

# Plan Rail 2050



**[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)**

**communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud**

64

Presses polytechniques et universitaires romandes



Daniel Mange

# PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse



O P I N I O N

COLLECTION  
**Le  
savoir  
suisse**



Daniel Mange | *Bahn-Plan 2050*

Daniel Mange

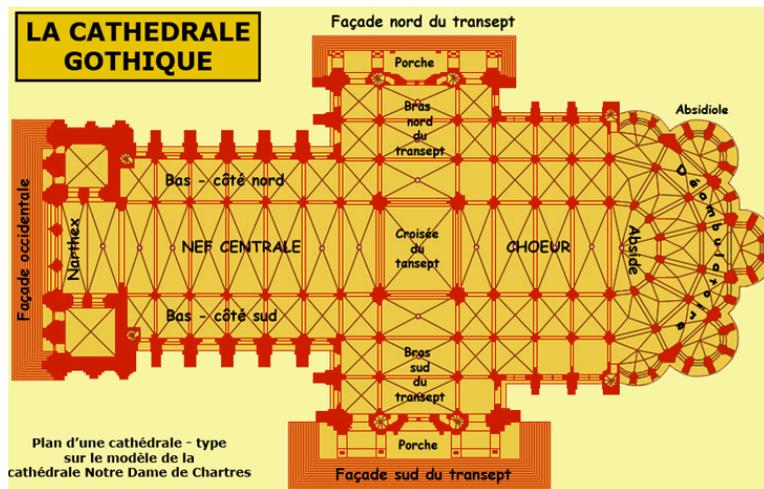
# ***Bahn-Plan 2050***

Mehr Tempo für die Schweiz



Rüegger Verlag





**FAIF =**

**FIF +  
PRODES**

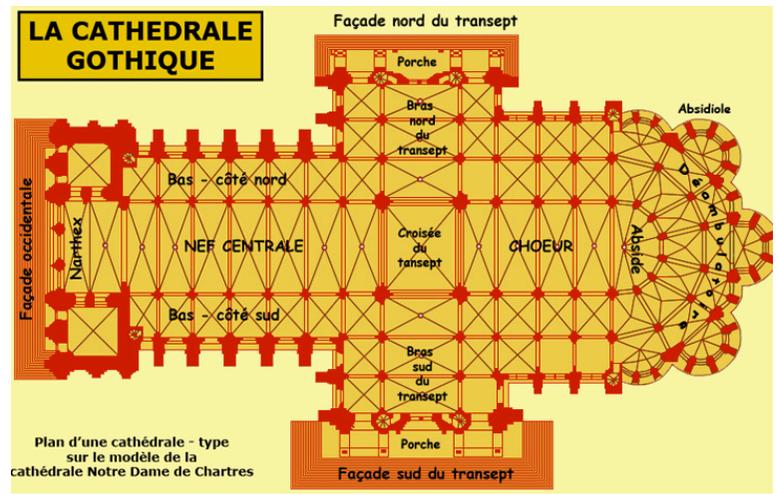
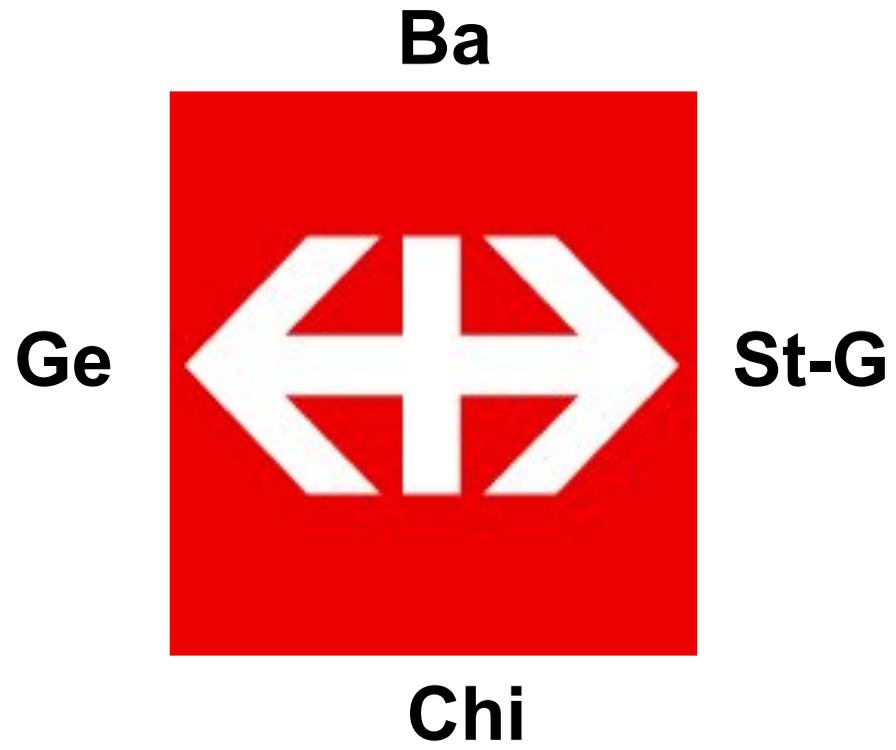


**F**erroviaire  
**A**udace,  
**I**magination  
**F**inancière

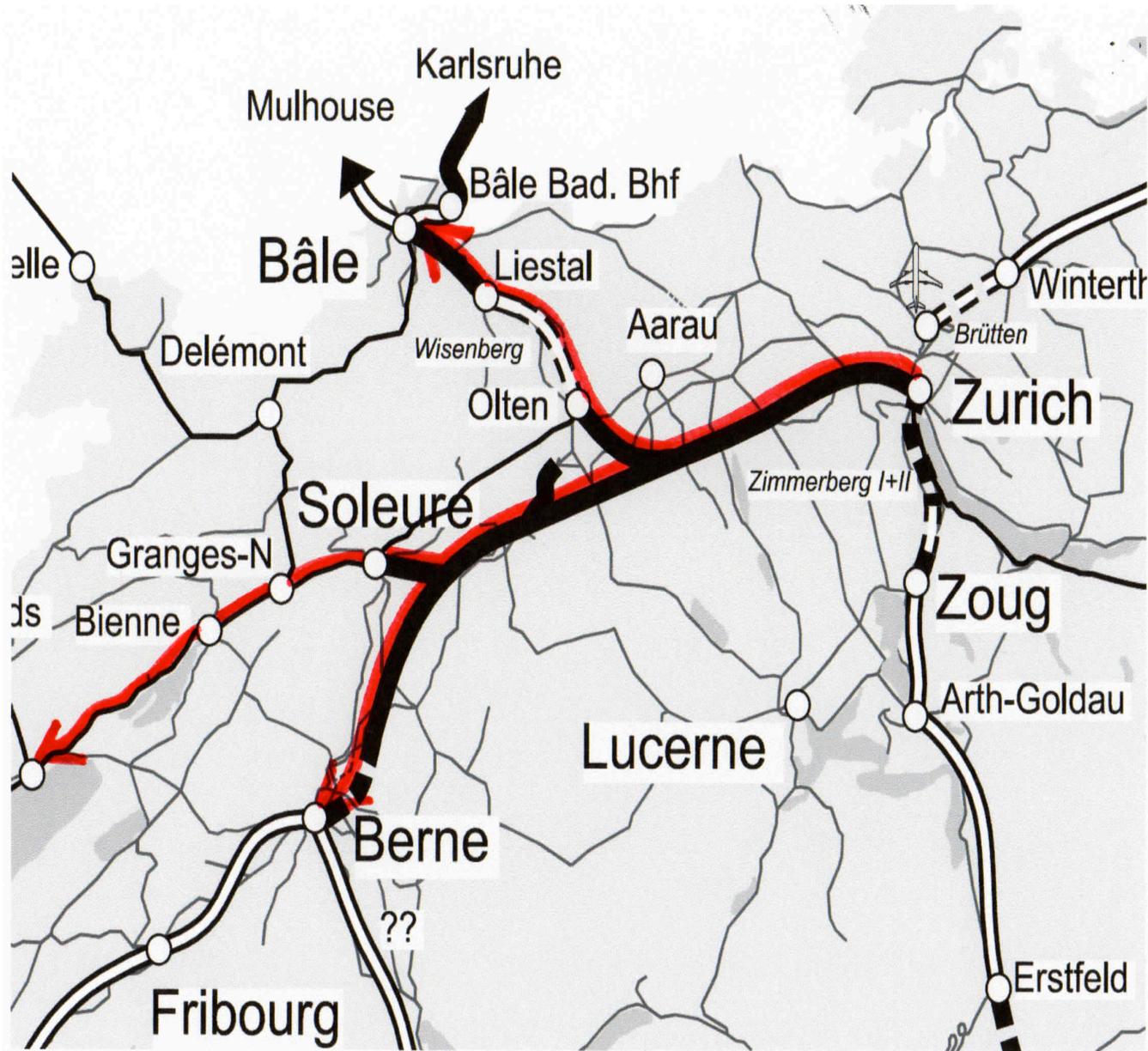




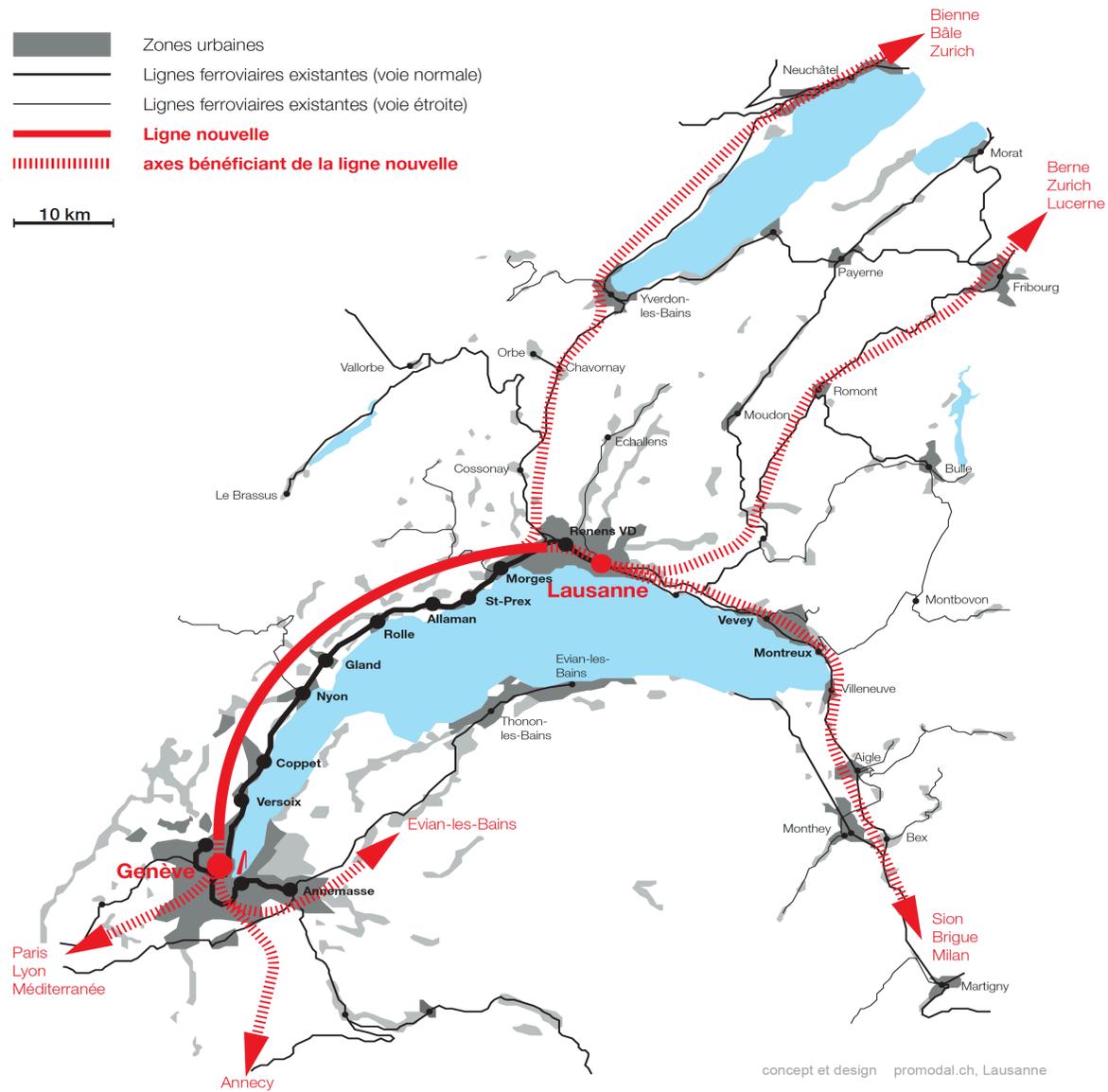
- **Partenariat public privé (PPP)**
- **Fonds d'investissement national**
- **Fonds souverain**
- **Grand emprunt**







**Le trident zurichois: LN Roggwil–Altstetten (2030)**



# Le trident lémanique: LN Genève–Lausanne (2030)



**Vers un arc lémano–zurichois? (P. Aebischer 2012)**

- Capacité: 3 lignes
- Construire ou retaper?
- 60 km, 5 milliards
- 200 km/h puis 320 km/h
- Égalité Bienne/Berne



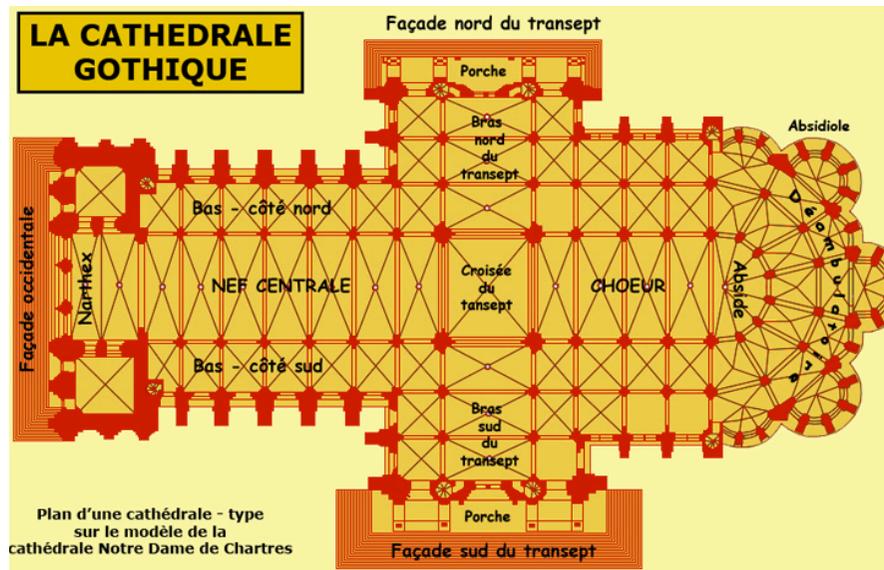
**Olten–Zurich et Genève–Lausanne: même combat!**

# Conclusion 1: FIF +



- PPP
- Fds d'invest. nat.
- Fds souv.
- Grd emprunt

# Conclusion 2: PRODES +



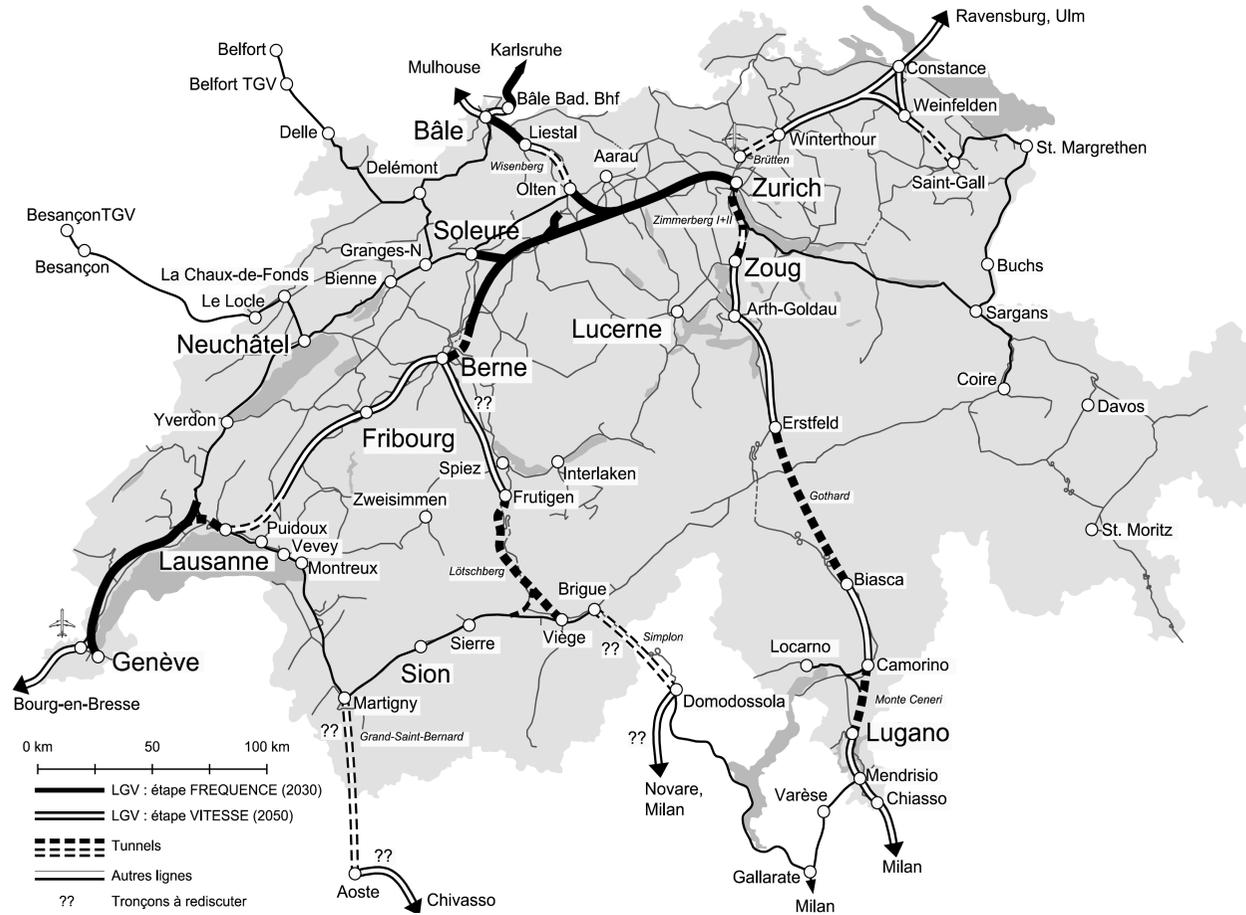
- Pas de liste!
- Un plan!

## Conclusion 2: PRODES +

- a. Lausanne-Genève : extension de capacité ;
- a<sup>bis</sup> **noeud de Genève : augmentation de capacité ;**
- a<sup>ter</sup> **Lausanne-Berne : mesures d'accélération ;**
- b Gléresse-Douanne : extension de capacité ;
- c **Bâle Est : Ergolzthal : extension de capacité ; Pratteln : séparation ;**

• **Pas de liste!**

# Conclusion 2: PRODES +



• **Un plan!**

## **Conclusion 3: 3 étapes**

Le développement prévu pour le réseau ferroviaire comprend trois étapes:

1. renforcer et compléter le système des nœuds par un horaire cadencé intégral;
2. augmenter la fréquence de desserte des gares et étendre les capacités;
3. relever la vitesse de circulation sur certaines lignes.

Une augmentation marquée de la vitesse de circulation conformément au troisième point constitue un objectif à plus long terme (2040 environ). Cependant, les aménagements ferroviaires réalisés d'ici là ne devront pas entraver une évolution vers des vitesses plus élevées.

**Message FAIF, 2011**

## **Conclusion 3: 3 étapes**

Notre Plan Rail 2050 sera décomposé en trois étapes: la première étape, CADENCE, la deuxième étape, FREQUENCE, et la troisième étape, VITESSE. Chacune de ces étapes vise un objectif particulier: l'horaire cadencé idéal, pour l'étape CADENCE, l'horaire à haute fréquence pour l'étape FREQUENCE, et la rapidité des déplacements pour l'étape VITESSE.

**Plan Rail 2050, 2010**