

Les Mousquetaires



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

Plan Rail 2050



citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



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: la vision de BG

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

Message FAIF 2011

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.

Ligne ferroviaire nouvelle

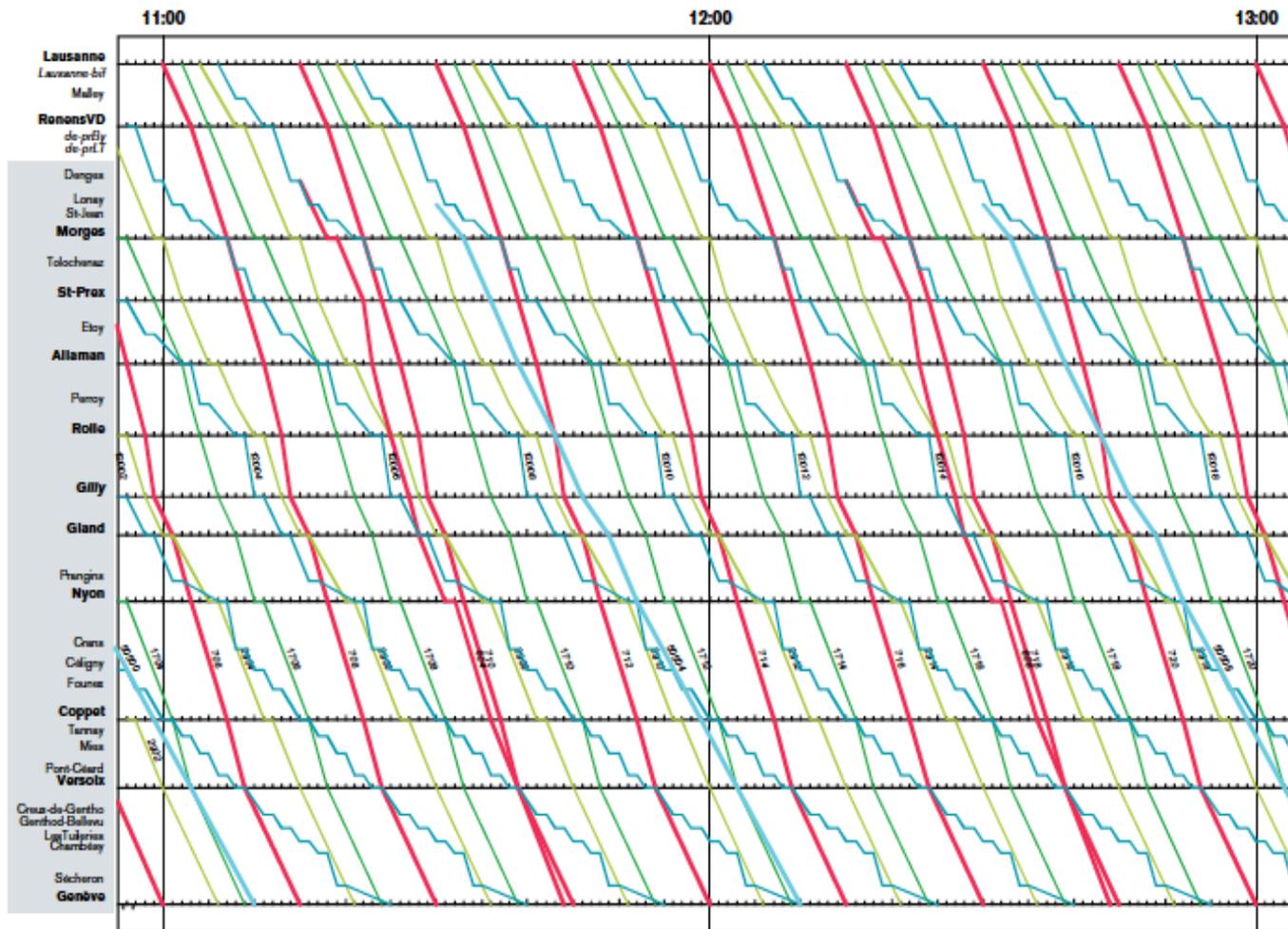
entre Genève et Lausanne

Avril 2014



citrap-vaud.ch
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

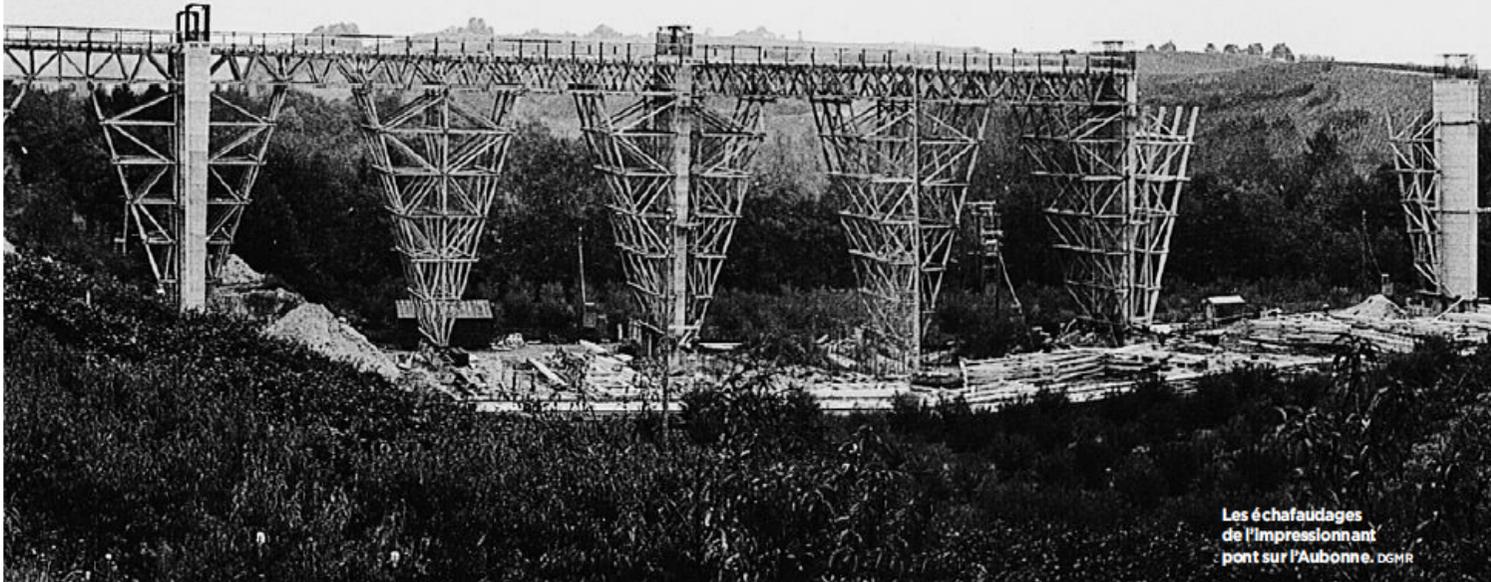
CITRAP GENÈVE
COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS



dépassement dynamique (4 voies nécessaires)

4 voies de Genève à Lausanne

Vaud a jeté les bases de la première grande autoroute



Mobilité Le projet d'une voie express entre Lausanne et Genève a devancé la création d'un réseau de routes nationales. A cause de l'Expo 64, mais pas seulement

L'autoroute de Genève à Lausanne

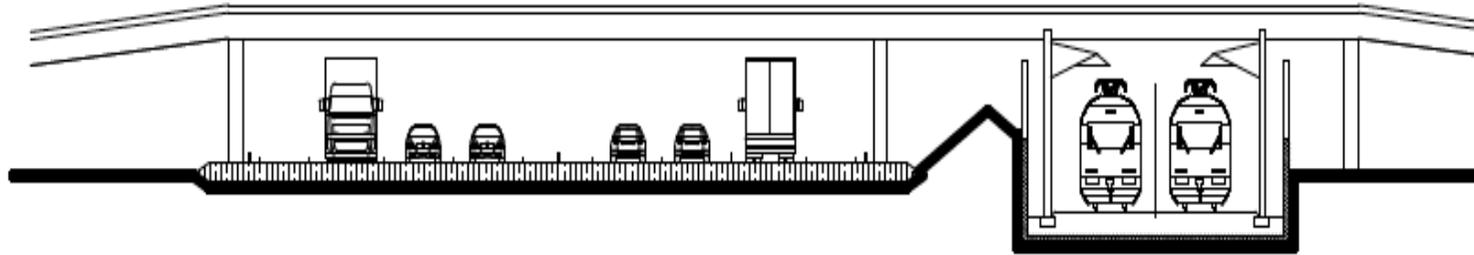
Vaud relève le défi

Dans ce contexte, le canton de Vaud, qui a besoin de délester sa route cantonale Lausanne-Genève, l'un des axes les plus chargés du pays, prend les devants. Si d'aucuns estiment qu'il suffirait d'élargir celle qu'on appelle la route de Suisse, d'autres, à l'instar des clubs automobiles et finalement du Conseil d'Etat, estiment qu'il vaut mieux créer une liaison rapide intervilles. Un syndic de La Côte a beau

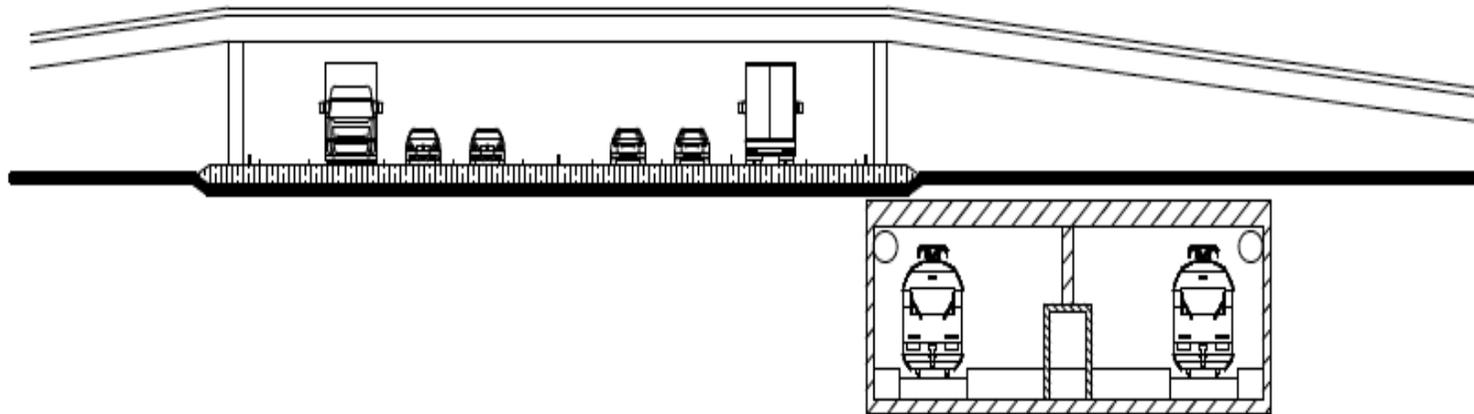
Elargir la route ou bâtir l'autoroute?



Cas courant En tranchée ouverte

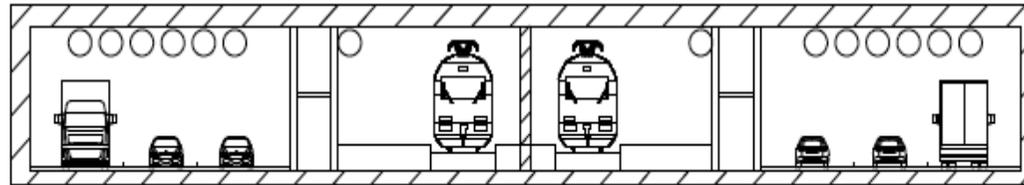


Cas particuliers En tranchée couverte

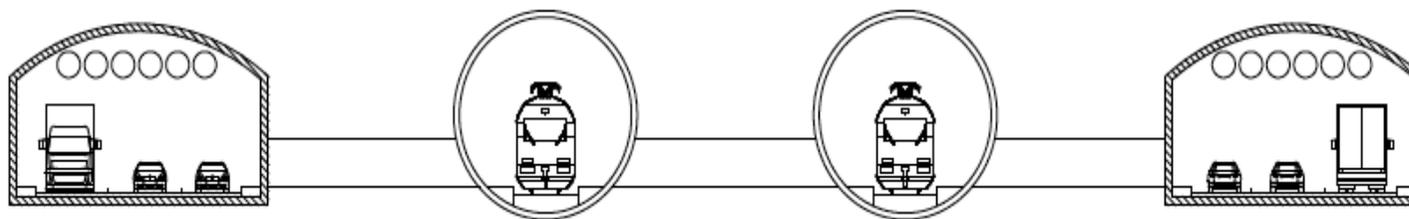


Genève–Lausanne: à côté de l'autoroute

Terrain naturel



Tunnel mixte ferroviaire routier profond



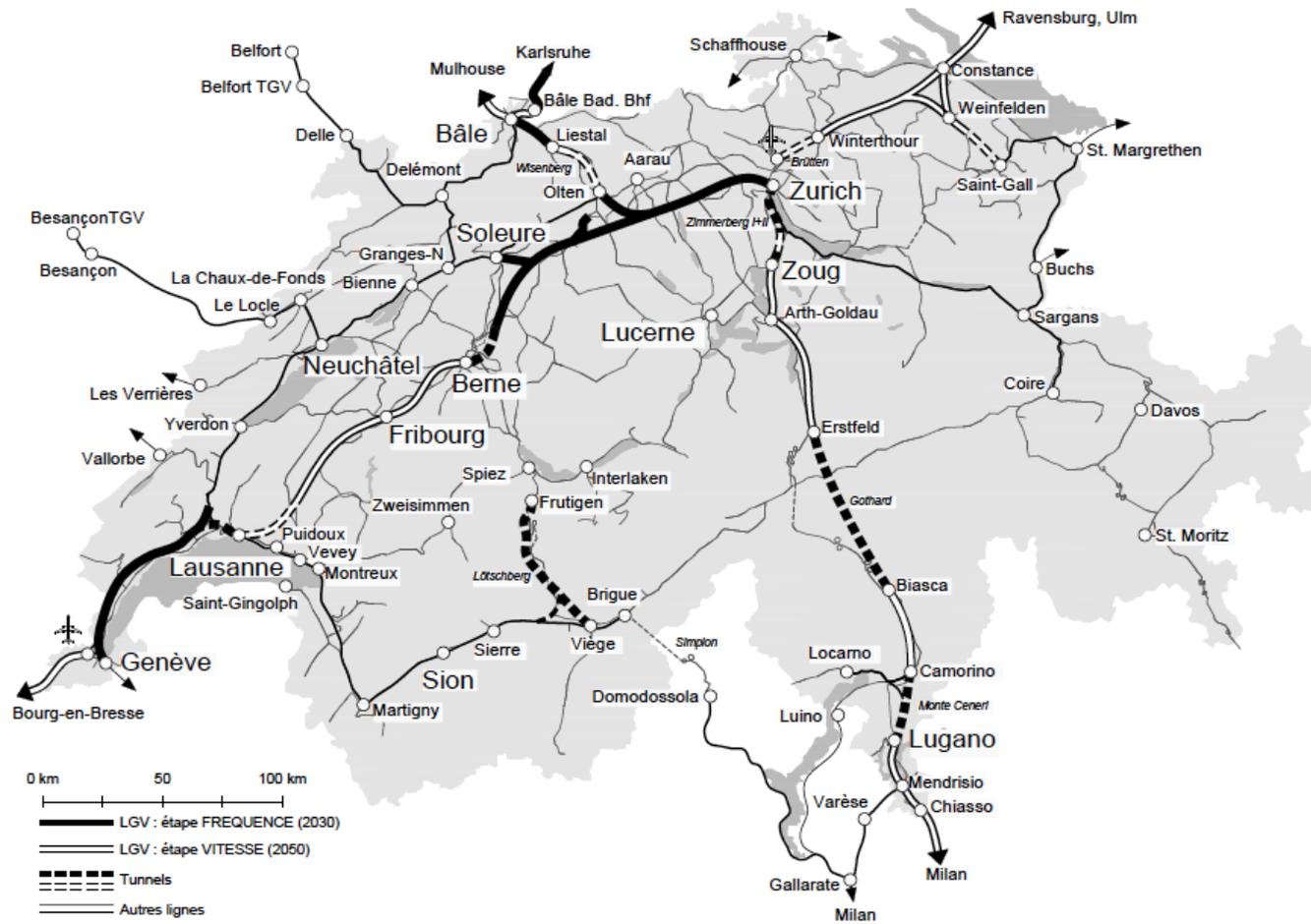
Genève–Lausanne: ... ou sous l'autoroute



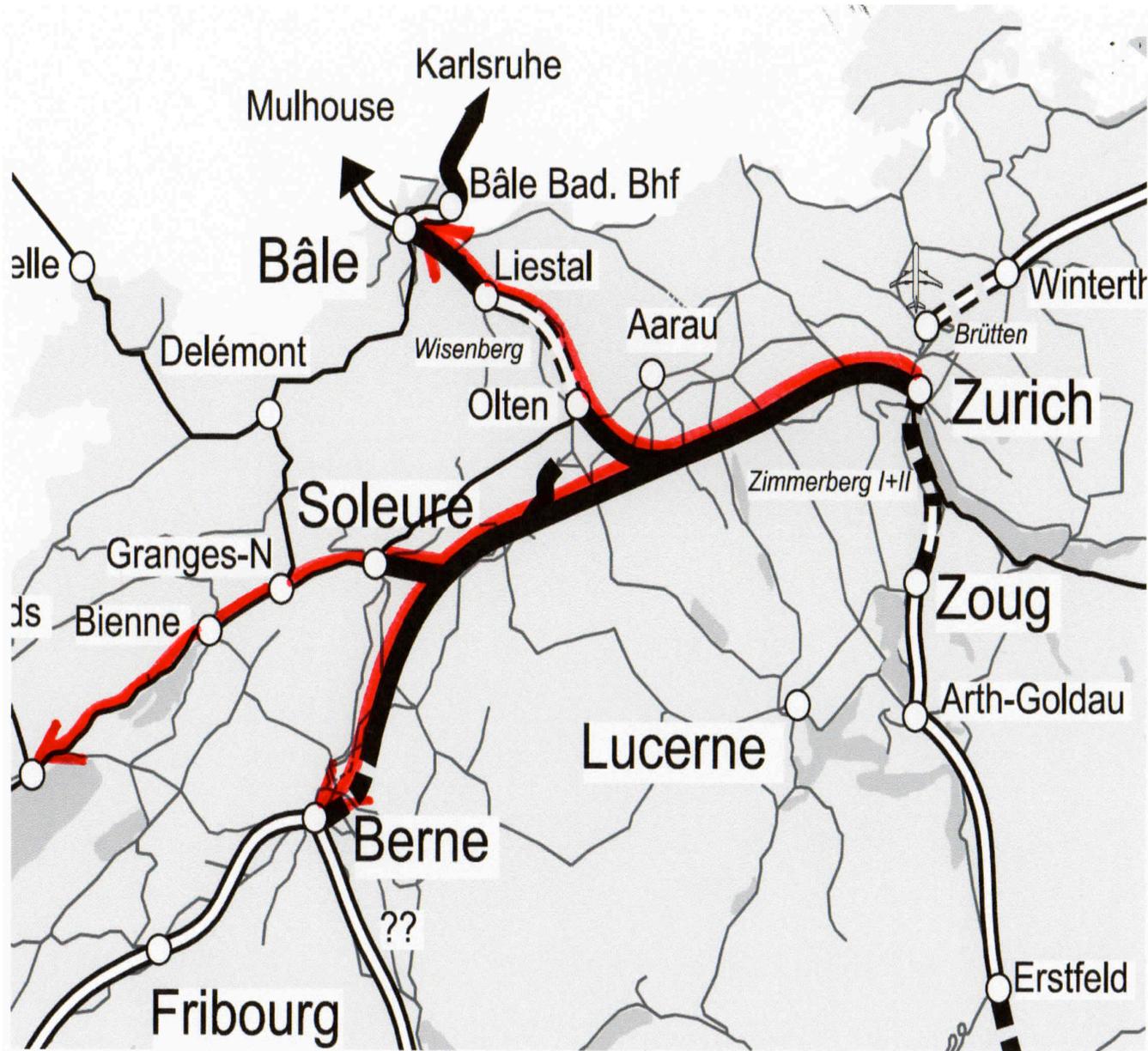
Genève–Lausanne: ... ou en viaduc



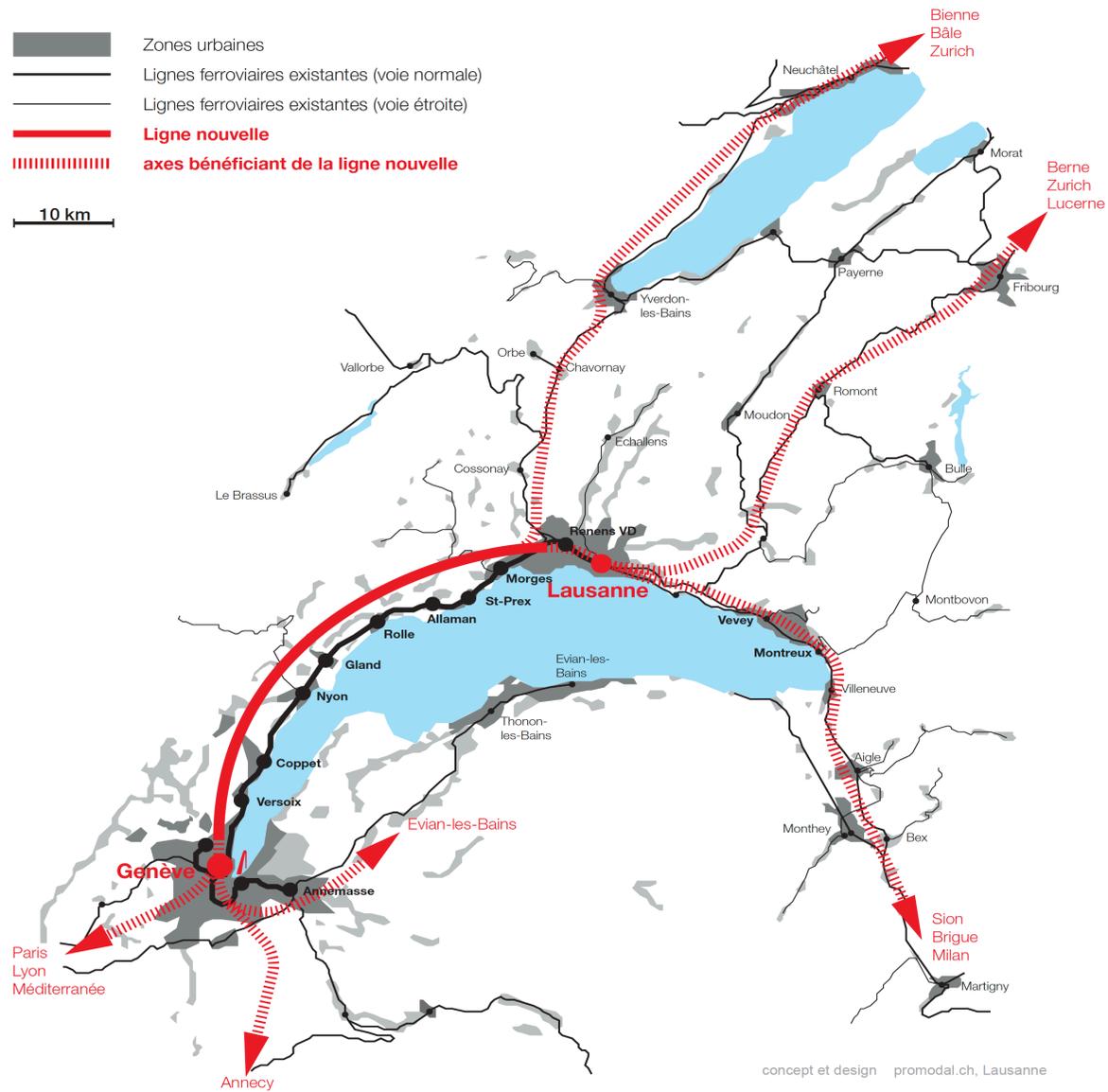
Plan Rail 2030



Plan Rail 2030



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!



De la presquitude des choses.

La 3^e voie Genève–Lausanne: droit dans le mur!



Développement des infrastructures CFF sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport

Convention VD-GE-CFF-OFT

Convention du 21 décembre 2009



Convention: financements des cantons

Etudes – Avant-projets: développement à moyen et long terme

- 3^e voie Renens – Allaman (Fin. 15 millions, 2/3 – 1/3)
- 4^e voie Allaman – Nyon (Fin. 1 million, 2/3 – 1/3)

16 millions pour la ligne Genève–Lausanne!