

Plan Rail 2050

Plan Rail 2050

Les 7 raisons en faveur de la grande vitesse (GV) ferroviaire :

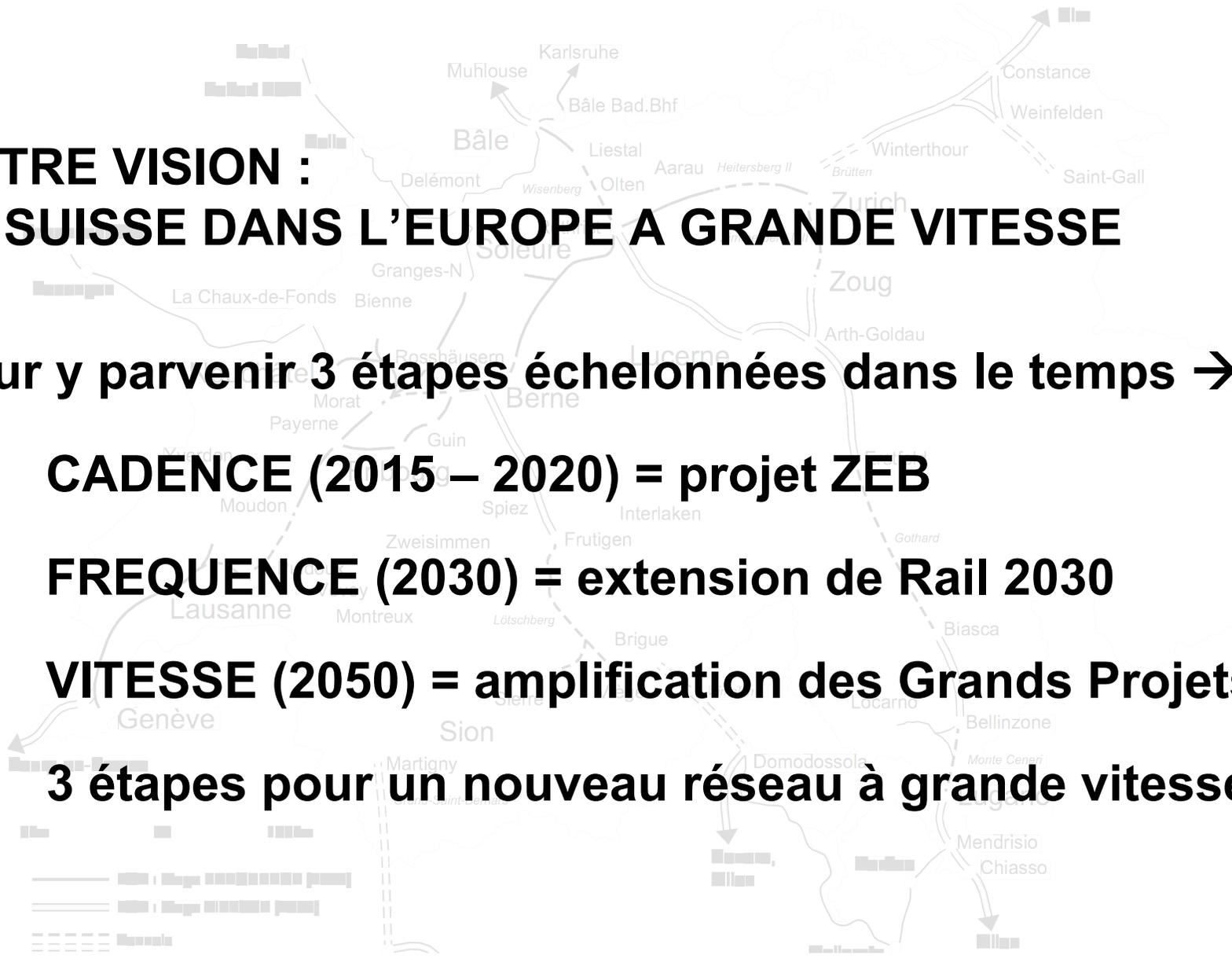
- 1. La GV existe déjà en Suisse**
- 2. Intégration dans le réseau européen à GV**
- 3. Infrastructures d'un pays dans le peloton de tête**
- 4. Économie d'énergie et bilan CO2**
- 5. Vie familiale sédentaire / nomadisme professionnel**
- 6. Effet réseau, compatibilité avec le réseau classique**
- 7. Augmentation des capacités du réseau classique**

Plan Rail 2050

NOTRE VISION : LA SUISSE DANS L'EUROPE A GRANDE VITESSE

Pour y parvenir 3 étapes échelonnées dans le temps → 2050

1. **CADENCE (2015 – 2020) = projet ZEB**
 2. **FREQUENCE (2030) = extension de Rail 2030**
 3. **VITESSE (2050) = amplification des Grands Projets**
- **3 étapes pour un nouveau réseau à grande vitesse**



Plan Rail 2050 - Etape 1 : Cadence = ZEB

CADENCE : l'étape de la continuité (2015 – 2020) → épanouissement de Rail 20

Dans l'étape CADENCE, les contraintes de l'horaire cadencé idéal priment :

- cadence à l'heure,
- durée entre nœuds (les gares principales) égale à l'heure,
- départ des nœuds à l'heure ronde ;

La vitesse des convois découle de ces contraintes, et le trafic international n'est pas pris en compte.

Dans ce contexte, il apparaît que le projet ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ou développement futur de l'infrastructure ferroviaire) réalise pratiquement toutes les exigences de l'étape CADENCE sur l'axe Ouest – Est.

Plan Rail 2050 - Etape 1 : Cadence = ZEB

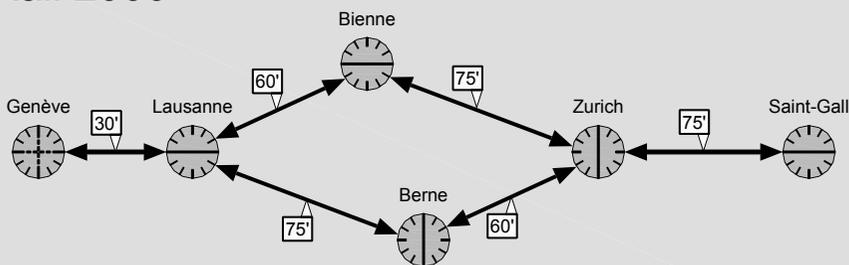
Nos propositions sur le corridor Ouest - Est

1. Lausanne : étude et construction d'une nouvelle gare à Sébeillon (alternative au projet CFF visant à construire une gare souterraine sur le site actuel).
2. Lausanne – Berne : le statu quo peut perdurer si le trajet Berne – Zurich est effectué en 50 minutes (alternative au projet CFF visant à raccourcir le trajet de 10 minutes à l'aide de rames pendulaires).
3. Mauss – Rosshäusern : la compatibilité de ce nouveau tunnel avec une future LGV Lausanne – Morat – Berne devrait être vérifiée (complément au projet de reconstruction du tunnel actuel).
4. Rapperswil – Mellingen : par l'importance de l'investissement, ce chantier est crucial ; sa compatibilité avec une future LGV Rothrist – Zurich, passant au sud d'Olten et d'Aarau, devrait être démontrée et assurée pour construire un tronçon à grande vitesse entre Rapperswil et Mellingen via la tunnel du Chestenberg (1,1 milliard de francs).
5. Gléresse – Douanne : doublement de la voie sur 2 km (budget prévu sur Rail 2030, ramené à ZEB).

Plan Rail 2050 - Etape 1 : Cadence = ZEB

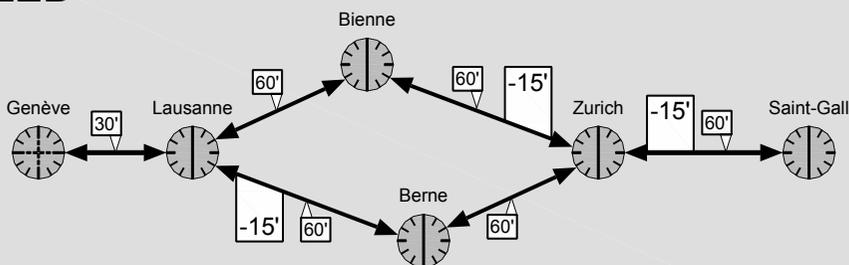
Propositions corridor Ouest - Est

Rail 2000

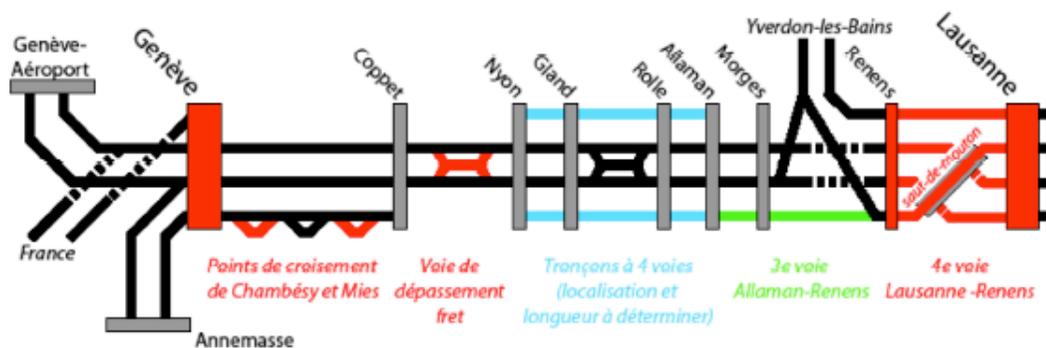


Temps de trajet Genève - Saint-Gall : 4 heures

ZEB



Temps de trajet Genève - Saint-Gall : 3.5 heures



Phase 1 : Développement de la capacité dans les noeuds et cadence 1/4h RER :

- Augmentation de la capacité en gare de Genève
- Nouveaux points de croisement à Chambésy et Mies
- Voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon
- Quatrième voie entre Lausanne et Renens et saut-de-mouton
- Quais à 400m en gare de Lausanne et modernisation de la gare de Renens

Phase 2 : Séparation des flux de trafic Grandes lignes et RER :

- Troisième voie Allaman - Renens

Phase 3 : Cadencement 1/4h IC :

- Tronçons à 4 voies Nyon - Allaman (localisation et longueur à déterminer)

DINVI - SM / Jn, le 8 décembre 2009

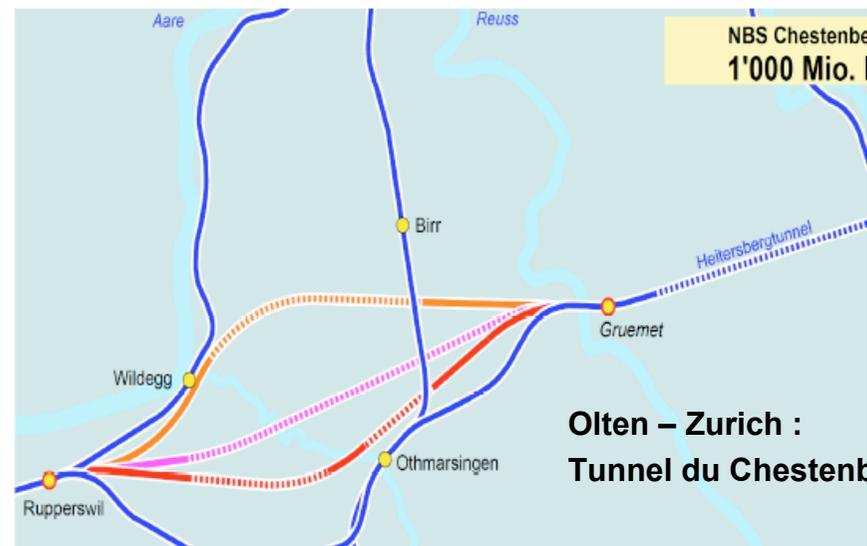
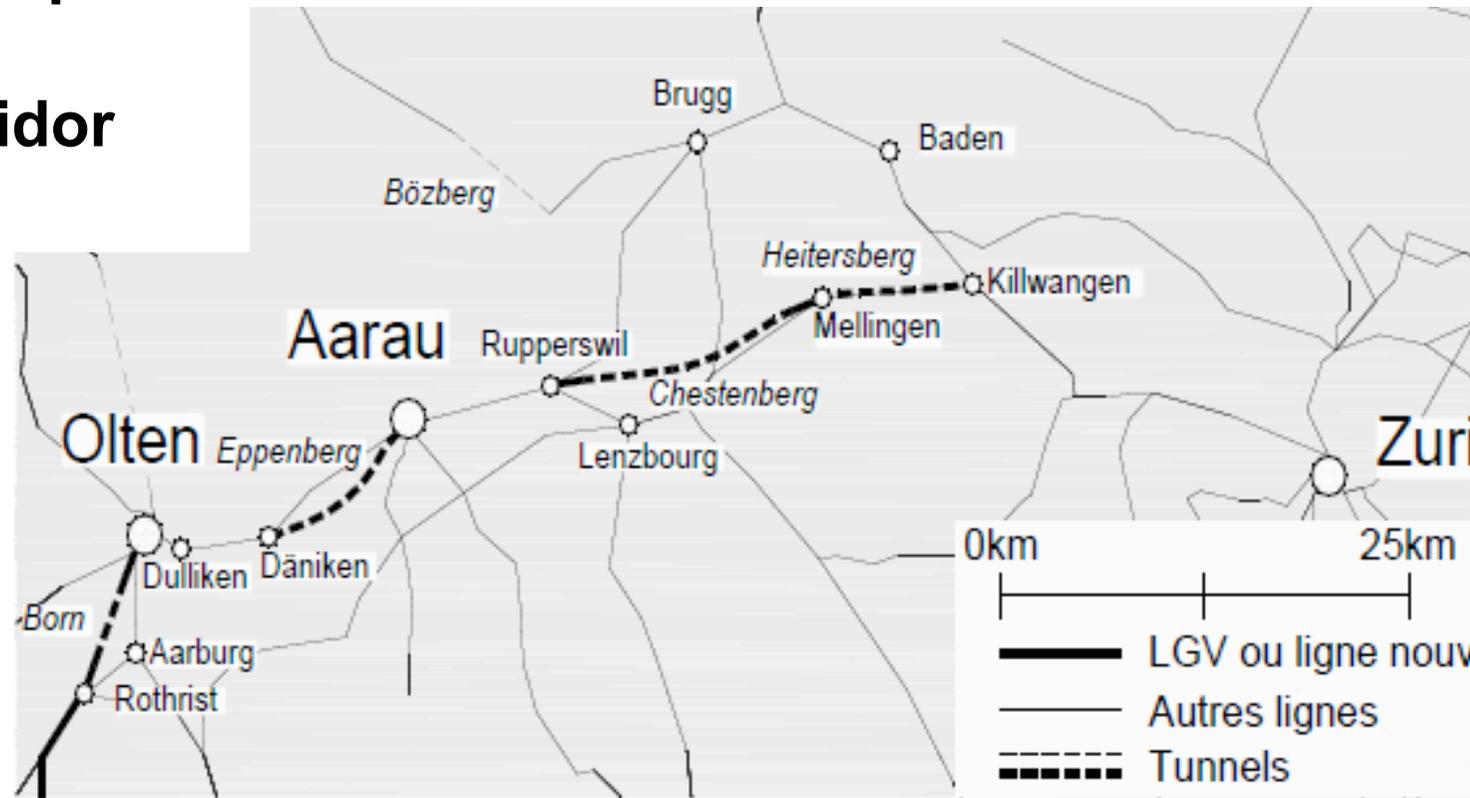
Genève-Lausanne: projet de 3e/4e voie (ZEB)

Plan Rail 2050 - Etape 1 :

Cadence = ZEB

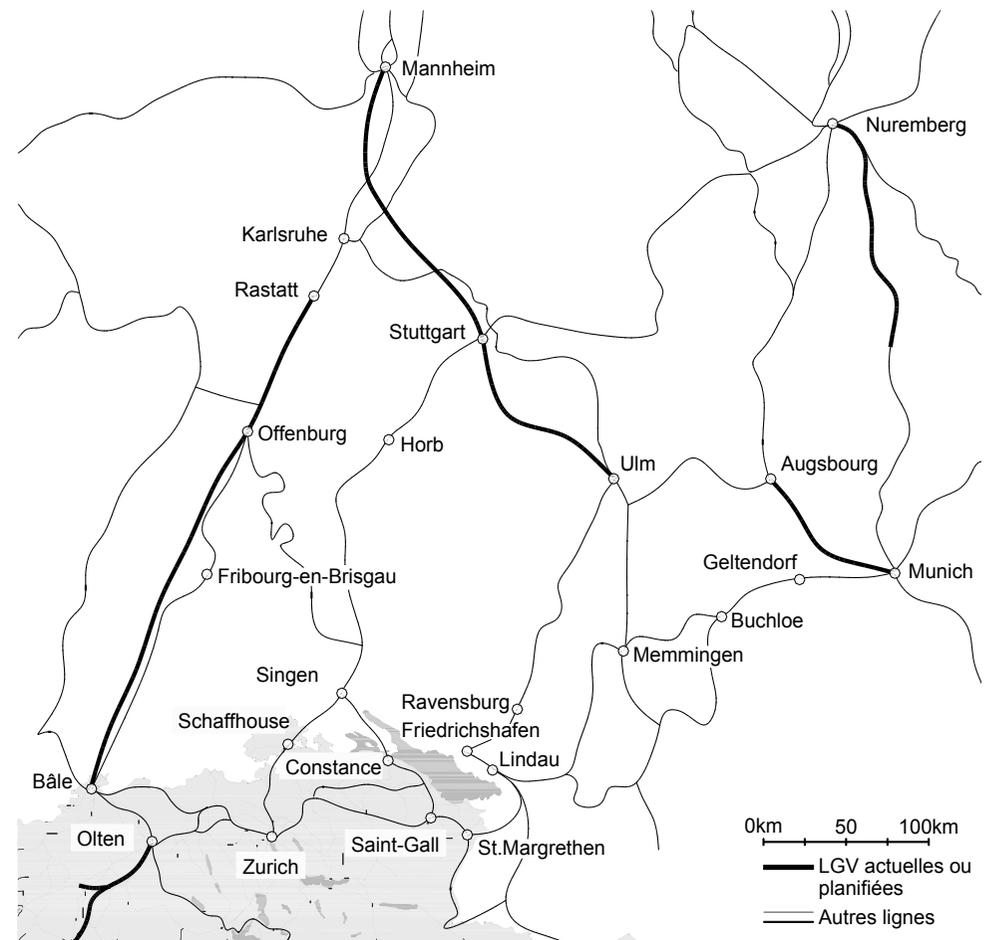
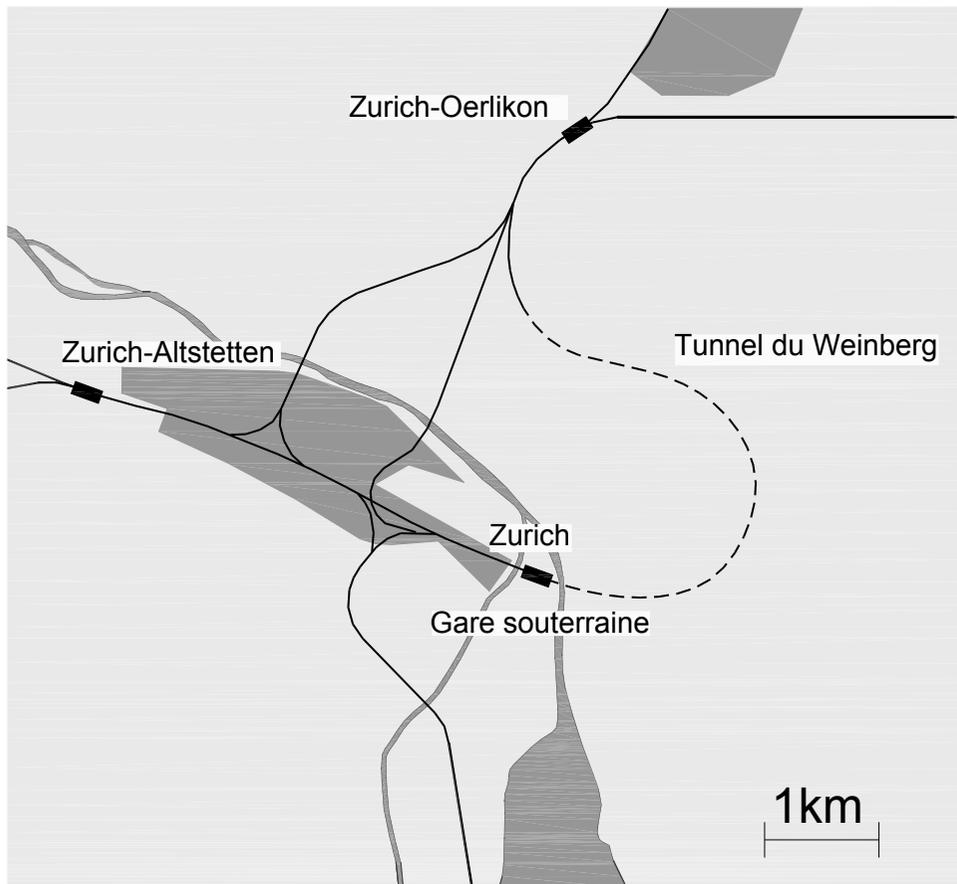
Propositions corridor Ovest - Est

Tronçon Olten – Zurich
Projet ZEB



Plan Rail 2050 - Etape 1 : Cadence = ZEB

Propositions corridor Ouest - Est



Plan Rail 2050 - Etape 2 :

Fréquence = extension de Rail 2030

FREQUENCE :

l'étape indispensable de transition entre CADENCE (ZEB) et VITESSE...

L'introduction d'une cadence au quart d'heure sur les tronçons les plus chargés résulte de l'augmentation de la demande, exige des infrastructures nouvelles et tolère des horaires plus souples.

Des tronçons de ligne à grande vitesse peuvent être construits là où les besoins sont les plus urgents. Les corridors prioritaires sont :

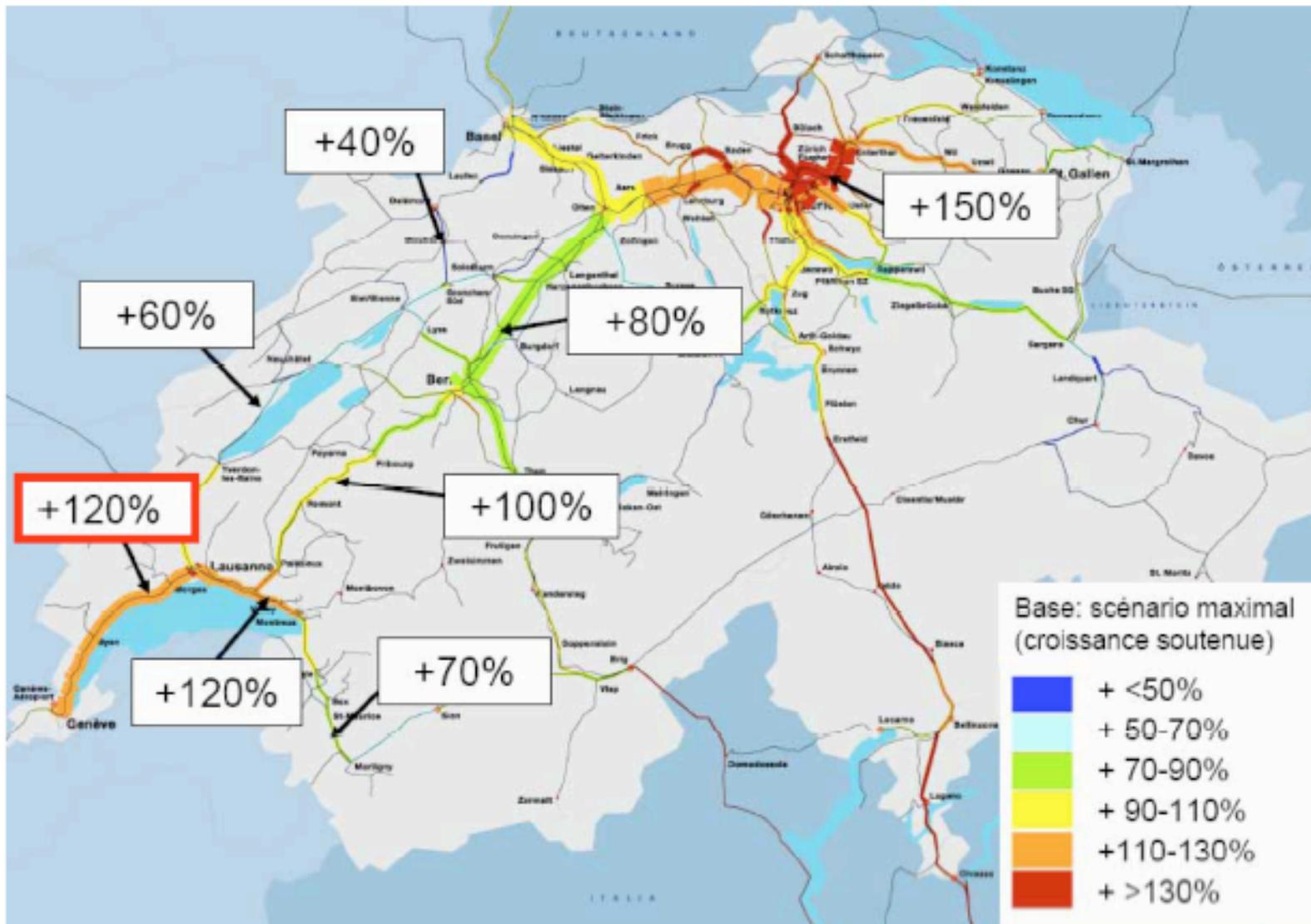
- Ouest – Est de Genève à Zurich en passant par la Broye,
- Nord – Sud de Bâle à Rothrist.

L'étape FREQUENCE, qui propose la construction progressive de tronçons à grande vitesse, est l'étape de transition, offrant à la fois des performances élevées en capacité et en vitesse là où elles sont indispensables, et une grande souplesse de réalisation. C'est une extension du projet Rail 2030.

Plan Rail 2050 - Etape 2 :

Fréquence = extension de Rail 2030

Densité du trafic ferroviaire



Plan Rail 2050 - Etape 2 :

Fréquence = extension de Rail 2030

Nos propositions sur le corridor Ouest - Est

1. Genève – Cornavin – Lausanne : LGV à double voie selon projet Bonnard et Gardel avec deux modifications soit tronçon Morges – Lausanne en souterrain et jonction Denges – Bussigny.
2. Fribourg – Guin – Rosshäusern – Berne : 1ère étape de la LGV Lausanne – Berne (double voie), accès oriental à Fribourg.
3. Lausanne – Moudon – Payerne – Morat – Rosshäusern : 2e étape de la LGV Lausanne-Berne (double voie) selon projet d'Olivier Français sur une idée d'Eric Loutan, y compris jonctions Payerne - Fribourg (accès occidental à Fribourg), Morat – Anet - Neuchâtel, Morat – Anet – Le Landeron et Morat – Lyss – Büren-an-der-Aare – Granges-Nord.
4. Rothrist – Zurich : LGV à double voie passant au sud d'Olten et d'Aarau, réutilisant le tronçon de LGV Rapperswil – Mellingen (tunnel du Chestenberg) et incluant le nouveau tunnel du Heitersberg II prévu dans les Grands Projets pour 700 millions de francs.

Plan Rail 2050 - Etape 2 :
Fréquence = extension
de Rail 2030
Propositions corridor
Ouest - Est

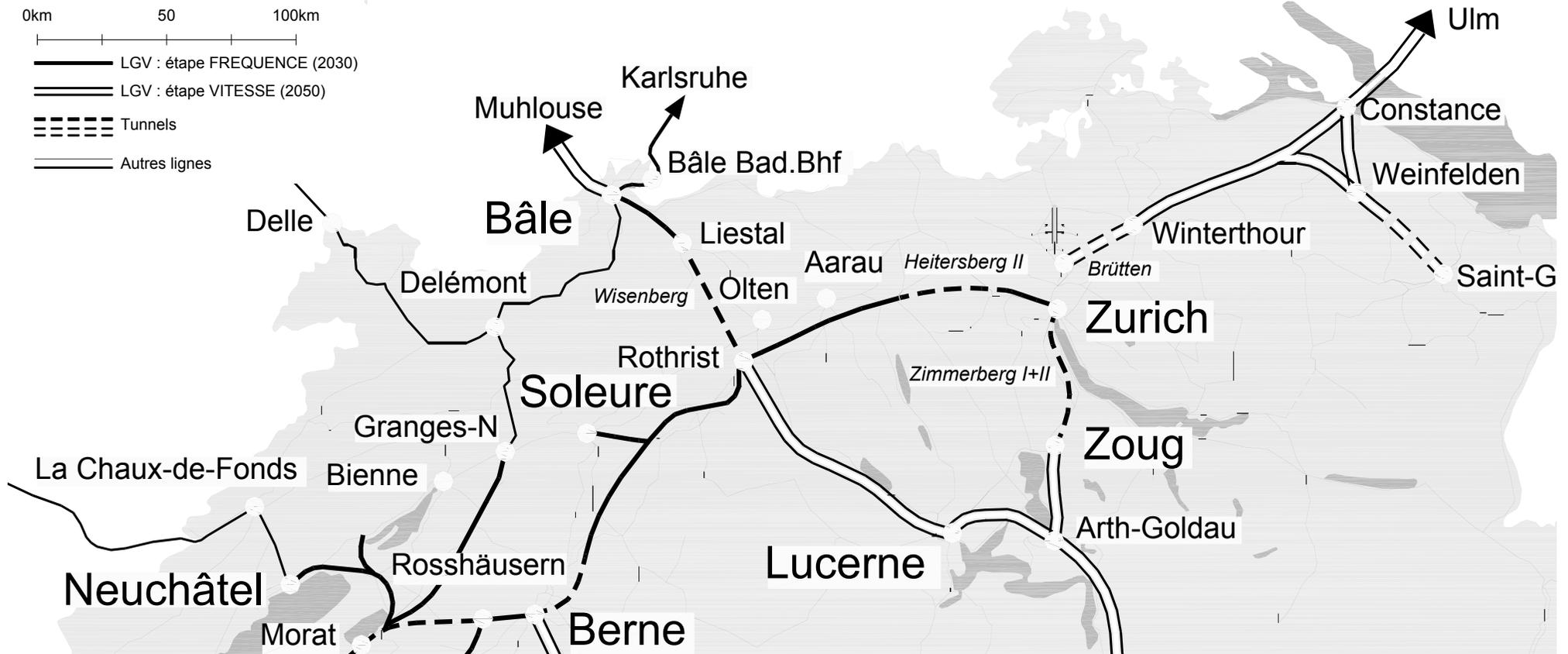
- LGV : étape FREQUENCE (2030)
- ==== LGV : étape VITESSE (2050)
- ≡≡≡≡ Tunnels
- Autres lignes



Plan Rail 2050 - Etape 2 :

Fréquence = extension de Rail 2030

Propositions sur le corridor Ouest - Est



Plan Rail 2050 - Etape 2 :

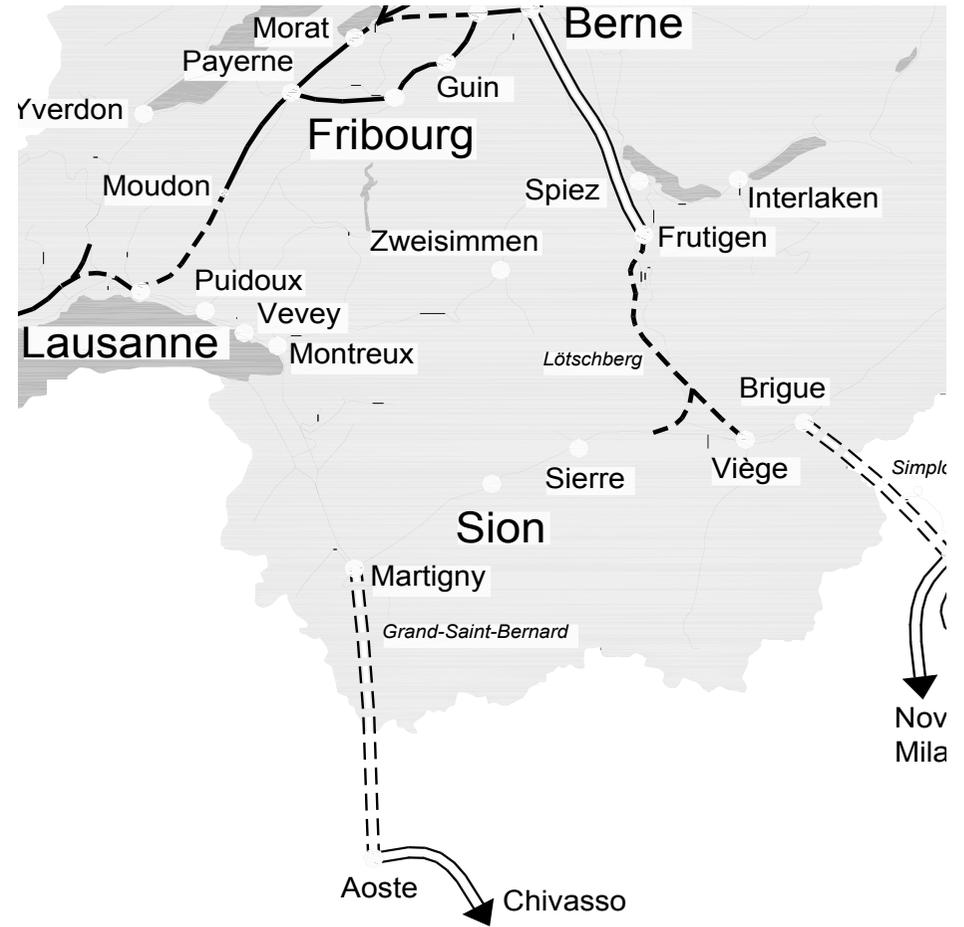
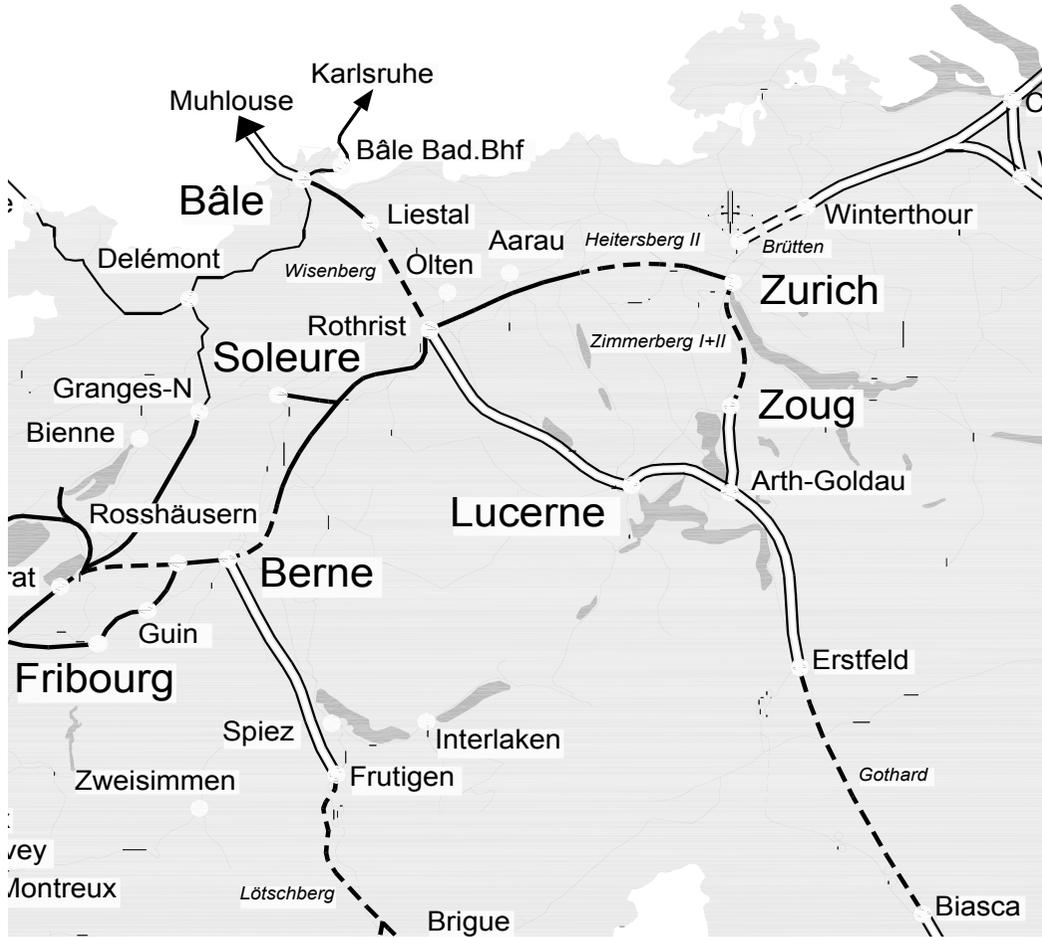
Fréquence = extension de Rail 2030

Nos propositions sur le corridor Nord - Sud

1. Liestal – Rothrist : LGV à double voie, tunnel du Wisenberg (environ 2 milliards de francs sur Grands Projets, ramené à Rail 2030).
2. Thalwil – Zoug : LGV à double voie, tunnel du Zimmerberg II (800 millions de francs sur Grands Projets, ramené à Rail 2030).
3. Frutigen – Viège / Sierre : doublement complet du tunnel de base du Lötschberg et aménagement de la jonction occidentale de Steg en direction de Sierre "boucle valaisanne" (actuellement prévus sur Grands Projets, ramené à Rail 2030).

Plan Rail 2050 - Etape 2 : Fréquence = extension de Rail 2030

Propositions corridor Nord - Sud



- LGV : étape FREQUENCE (2030)
- == LGV : étape VITESSE (2050)
- ≡≡≡≡ Tunnels

Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

VITESSE : l'étape finale (horizon 2050): de l'île suisse au continent Europe

La troisième étape est consacrée à l'extension de la grande vitesse :

- **au corridor Ouest – Est (de Genève – Aéroport à Constance et Saint-Gall) en passant par la Broye,**
- **aux corridors Nord – Sud (de Bâle à l'Italie), selon deux tracés :**
 - **oriental (Gothard)**
 - **occidental (Lötschberg)**
- **aux liaisons à grande vitesse avec la France (Bourg-en-Bresse – Genève, Mulhouse – Bâle), l'Allemagne (Constance – Ulm) et l'Italie (Chiasso – Milan) s'achèvent.**

Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

VITESSE : l'étape finale (horizon 2050): de l'île suisse au continent Europe

L'étape VITESSE est extrêmement attrayante par ses performances en vitesse, tant sur le plan suisse que sur le plan européen.

Mais les difficultés de son financement et la durée de sa réalisation en font un objectif à atteindre pour le long terme, le stade ultime du développement ferroviaire helvétique reposant sur les technologies connues à ce jour.

Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

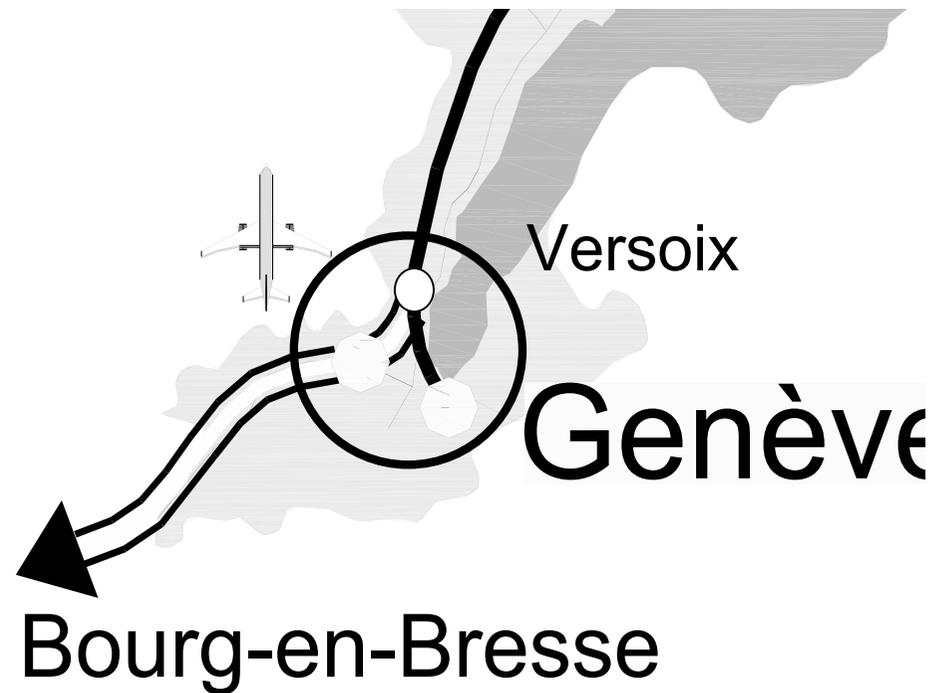
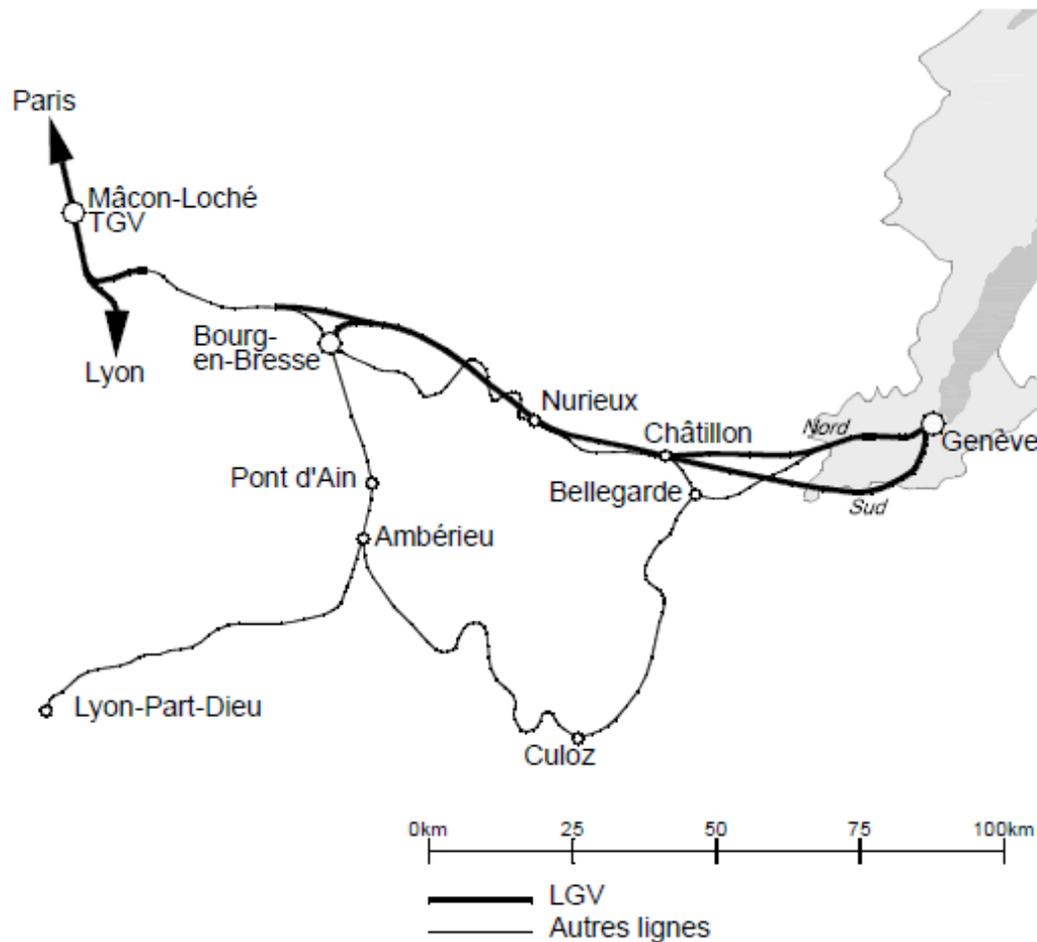
Nos propositions sur le corridor Ouest - Est

1. Bourg-en-Bresse – Genève : relance de la planification et du financement franco-suisse de la LGV selon phasage original de 1992 ; réalisation des tronçons Bourg-en-Bresse – Nurieux, Châtillon – Genève (variante Nord), puis Nurieux – Châtillon.
2. Genève – Aéroport : transformation de la gare actuelle (cul-de-sac) en gare de passage, avec accès directs en direction de Bourg-en-Bresse et de Lausanne.
3. Winterthour – Frauenfeld – Constance : LGV selon projet Bodan-Rail 2020.
4. Frauenfeld / Constance – Weinfelden – Saint-Gall : LGV selon projet Bodan-Rail 2020.

Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

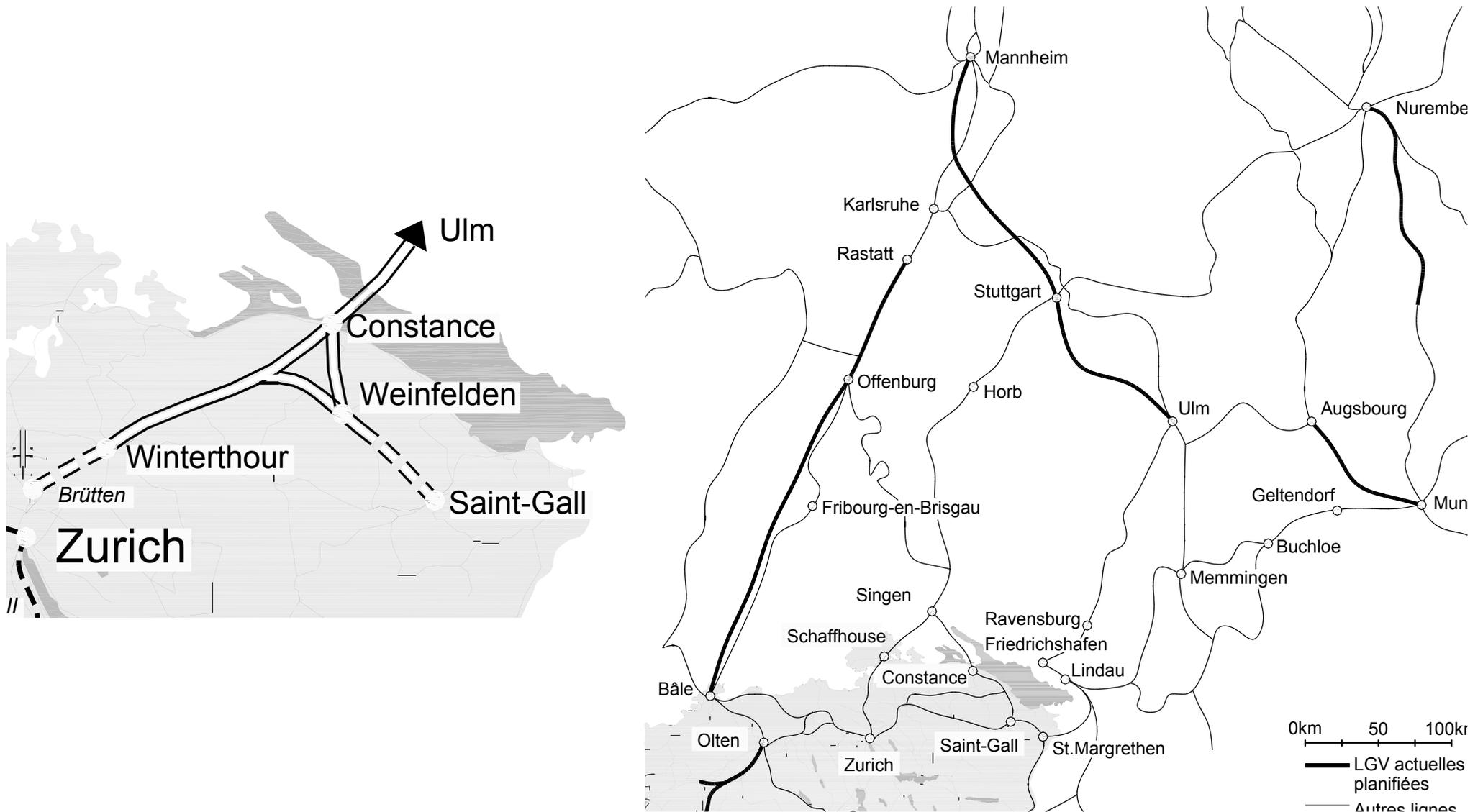
Propositions sur le corridor Ouest - Est



Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

Propositions corridor Ouest - Est



Plan Rail 2050 Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

Nos propositions sur le corridor Nord – Sud 1

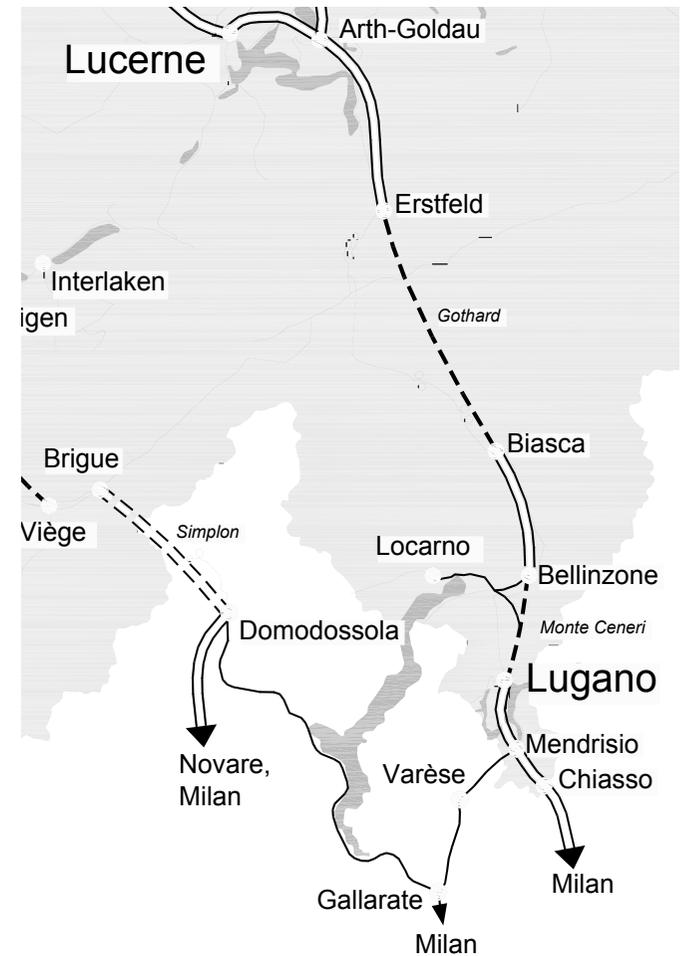
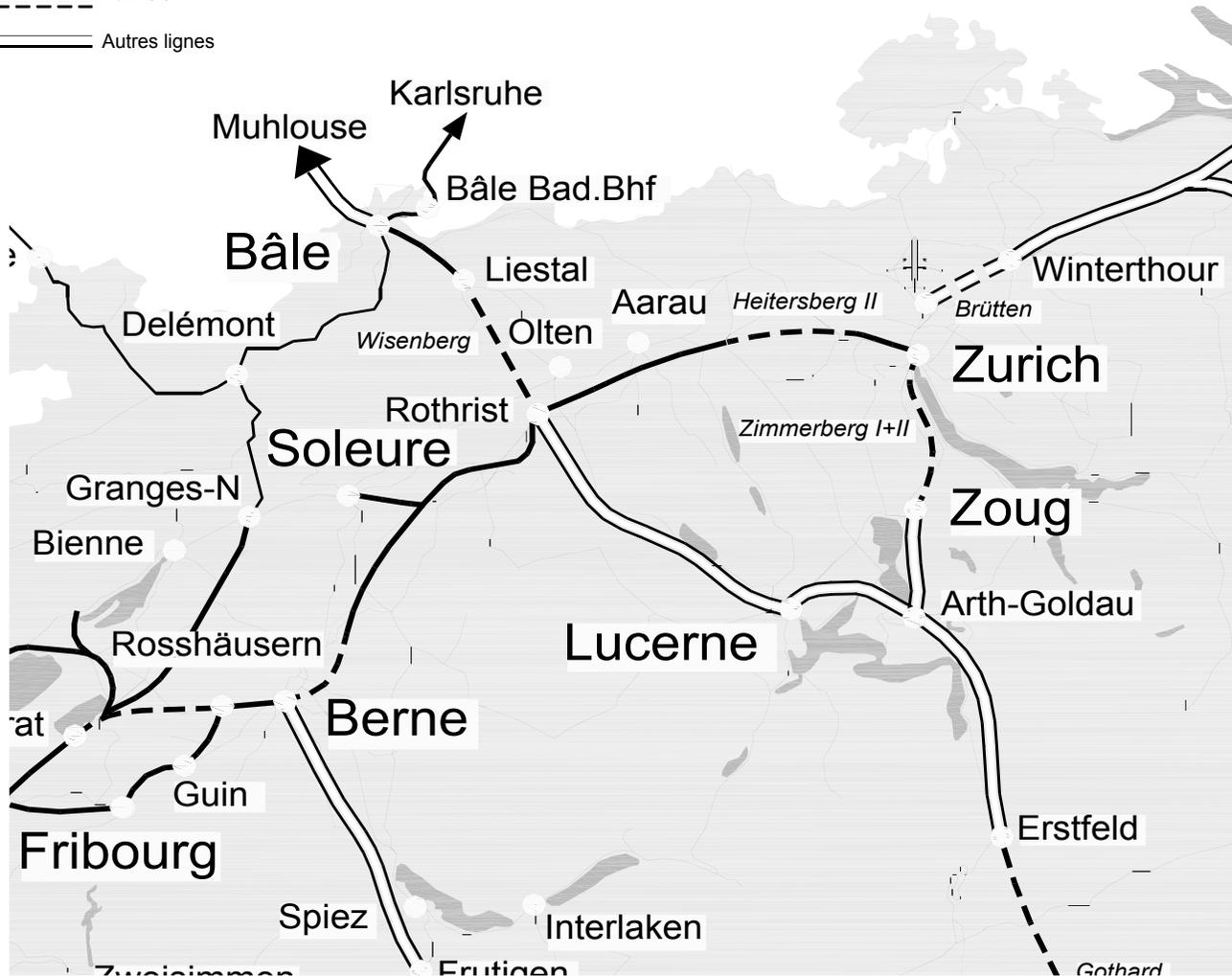
1. Mulhouse – Bâle : LGV à double voie, sur territoire français.
2. Bâle : réaménagement des voies d'accès de la gare pour supprimer le rebroussement à partir de l'Allemagne.
3. Rothrist – Lucerne : LGV à double voie.
4. Lucerne : construction d'une gare de passage souterraine (1,3 à 1,6 milliard de francs).
5. Lucerne – Arth-Goldau : LGV à double voie.
6. Lugano – Chiasso : LGV à double voie, avec connexion à Mendrisio en direction de Varèse, Gallarate, Brigue et la Suisse occidentale (5 à 5,5 milliards de francs)
7. Chiasso – Milan : LGV à double voie, sur territoire italien (évoquée dans les Grands Projets).
8. Zoug – Arth-Goldau : LGV à double voie.

Plan Rail 2050 Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

Propositions sur le corridor Nord – Sud 1

- LGV : étape FREQUENCE (2030)
- == LGV : étape VITESSE (2050)
- ≡≡≡≡ Tunnels
- Autres lignes



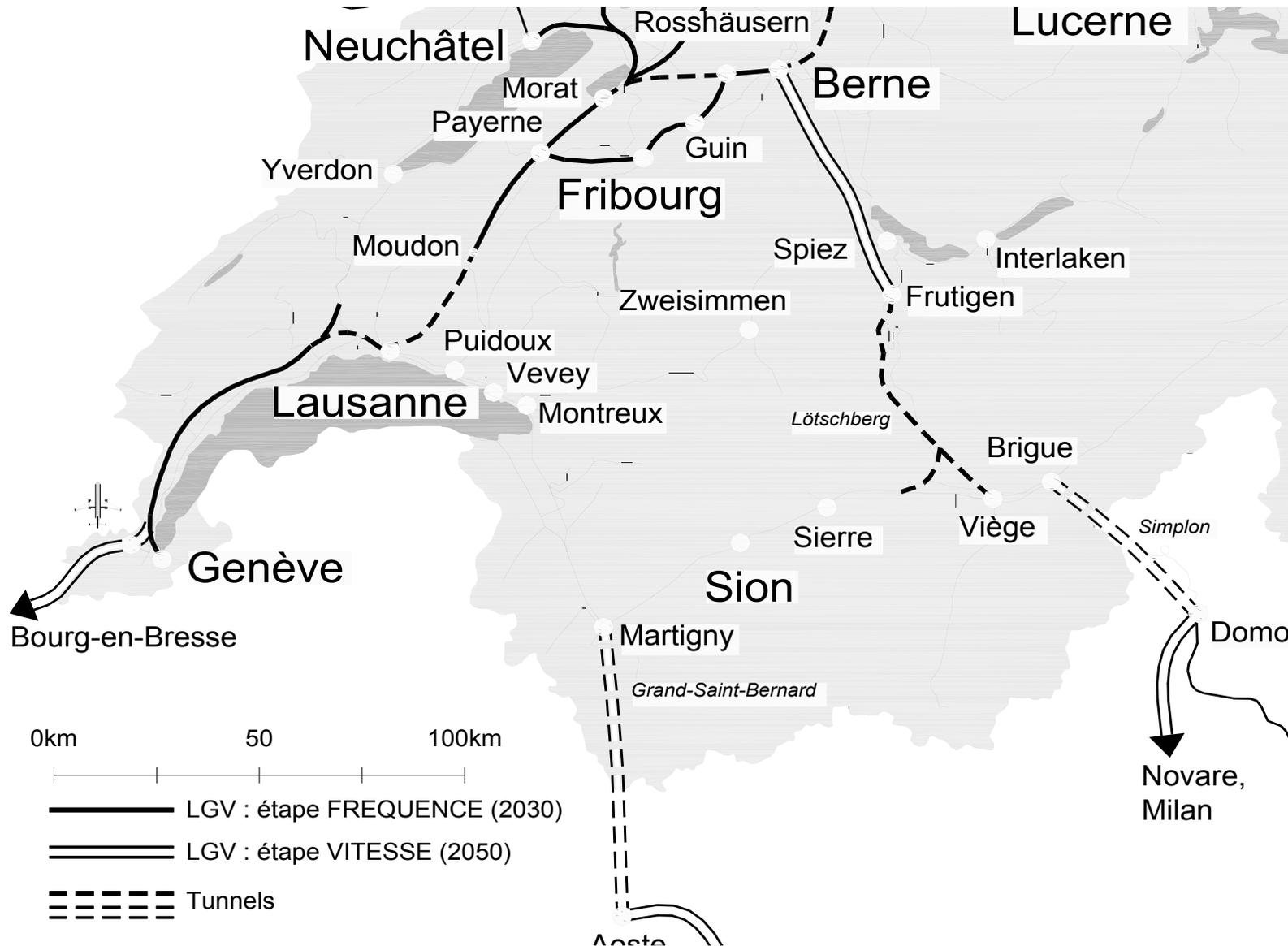
Plan Rail 2050 - Etape 3 :
Vitesse = au-delà des Grands Projets
Nos propositions sur le corridor Nord – Sud 2

1. Berne – Frutigen : LGV à double voie (tronçon Spiez – Frutigen évoqué dans les Grands Projets).
2. Martigny – Aoste – Chivasso (tunnel du Grand-Saint-Bernard) ou Brigue – Domodossola – Novare / Milan (tunnel du Simplon) : choix d'un tracé et réalisation d'une LGV à double voie (en grande partie sur territoire italien).

Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets

Propositions corridor Nord – Sud 2



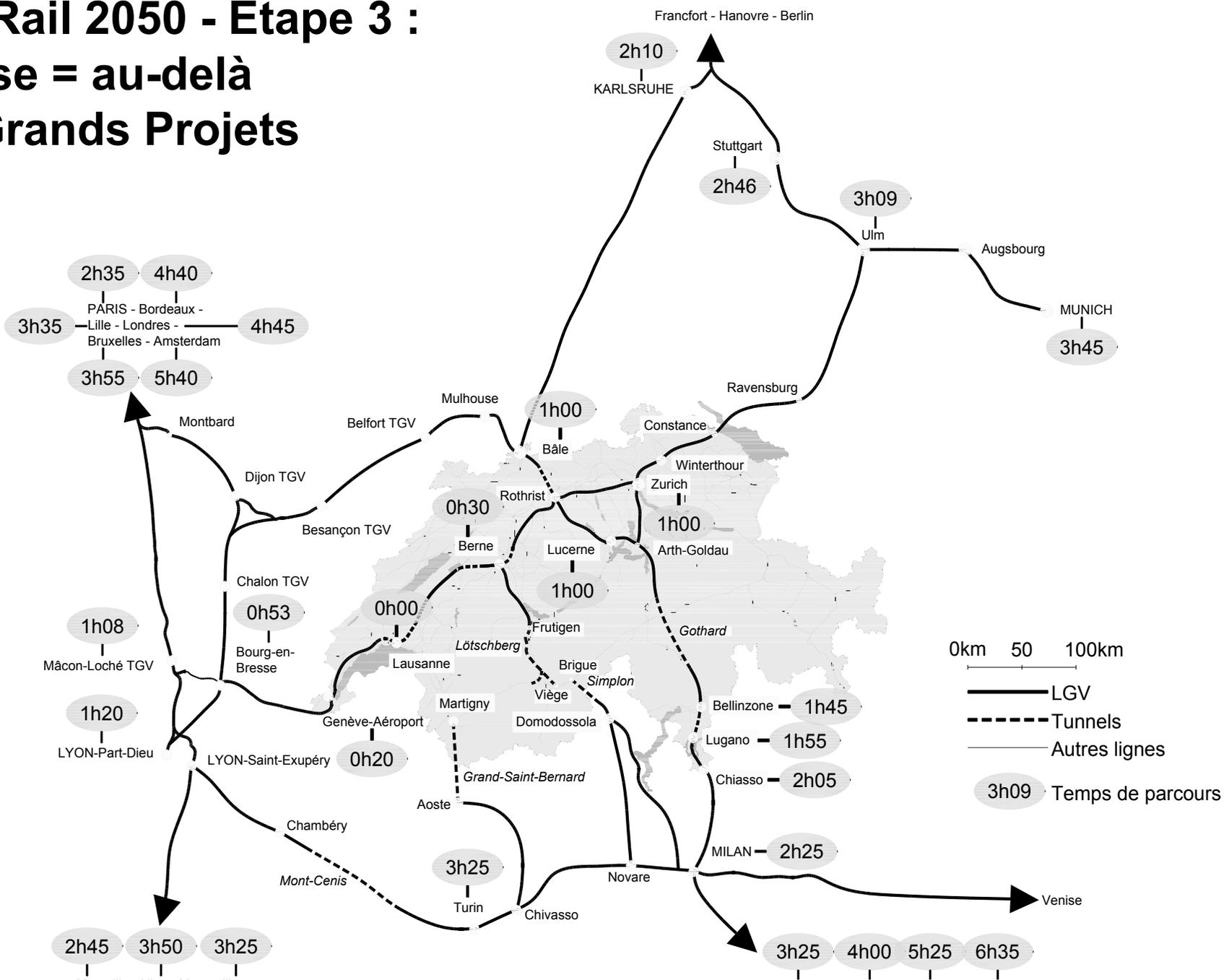
Plan Rail 2050 - Etape 3 :
Vitesse = au-delà des Grands Projets
Liaisons Allemagne, Italie et France

Le réseau suisse à grande vitesse est donc réalisé, ainsi que les liaisons de la Suisse vers les cinq principales destinations européennes :

Karlsruhe Munich Milan Lyon Paris

Plan Rail 2050 - Etape 3 :

Vitesse = au-delà des Grands Projets



Plan Rail 2050

Conclusions

1. Le Plan Rail 2050 est réalisable moyennant un échelonnement des étapes jusqu'en 2050.
2. Le Plan Rail 2050 est compatible avec la majorité des projets annoncés (ZEB, Rail 2030, Grand projets).
3. Le Plan Rail 2050 permet de faire circuler tous les types de trains (TGV / AGV, Intercity, Régionaux, Cargo / fret).
4. Le Plan Rail 2050 permet à la Suisse d'avoir une infrastructure grande vitesse concurrentielle avec l'Europe pour éviter son isolement.
5. Le Plan Rail 2050 permet à la Suisse de se positionner sur un futur axe Barcelone – Munich passant par le plateau helvète.

Plan Rail 2050

