performantes entre les principaux centres régionaux :

- Réseau secondaire : une nouvelle branche pour le Lausanne – Echallens – Bercher (LEB)

LE BYPASS DE BUSSIGNY

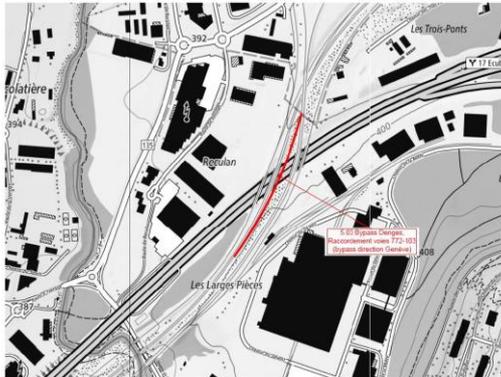
Désenchevêtrement
des courants des
trafics LS-GE, LS-BI
et GE-BI (bypass)



Double voie Morges –
Bussigny – Vufflens-la-
Ville

Ce projet permet d'augmenter la capacité pour :

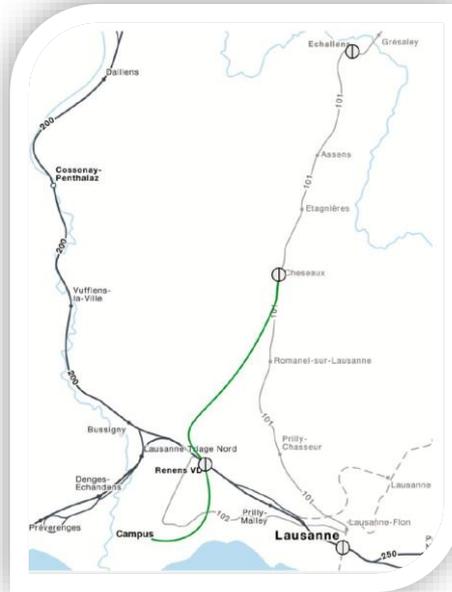
- Le trafic marchandises (axe Pied-Du-Jura)
- Offrir la cadence 30' pour les trains IC du bypass (Bienne – Genève-Aéroport)
- Desserte RER tangentielle 30' entre Allaman et Cossonay-Penthalaz



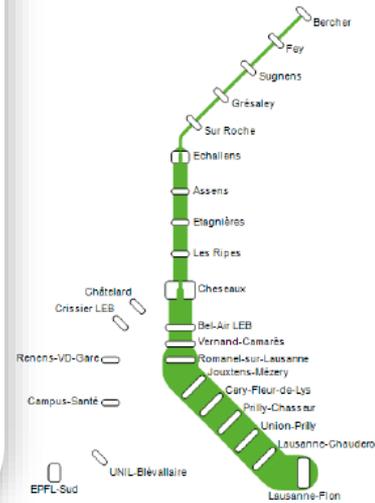
UNE NOUVELLE BRANCHE POUR LE LAUSANNE - ECHALLENS - BERCHER (LEB)

Charge 2050 nécessite
une cadence 5' sur la
ligne historique

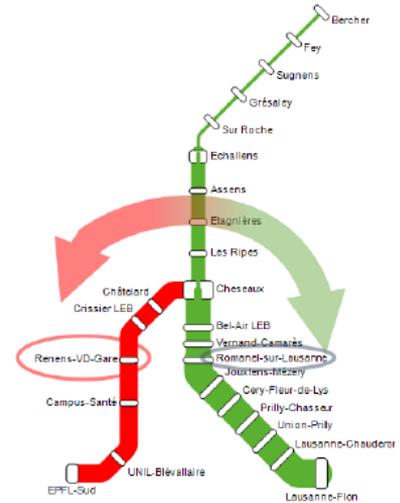
Proposition de répartir
les charges vers les
nœuds de Lausanne et
de Renens (hautes
écoles)



Charge 2050 – Référence



Charge 2050 – LEB → EPFL



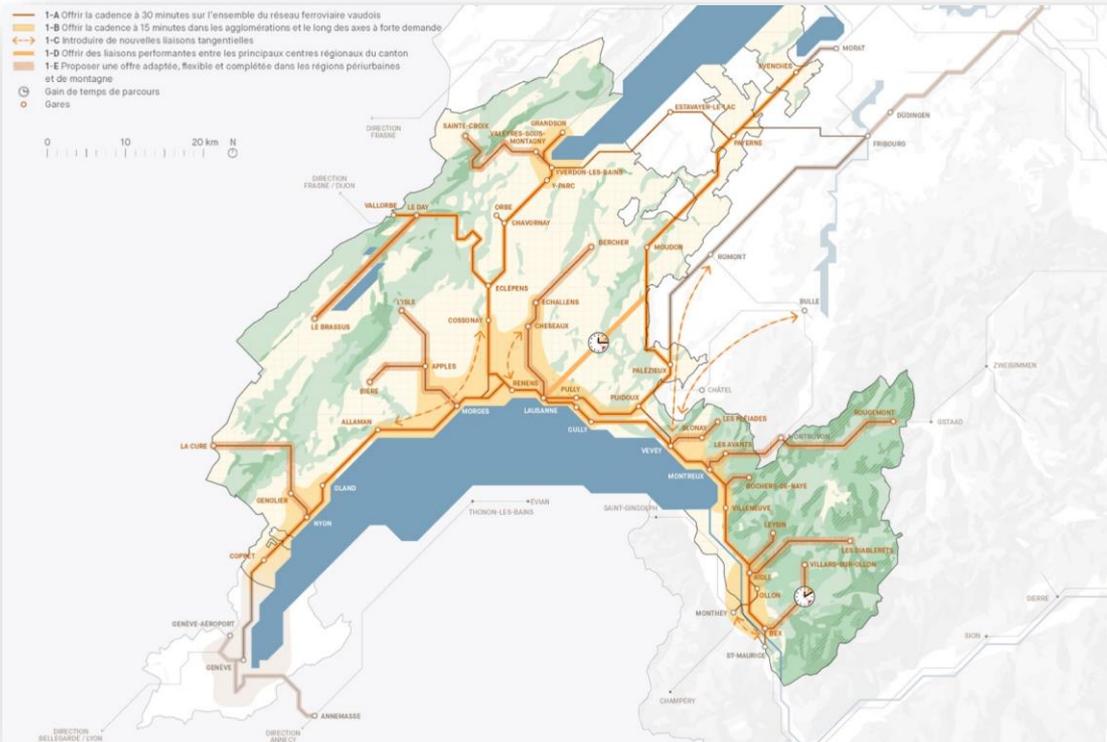
**MERCI
DE VOTRE ATTENTION**

BACKUP

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES



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, Riveliac, 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

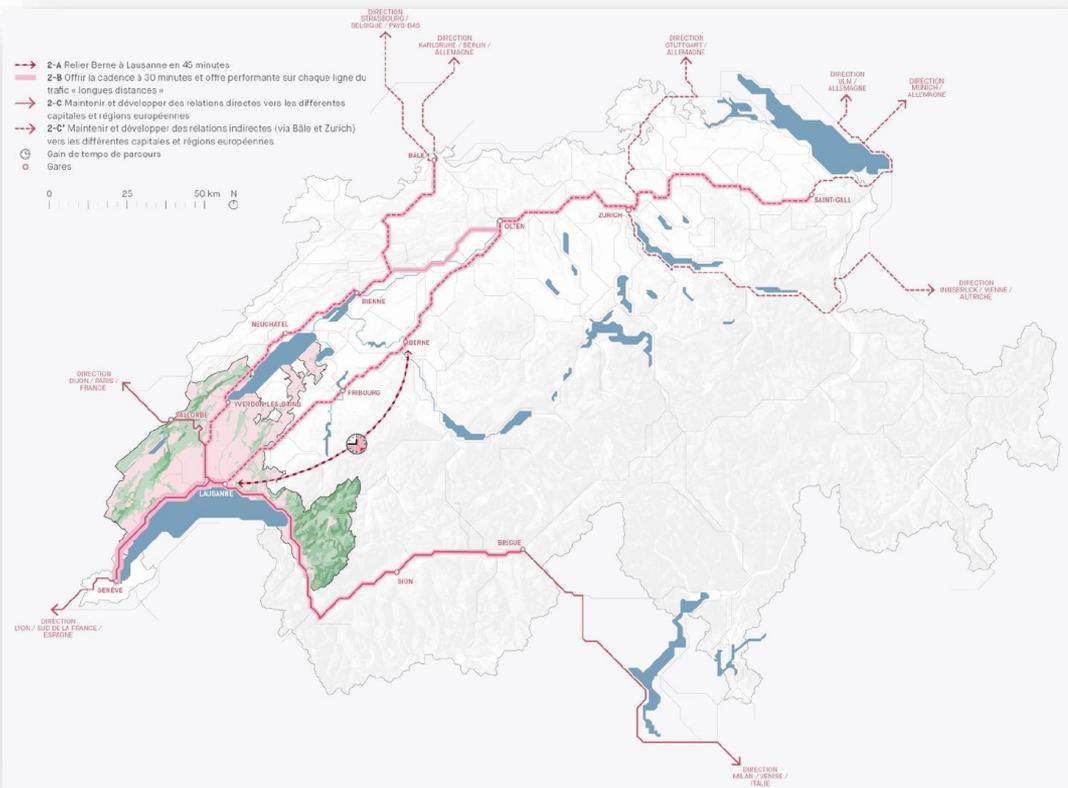
Tous les centres régionaux et toutes les agglomérations doivent être raccordés ou connectés entre eux par une desserte régionale à « moyennes distances » performante, complétée par une desserte plus fine à « courtes distances » de type RER en leur cœur. Une offre à « moyennes distances » cadencée au 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.

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

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 ».