



**Grande vitesse ferroviaire en Suisse:
utopie ou nécessité?**

Plan Rail 2050



citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

64

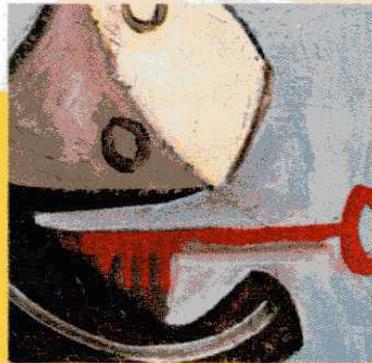
Presses polytechniques et universitaires romandes



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

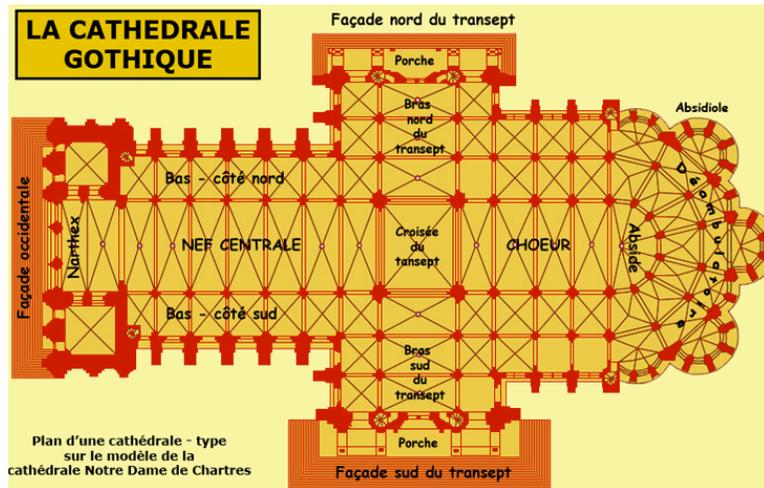
Bahn-Plan 2050

Mehr Tempo für die Schweiz



Rüegger Verlag





FAIF =

**FIF +
PRODES**



FAIF =

**financement et
aménagement de l'
infrastructure
ferroviaire**





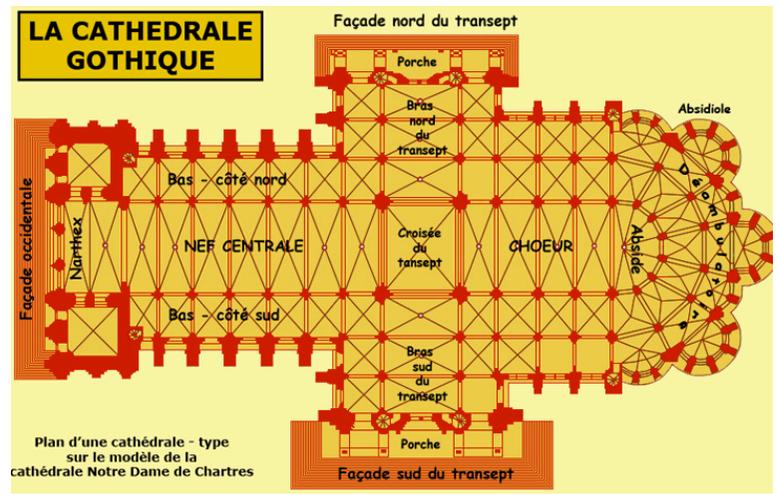
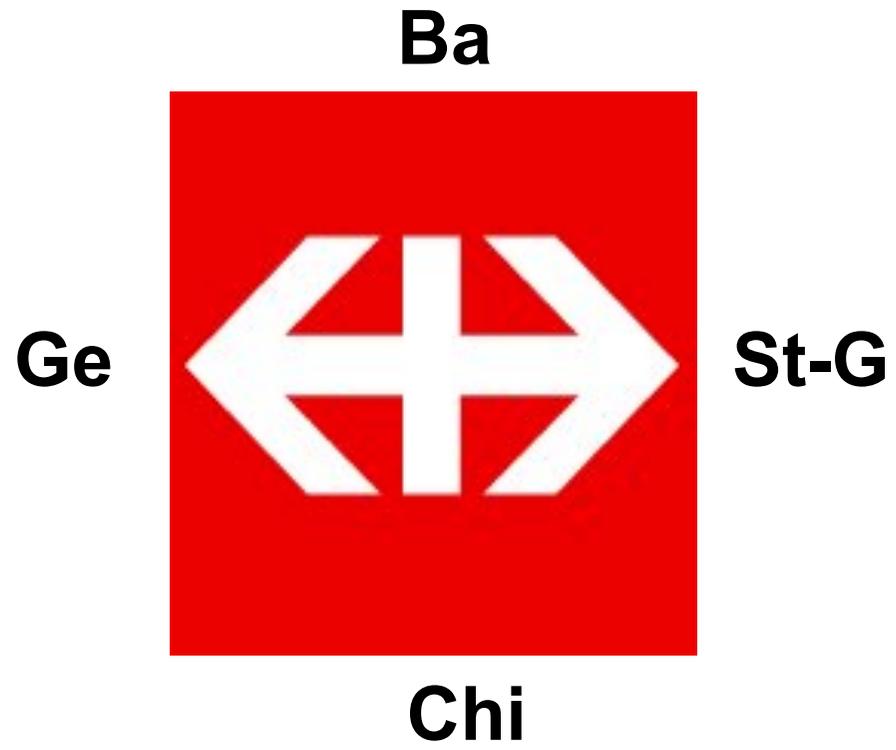
FIF = fonds d'infrastructure ferroviaire

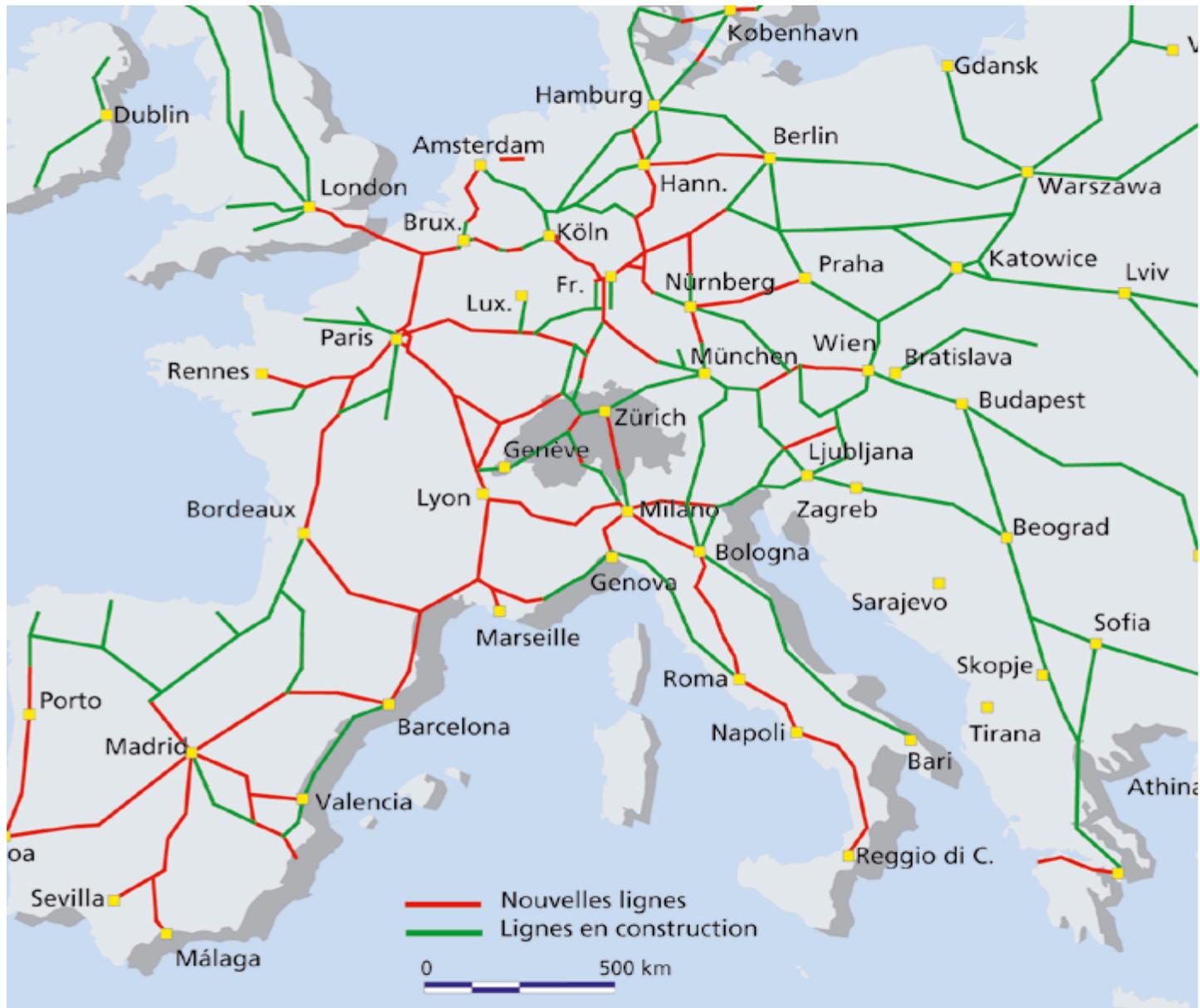
PRODES = programme de développement stratégique

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.

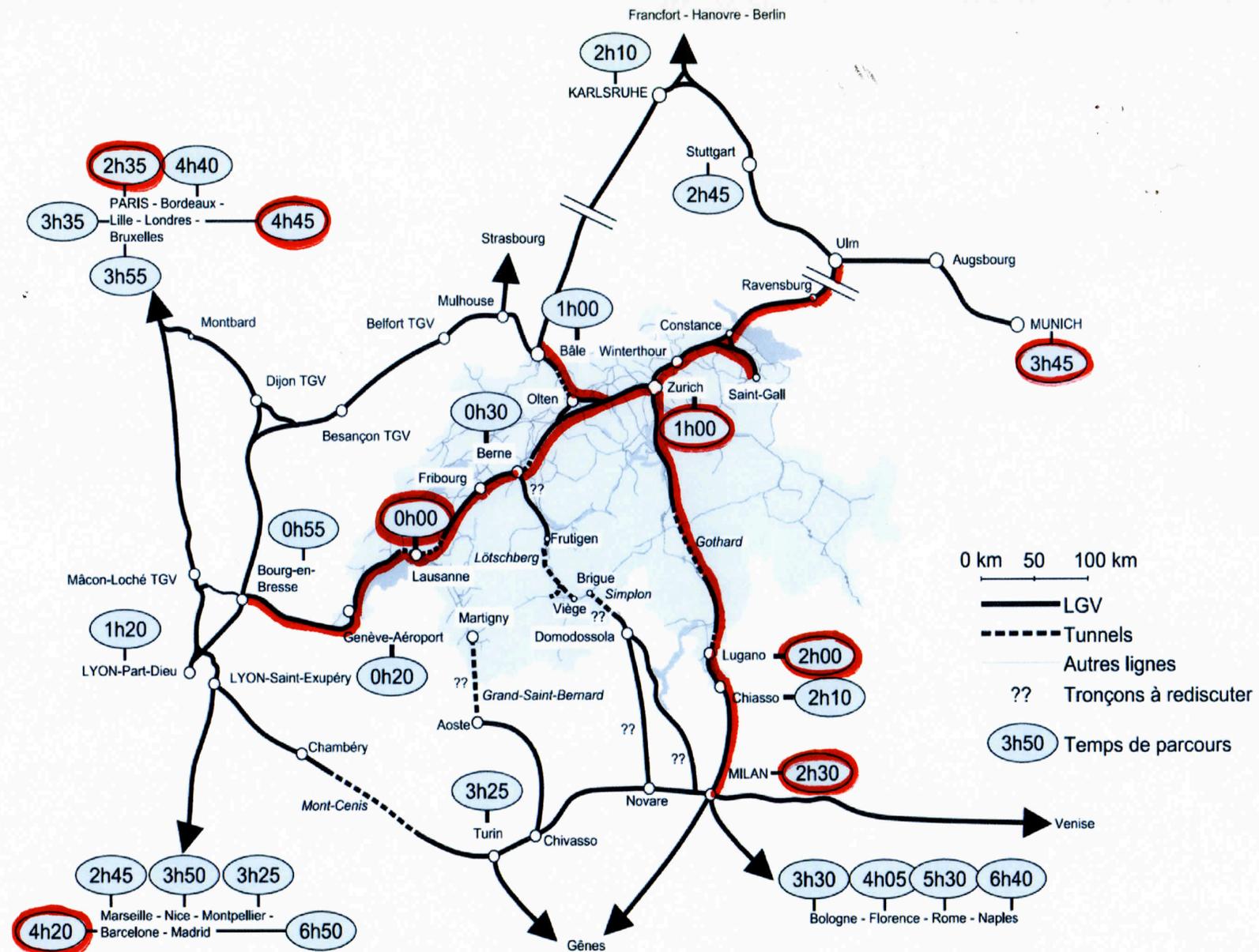




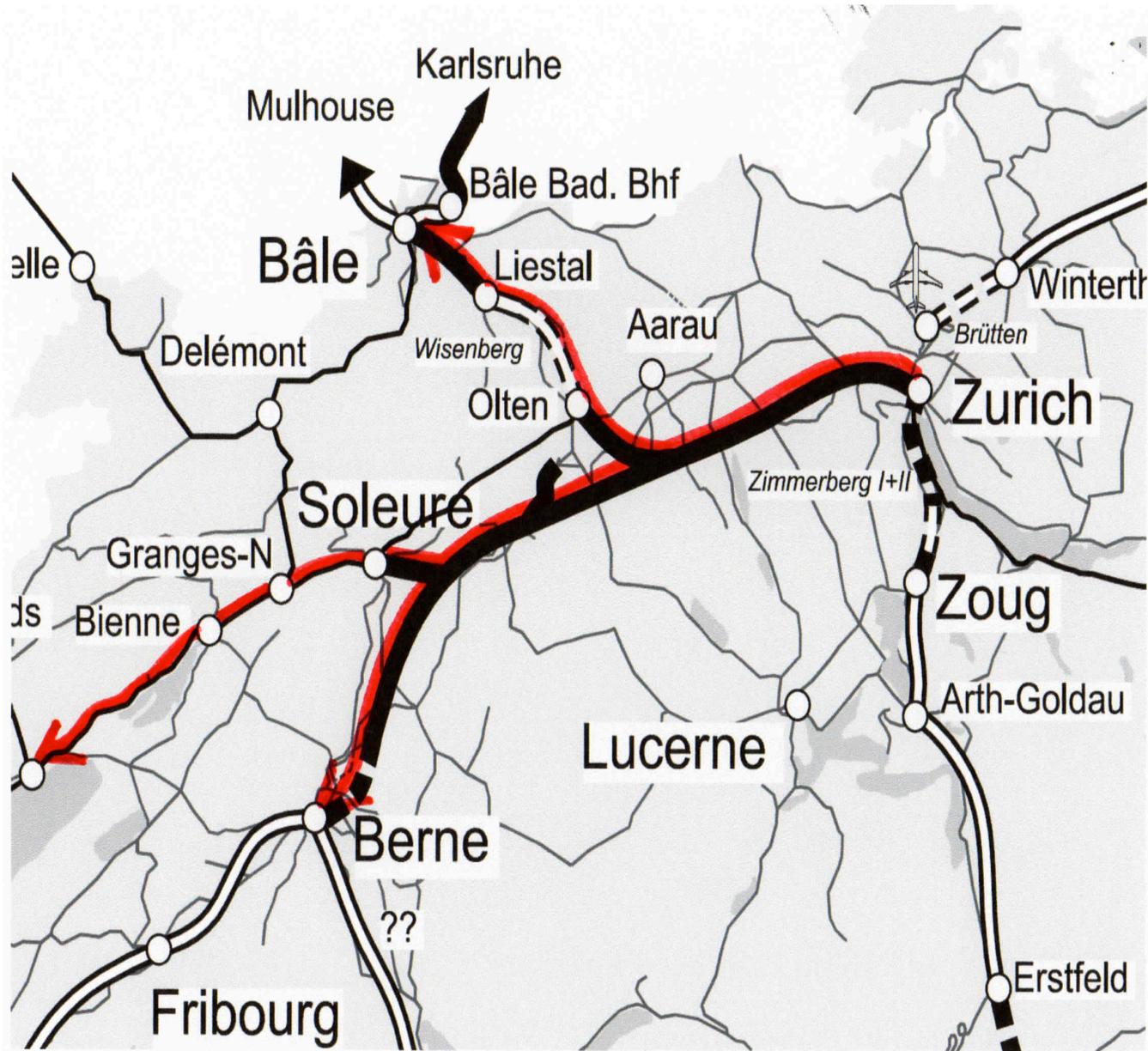
Le réseau européen en 2020 (UIC 2002)



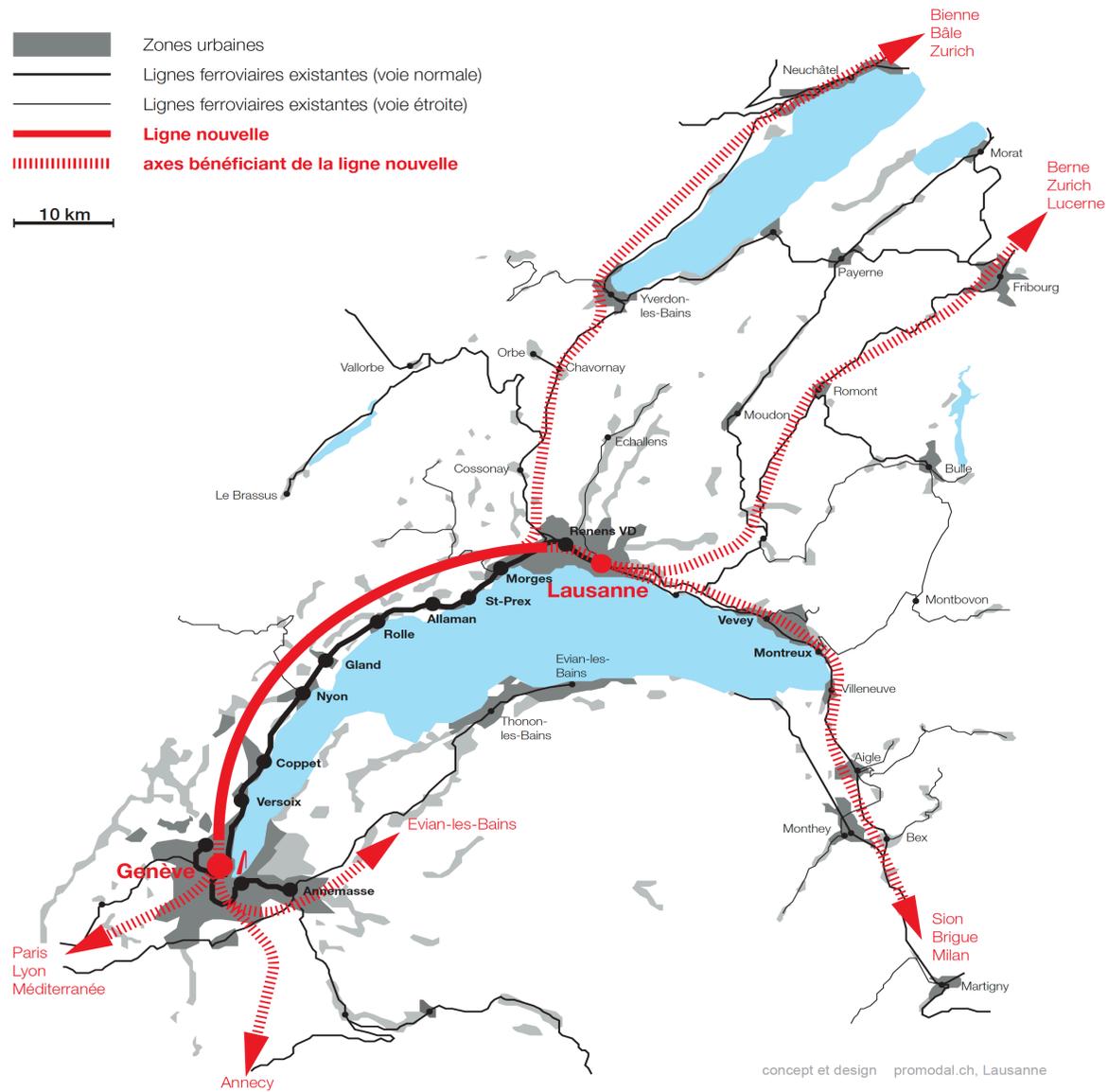
Zoom sur la Suisse 2020 (UIC 2002)



L'Europe à grande vitesse (2050)



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!



Léman 2030

Le rail, avenir de la
Métropole lémanique



Léman 2030 Plus de trains, plus de places

En 2030, 100'000 voyageurs par jour entre Lausanne et Genève

2000

> 25'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève



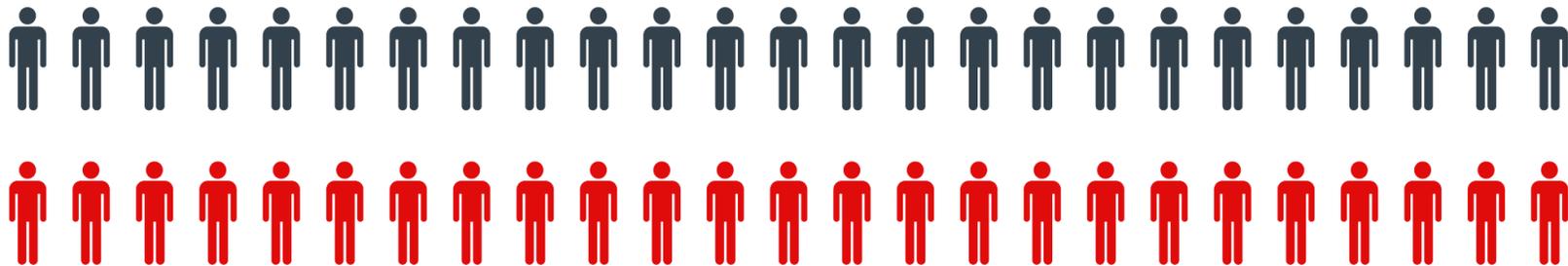
2010

> 50'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève



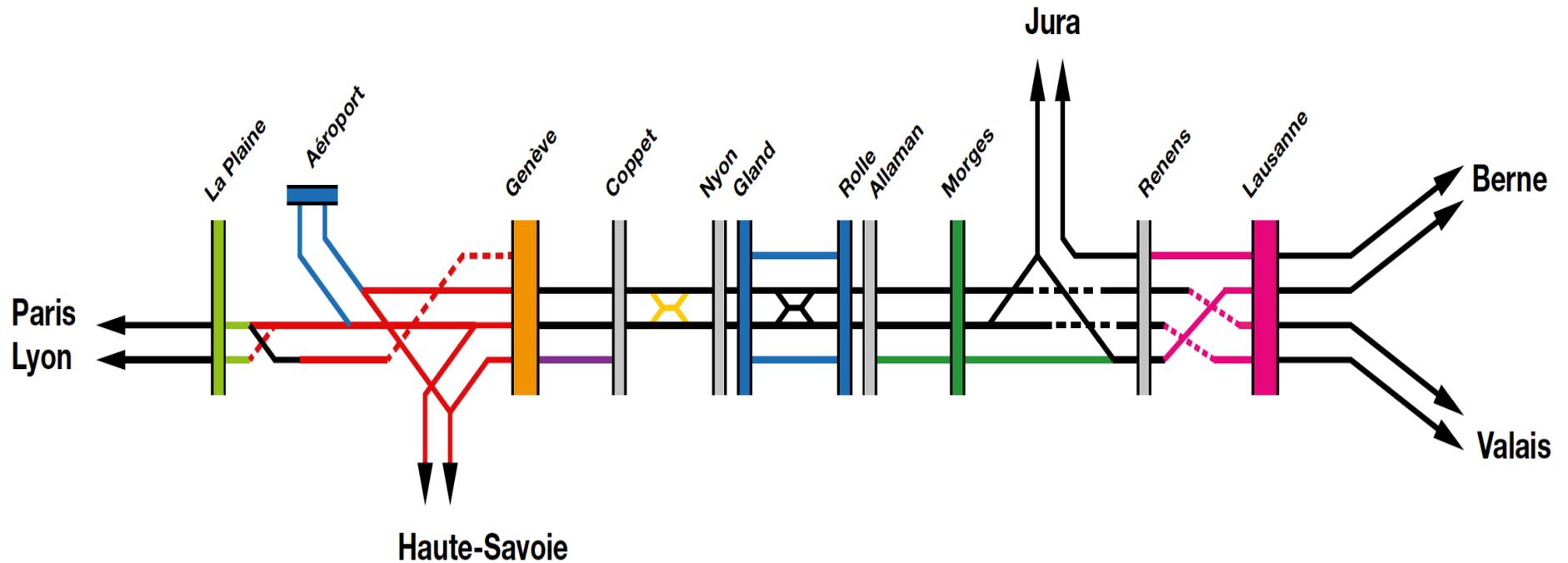
2030

> 100'000 voyageurs/jour* entre Lausanne et Genève



Genève–Lausanne: Léman 2030

Stratégie de réalisation



Genève–Lausanne: Léman 2030



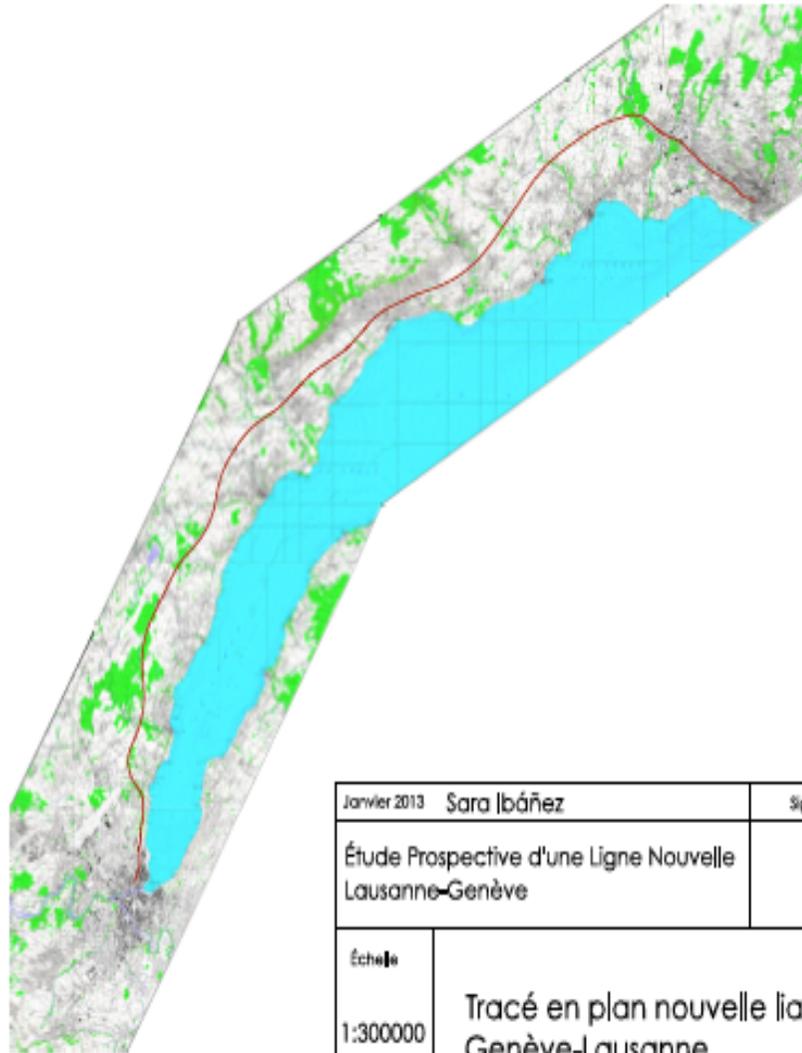
Liaison rapide GENÈVE-LAUSANNE

Rapport intermédiaire juin 1975

BG Bonnard & Gardel
Ingénieurs-conseils S.A.
Lausanne

cetp Compagnie d'études
de travaux publics S.A.
Lausanne

Genève–Lausanne: notre vision

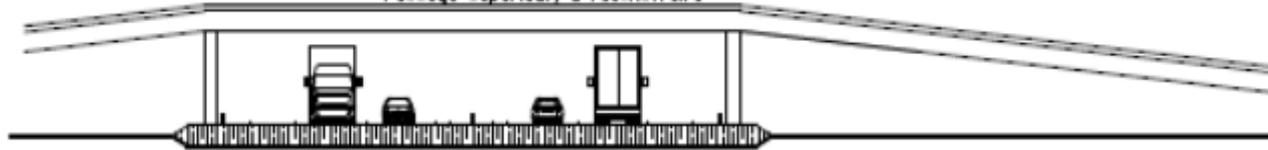


Janvier 2013	Sara Ibáñez	Signature	École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Étude Prospective d'une Ligne Nouvelle Lausanne-Genève			
Échelle	Tracé en plan nouvelle liaison Genève-Lausanne		Plan 7/8
1:300000			

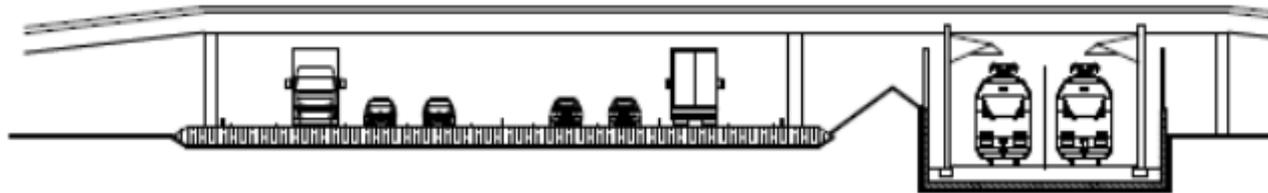
Genève–Lausanne: projet BG revisité

Ligne ferroviaire en tranchée associée à l'élargissement de l'autoroute

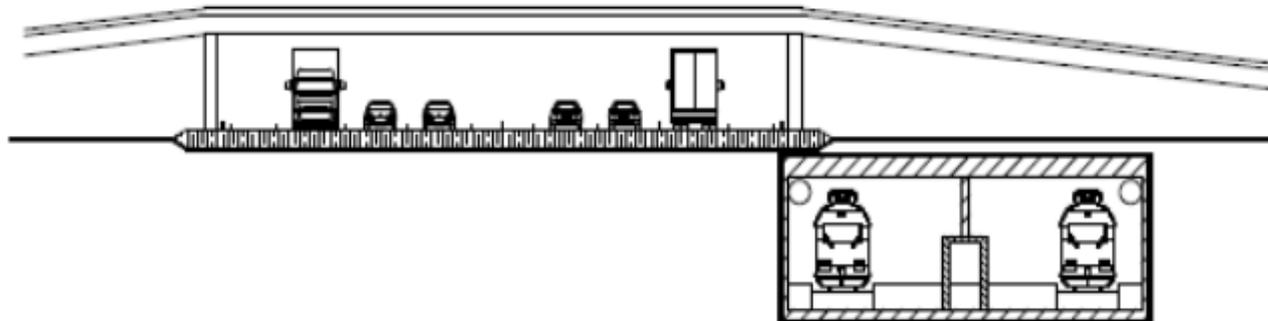
Passage supérieur, à reconstruire



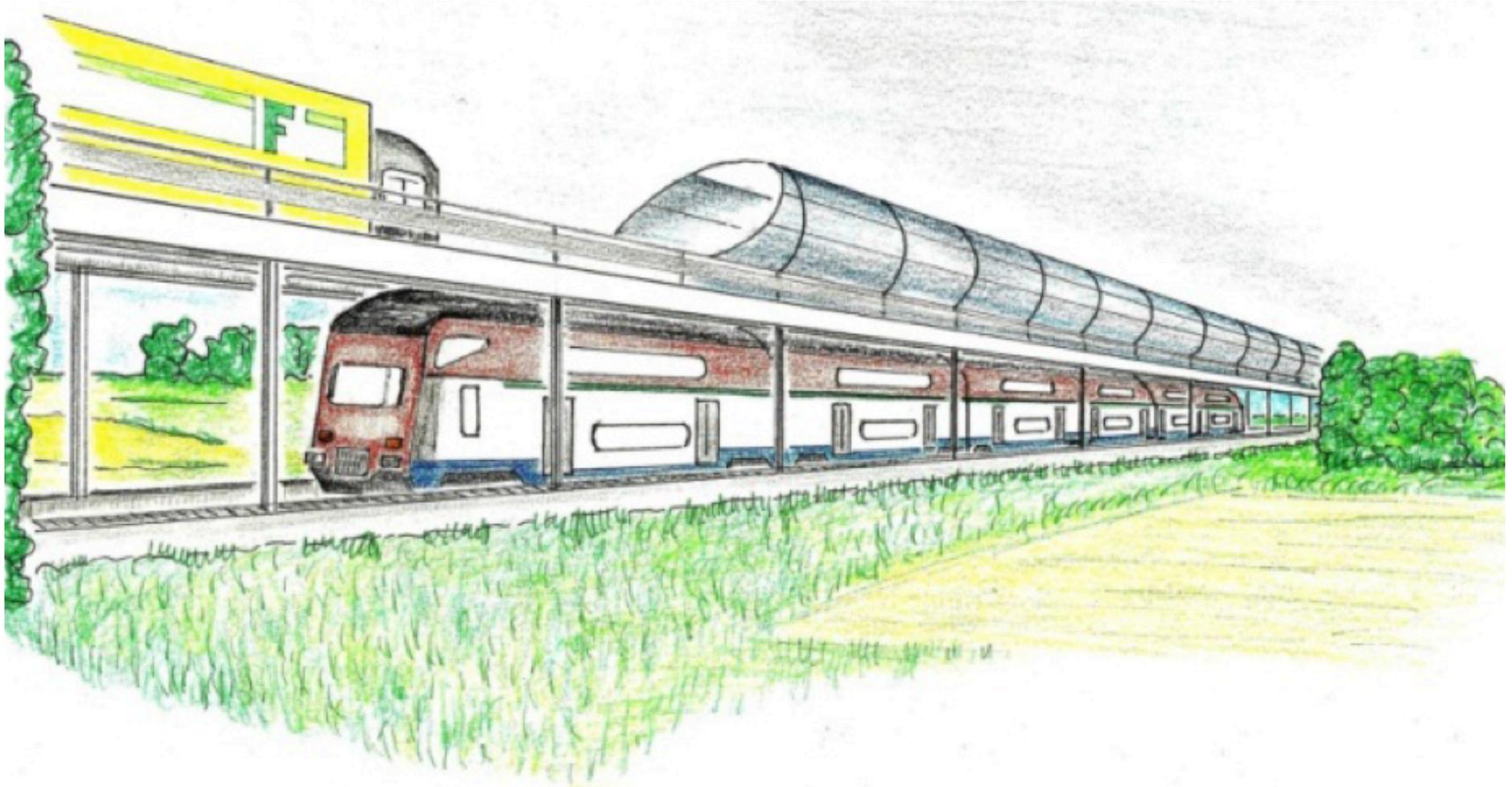
Cas courant: En tranchée ouverte



Cas particuliers: En tranchée couverte



Genève–Lausanne: avec l'autoroute



Genève–Lausanne: sur l'autoroute?

La troisième voie passera par le centre

S. M. Helvetus IV, locomotive de la pensée universelle, est sur le point de lever les derniers obstacles techniques à la réalisation d'une troisième voie ferrée sur l'axe lémanique.
«Tout est question de perspective, regardons l'avenir en face sans cligner des yeux» a déclaré le Roi.



La 3e voie passera par le centre (Le Temps, 7.4.2007)

Une page de pub



La Suisse sur la bonne voie

Une page de pub (bis)

TRANSPORTS ROMANDS

19

La revue francophone sur les transports publics suisses - Novembre 2013 - 8 CHF

Spécial Vaud



LA MOBILITÉ POUR LA PROSPÉRITÉ

Mobilité, le mot est sur toutes les lèvres, la pratique nous concerne tous. A la fois service public et droit individuel, elle est devenue une composante essentielle de nos quotidiens, qu'elle soit de loisir ou professionnelle, locale ou à grandes distances.

Cette demande en évolution rapide sollicite fortement nos réseaux de transports. Ceux-ci sont, pour la plupart, solides. Mais nous les héritons du passé, avec leurs dimensions et leurs tracés définis souvent en fonction de réalités différentes de la nôtre. Renverser la table, tout reprendre à zéro, dessiner à grands traits un réseau rationnel : cette option ne nous est pas offerte. Pourtant, coincés dans un bouchon, serrés dans un train plein, debout à l'arrêt de bus, nous ressentons tous le même désir : celui d'une action collective immédiate, qui

SOMMAIRE

EDITORIAL	1
La mobilité pour la prospérité	
À NOS LECTEURS	2
Impressum	
DÉCRETS CANTONAUX	3
Un souffle nouveau pour les chemins de fer vaudois	
CHEMINS DE FER VAUDOIS ET FRIBOURGEOIS	5
Commande groupée pour une nouvelle ère ferroviaire Stadler ; une saga industrielle	
RER VAUD	8
L'expansion du Réseau express régional vaudois	