

Réseau Express Régional Vaud.

Développements futurs.



Une option stratégique et une priorité absolue.

Première priorité pour tout le canton, le développement du RER Vaud a le vent en poupe et c'est une bonne chose! A ce rythme, il sera possible, dans un avenir pas trop éloigné, de proposer aux Vaudois une offre RER similaire à celle dont bénéficient les Zurichois ou encore les Bernois. En 2005, la part modale des transports publics était de 43% à Zurich, de 39% à Berne et de 22% à Lausanne. Cette différence se retrouvait aussi dans la part de la population qui possédait un abonnement, alors que le réseau des transports publics urbains (bus, métro, tram) n'était pas clairement meilleur à Berne ou même à Zurich, et les tarifs même plus avantageux à Lausanne.

Par contre, où il y avait une grande différence, c'est dans le nombre de liaisons permettant de se rendre en ville autrement qu'en voiture, à savoir l'offre RER ou S-Bahn. Ramené à la population, Zurich disposait alors de deux fois plus de trains régionaux et Berne quatre fois plus.

Depuis, grâce aux efforts conjoints du canton et des CFF, ce fossé est en train de se combler.

Et on ne peut que s'en réjouir! Cette dynamique se poursuivra si les usagers continuent, de plus en plus nombreux, à faire le choix d'une mobilité durable.

Merci et bravo!

*François Marthaler
Conseiller d'Etat
Chef du département des infrastructures*

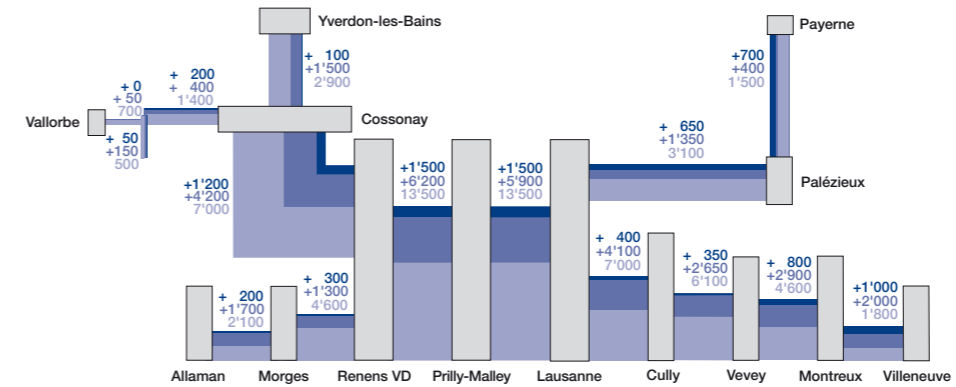
Le RER Vaud: un succès et un défi.

Le RER Vaud poursuit son évolution pour la grande satisfaction de notre clientèle qui nous le rend bien. La croissance de la demande dans le canton est en moyenne près du double de la croissance nationale! C'est un succès, mais c'est aussi un défi. Pour accompagner l'essor démographique et économique de ce canton, nous devons développer l'offre et les infrastructures ferroviaires. Le passage du REV à un véritable RER, indispensable aux besoins de mobilité croissants de la population vaudoise, se concrétise par étape. Ce fut d'abord le renouvellement complet de la flotte du trafic régional, achevé en 2011. En 2012, l'ouverture de la halte de Prilly-Malley va révolutionner les déplacements dans l'Ouest lausannois. Ce développement sera suivi, quelques années plus tard, par la mise en place de la cadence au quart d'heure au cœur du RER Vaud entre Cully et Cossonay. Dans l'intervalle, l'offre ne cessera de s'améliorer et de s'étoffer, en particulier dans le Nord vaudois, la Broye et la Vallée de Joux. Merci au canton de Vaud pour sa confiance et merci à notre clientèle pour sa fidélité, sans laquelle rien ne serait possible.

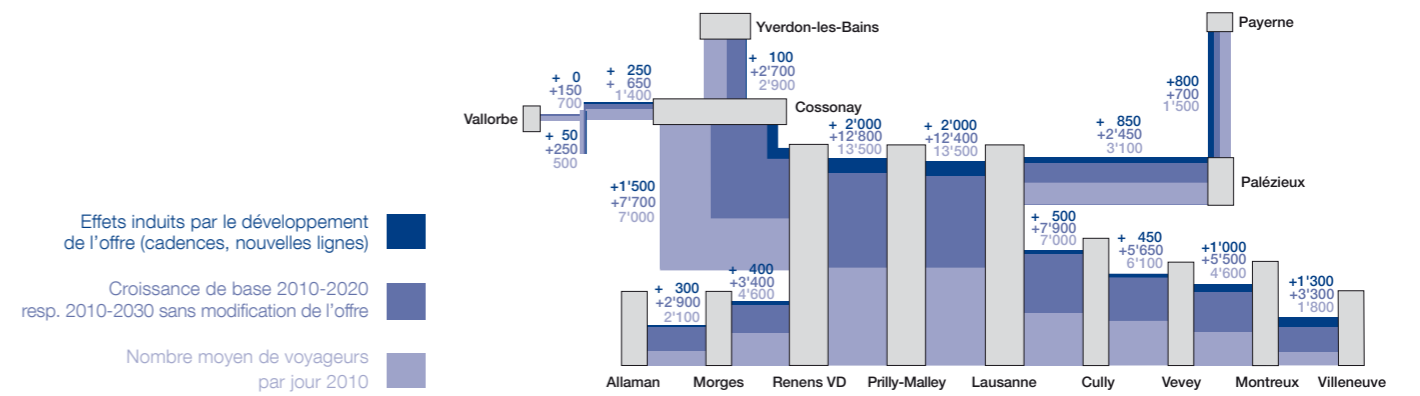
*François Gatabin
Chef du Trafic régional CFF
Région Romandie*



Voyageurs par jour en 2020



Voyageurs par jour en 2030



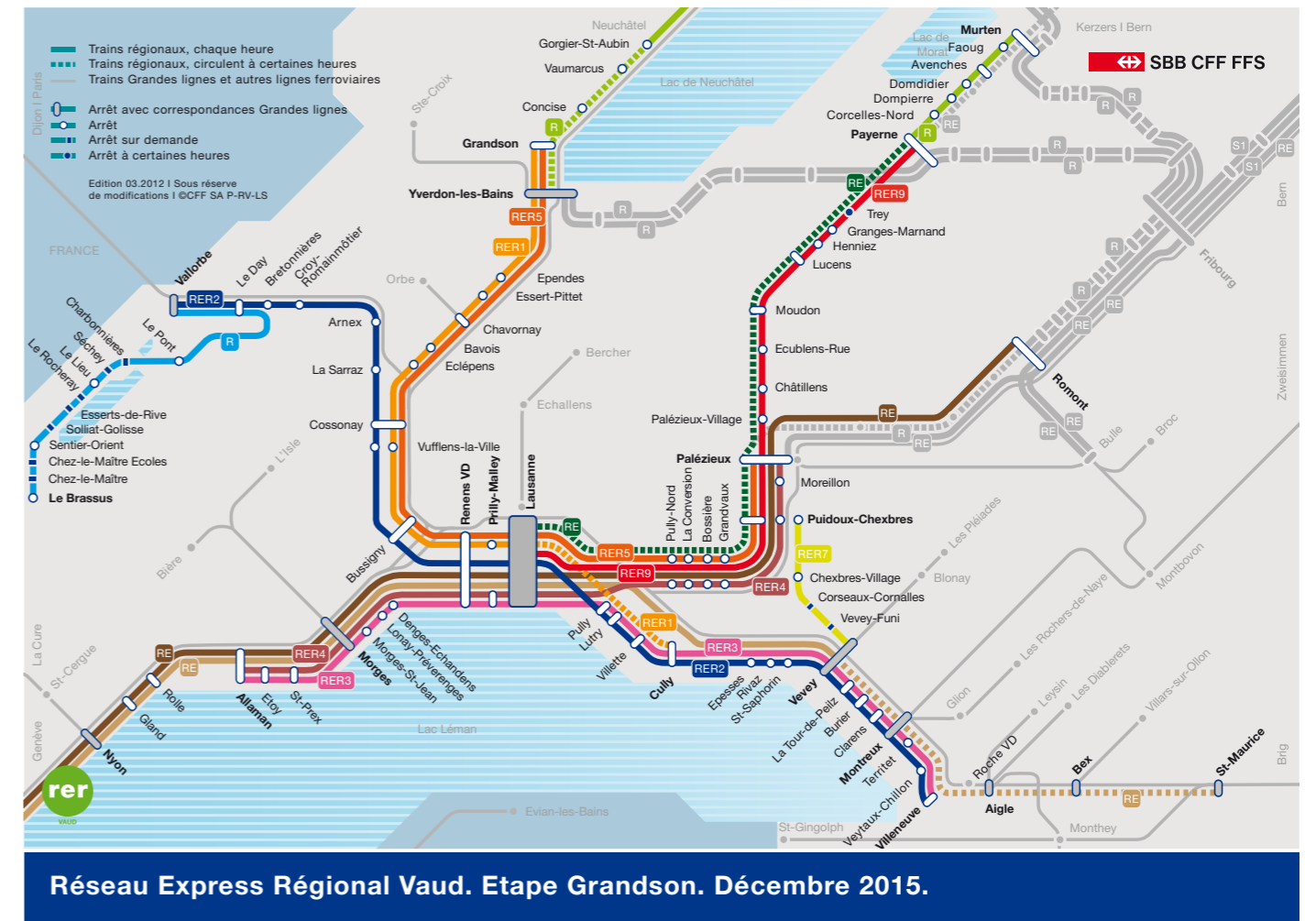
Une progression spectaculaire de la demande.

Durant la dernière décennie, la fréquentation du RER Vaud a connu une hausse considérable. Le nombre de voyageurs utilisant quotidiennement le réseau est passé par exemple de 8 900 000 clients en 2007 à 14 700 000 clients en 2011.

Les prévisions de fréquentation pour 2020 et 2030 montrent une progression conséquente du trafic sur l'ensemble des lignes avec une augmentation moyenne annuelle de 5%, variant selon les tronçons de +3% à +11% par an. Entre 2010 et 2030, le nombre de voyageurs augmentera de 63% en moyenne avec une pointe à +167% pour le tronçon Villeneuve-Montreux.

Ces projections justifient pleinement la stratégie d'investissement définie entre les CFF et le canton de Vaud, laquelle vise une qualité de desserte optimale:

- amélioration de l'offre par le renforcement plus systématique des compositions (2 rames sur les trains aux heures de pointe);
- densification de la desserte sur l'axe Cully-Cossonay, qui verra sa fréquentation atteindre près de 16 000 voyageurs par jour sur la totalité du tronçon en 2030.



Un réseau en constante évolution.

Ces dernières années, le RER Vaud a été amélioré en continu, tant au niveau des horaires et des cadences que de la flotte, ce afin de satisfaire au maximum à la demande en forte croissance.

Les derniers développements de l'offre.

En décembre 2010, la ligne Payerne–Murten/Morat a été intégrée au RER Vaud. Elle complète les lignes RER 21 et RegioExpress circulant entre Lausanne et Payerne.

En décembre 2011, la ligne RER 4, circulant auparavant entre Palézieux et Morges, a été prolongée jusqu'à Allaman avec arrêts à St-Prex et Etoy. En combinaison avec la ligne RER 3 Villeneuve—Allaman, cette région est désormais desservie toutes les 30 minutes du lundi au vendredi et toutes les heures le week-end.

Enfin, la halte de Prilly–Malley, située entre Lausanne et Renens VD, ouvrira le 30 juin 2012. Elle sera desservie trois fois par heure et par direction par les trains des lignes RER 1 (Yverdon-les-Bains—Villeneuve), 3 (Villeneuve—Allaman) et 4 (Palézieux—Allaman).

Des gares modernisées.

Une grande partie des gares régionales du réseau offrent aujourd'hui d'excellentes conditions d'accès aux trains. La modernisation des points d'arrêt se poursuivra ces prochaines années afin d'améliorer les structures d'accueil et de faciliter l'accès aux trains pour les personnes à mobilité réduite.

Une flotte renouvelée.

La flotte du RER Vaud a été entièrement renouvelée. Les voyageurs profitent de dix-neuf rames Flirt sur les lignes les plus fréquentées au cœur du réseau et de treize rames Domino sur les autres lignes. Ce matériel roulant de grand confort offre un plancher surbaissé facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite, des compartiments lumineux et spacieux, des zones multifonctions, une climatisation, un système de surveillance par vidéo, un système d'alarme ainsi que des écrans d'information intérieurs et extérieurs.

Etape Grandson en décembre 2015.

En décembre 2015, le RER Vaud sera prolongé jusqu'à Grandson. La cité du Nord vaudois sera à nouveau reliée au Réseau Express Régional à la cadence d'un train toutes les 30 minutes. Une interface bus performante sera en outre mise sur pied pour la desserte de la région.

Les autres lignes du réseau seront remaniées (sans modification du nombre d'arrêts par gare) afin de s'adapter au

cadencement à 30 minutes des trains Grandes lignes sur le Pied du Jura.

Les trains des heures de pointe seront renforcés afin d'offrir plus de places.

Infrastructures nécessaires	Autres développements
Modernisation du quai 1 à Grandson.	Modernisation de la gare de Renens VD. Nouvelles rames Grandes lignes à deux étages sur l'axe Ouest-Est.



Réseau Express Régional Vaud. Etape Broye / Vallée de Joux. Décembre 2017.

Etape Broye / Vallée de Joux en décembre 2017.

En décembre 2017, le RER Vaud desservira systématiquement et sans changement la Basse Broye et la Vallée de Joux.

La relation directe Le Brassus–Lausanne–Villeneuve offrira un confort supplémentaire aux pendulaires et aux excursionnistes en provenance ou à destination de la Vallée de Joux.

Avec la fusion du RegioExpress Lausanne–Payerne (circulant dorénavant toutes les heures) et du Regio Payerne–Murten/Morat, les voyageurs de la région d’Avenches pourront se rendre rapidement et sans changement jusqu’à Lausanne, ce une fois par heure.

La ligne RER 5 Grandson–Palézieux sera prolongée jusqu’à Payerne pour assurer la desserte régionale.

Infrastructures nécessaires	Autres développements
<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle gare du Day. Ilot de double-voie permettant les croisements entre Lucens et Moudon. Adaptation de la gare de Châtillens pour permettre l’entrée simultanée des trains. 	<ul style="list-style-type: none"> Trains à deux étages Duplex Regio prolongés de Vevey en direction du Valais.



Réseau Express Régional Vaud. Etape Cully-Cossonay. Décembre 2018.

Etape Cully–Cossonay en décembre 2018.

En décembre 2018, l’offre sera densifiée dans le cœur du réseau et permettra d’atteindre la cadence d’un train toutes les quinze minutes entre Cully et Cossonay. La halte de Prilly-Malley sera desservie six fois par heure.

Aigle sera intégrée au RER Vaud et Roche VD desservie une fois par heure.

Ces développements seront rendus possibles par la construction d’infrastructures ferroviaires importantes

(voir ci-dessous). Leur financement est assuré (fonds de la Confédération et du canton de Vaud et préfinancement du canton de Vaud). Le calendrier de réalisation est en cours d’élaboration.

En outre, une relation directe entre Orbe et Lausanne est en cours d’étude. Cette analyse déterminera également les infrastructures nécessaires au lancement de cette nouvelle ligne.

Infrastructures nécessaires	Autres développements
<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle aiguille à La Sarraz pour un rebroussement toutes les heures de la ligne RER 3. Voie de rebroussement centrale à Cully. 4^e voie entre Renens VD et Lausanne et saut-de-mouton entre Prilly-Malley et Renens VD. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernisation de la gare de Lausanne.



Horizon 2025-2035.

La prochaine étape de développement planifiée pour le RER Vaud interviendra entre 2025 et 2035. Elle nécessitera la construction d'une 3^e voie entre Renens VD et Allaman, laquelle permettra une desserte de chacune des haltes

entre Renens VD et Allaman, ce toutes les 30 minutes. D'autre part, la réouverture de la halte de Tolochenaz est en cours d'étude.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Division voyageurs
Trafic régional Région Romandie
Avenue de la Gare 44
1001 Lausanne
www.cff.ch

Pour les régions – Pour toute la Suisse.