

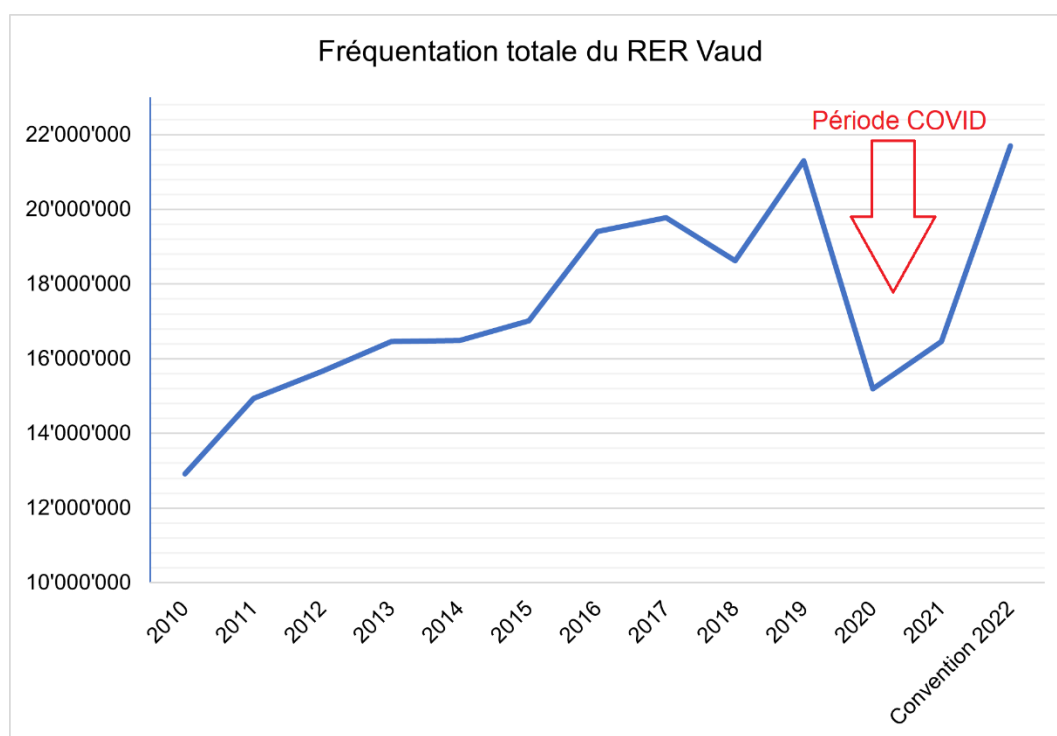
Evolution de l'offre, la demande et des financements cantonaux

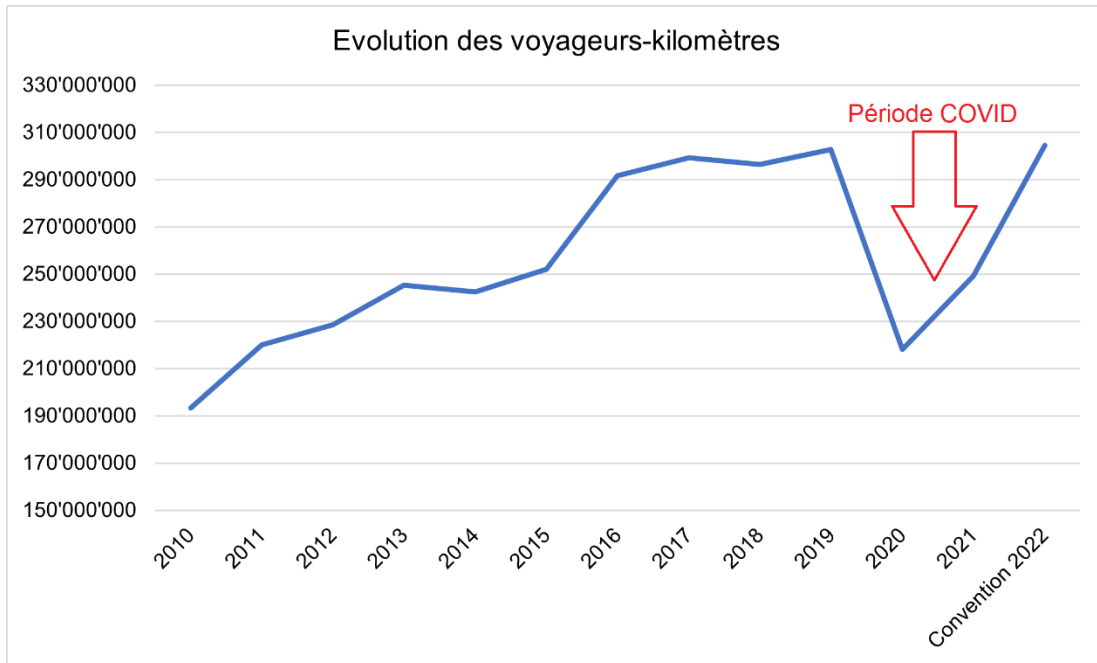
Sur la période de 2010 à 2019 (dernière année de référence pour les chiffres de fréquentation avant la période de pandémie), l'ensemble des données a augmenté. Alors que le nombre de kilomètres offerts par le RER Vaud a augmenté de près de 30%, le nombre effectif de voyageuses et voyageurs a bondi de près de 65%, tout comme le nombre total de kilomètres parcourus par la clientèle, lequel a grimpé de plus de 56%. Cette augmentation de la demande souligne l'importance du développement de l'offre, qui est commandée et co-financée par le Canton de Vaud. Sur la période de 2010 à 2021, les montants engagés par le Canton pour l'exploitation du RER Vaud ont augmenté de plus de 75% (hors soutiens COVID-19). En 2022, le montant aura plus que doublé par rapport à l'année de référence de 2010.

En termes de matériel roulant, l'évolution est également significative. En 2012, l'on comptait 19 rames FLIRT dans le réseau du RER Vaud, 23 en 2016 (extension Grandson) et 34 seront engagées d'ici à la fin 2023. Depuis décembre 2017, une rame à deux étages (DOSTO) a été mise en service entre Grandson et Lausanne, 2 y ont été ajoutées en décembre 2021 et trois supplémentaires devraient être en circulation d'ici à 2025. En plus des rames FLIRT et DOSTO, 10 rames DOMINO circulent actuellement dans le réseau. Celles-ci seront progressivement remplacées par du matériel plus moderne.

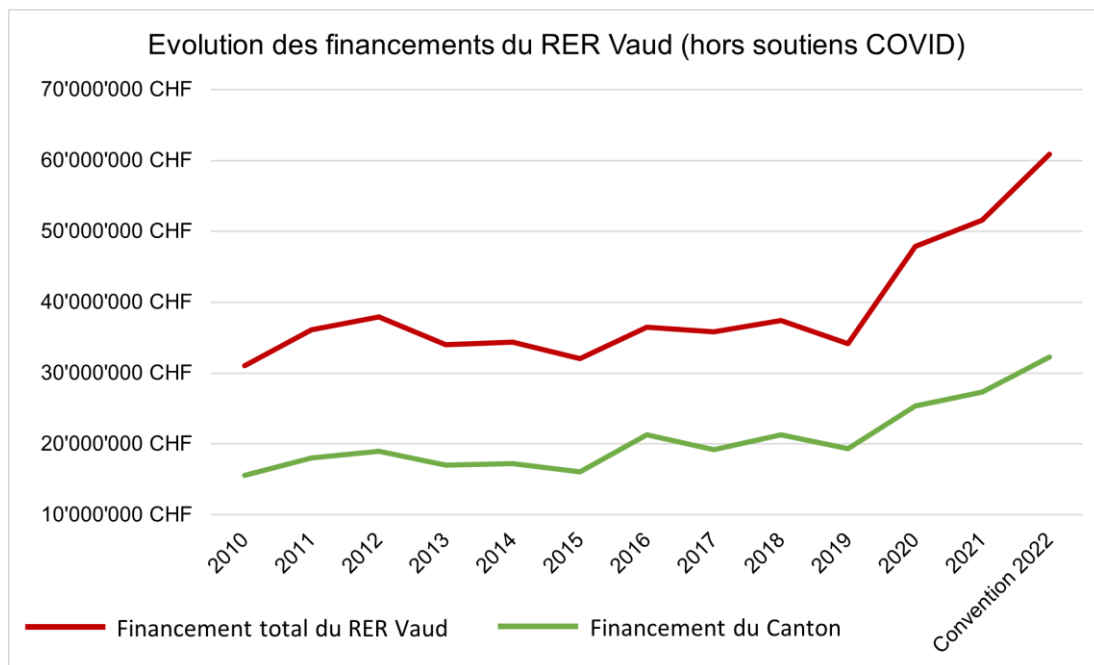
Ci-dessous, différents graphiques et cartes illustrent le développement de la demande, de l'offre et des financements de celle-ci.

La fréquentation du RER Vaud par année (baisse en 2020 et 2021 en raison du COVID).





Le chiffre « voyageurs-kilomètres » est la somme de tous les km parcourus, soit autrement dit, de la « consommation ».



Ces différents graphiques ne prennent pas en compte les trains entre Coppet et Genève (Léman Express), les trains spéciaux d'heures de pointe entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel, ni les trains régionaux entre Yverdon-les-Bains et Fribourg (S30 du RER Fribourg).

A titre de comparaison, ci-dessous les cartes 2005 et 2023 du réseau RER Vaud :



Constatez le développement de l'offre et de l'infrastructure en un clin d'œil :



Historique du RER Vaud

Le Réseau Express Régional Vaudois (RER Vaud), appelé le Réseau Express Vaudois (REV) jusqu'en 2010, a été développé sur la base de deux lignes structurantes Yverdon-les-Bains – Villeneuve et Vallorbe – Payerne, toutes deux mises en service respectivement en mai 1999 et en juin 2001. Depuis 2005, le Réseau Express Vaudois était alors composé de quatre lignes principales circulant avec des cadences horaires entre Yverdon-les-Bains – Villeneuve, Vallorbe – Palézieux, Allaman – Villeneuve et Morges – Palézieux (uniquement en semaine). Ce réseau était complété chaque heure par des lignes entre Lausanne – Payerne, Lausanne – Yverdon (uniquement en semaine), et Vevey – Puidoux (train des vignes). Quelques trains de renfort durant les heures de pointe complétaient l'offre en semaine sur Lausanne-Vallorbe, Lausanne – Payerne et Lausanne – St-Maurice. Il fallait y voir les prémices du réseau régional actuel.

Un coup d'accélérateur dans le développement de l'offre

Deux grandes étapes de développement du RER Vaud sont portées par le Canton et les CFF : Entre 2009 et 2012, l'introduction de nouveau matériel roulant (dix-neuf rames Flirt) et la rénovation du matériel roulant existant (treize rames DOMINO) ont apporté une importante amélioration de l'offre de transport sans développement significatif de l'infrastructure. Depuis sa mise en service en 2012, la gare de Prilly-Malley est desservie trois fois par heure en semaine. Dix ans plus tard, en décembre 2022, cinq trains desserviront la gare de Prilly-Malley.

Depuis 2014, plusieurs mesures ciblées, réalisées de manière coordonnée avec les modifications d'horaire du trafic « grandes lignes » (TGL) et le développement des infrastructures, ont permis une amélioration progressive de l'offre au sein du réseau régional. L'offre « grandes lignes » a été fortement modifiée sur la ligne du Pied-du-Jura avec une cadence à la demi-heure des trains ICN entre Yverdon-les-Bains et Bienne. La gare de Grandson est ensuite intégrée au réseau RER Vaud. Ces modifications d'horaires, coordonnées entre trafics « grandes lignes » et régional, ont été mises en œuvre en décembre 2015, grâce à la construction d'une nouvelle voie de rebroussement en gare de Grandson. En décembre 2017, la modernisation des nouvelles gares de croisement d'Ecublens-Rue et de Lucens a permis d'augmenter l'offre dans la région de la Broye avec une cadence à la demi-heure en semaine sur le tronçon Palézieux – Payerne. En décembre 2020, le RER Vaud prolonge sa desserte jusqu'à Aigle, avec une cadence à la demi-heure en direction de Lausanne. En décembre 2021, la cadence 30' dans la Broye a été étendue aussi aux samedis.

Puis, plus récemment, la transformation de la gare du Day en 2022 a permis l'ouverture d'une liaison directe entre cette localité et Lausanne (dès le 7 août 2022). Finalement, la construction et mise en service du Saut-de-Mouton (2022) entre Renens et Prilly-Malley ouvre une 4^e voie jusqu'à Lausanne, permettant la circulation de quatre trains RER par heure entre Cossonay et Cully.

Réseau secondaire au RER Vaud

Parallèlement au développement des lignes principales, le réseau secondaire a connu des améliorations significatives grâce à la réalisation de mesures d'infrastructure ponctuelles et à l'acquisition de matériel roulant. Ces mesures ont permis d'augmenter la cadence de certaines lignes. Dès 2010, la cadence 20' est mise en service aux heures de pointe entre Vevey et Blonay (MVR). Depuis août 2013, le LEB circule au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux, et à la demi-heure entre Cheseaux et Bercher, des trains accélérés de renfort complétant l'offre aux heures de pointe. En 2016, il faut relever l'introduction aux heures de pointe de la cadence au quart d'heure sur les tronçons Nyon – Genolier (NStCM), ainsi que

de la cadence à la demi-heure en heures de pointe sur les lignes Yverdon – Ste-Croix (YSC) et Bière – Apples – Morges (BAM).

Puis, la cadence au quart d'heure a été instaurée aux heures de pointe sur la ligne Villars – Col-de-Bretaye (BVB) en hiver et sur le tronçon Vevey – Blonay (MVR), respectivement en 2018 et le 1^{er} juillet 2019. En mai 2022, le nouveau tunnel du LEB permet une optimisation du temps de trajet entre Prilly et Lausanne et un retour à une exploitation ferroviaire intégrale de l'offre au quart d'heure, initialement introduite en décembre 2020.