Ligne ferroviaire nouvelle

entre Genève et Lausanne

Avril 2014

Daniel Mange, secrétaire citrap-vaud.ch

Genève–Lausanne: la vision de BG en 1975

64

Presses polytechniques et universitaires romandes

Daniel Mange

PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse

OPINION

COLLECTION
Le savoir suisse

Daniel Mange
Bahn-Plan 2050
Mehr Tempo für die Schweiz
Rüegger Verlag
Daniel Mange | Bahn-Plan 2050

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 du Conseil fédéral

Ligne ferroviaire nouvelle

entre Genève et Lausanne

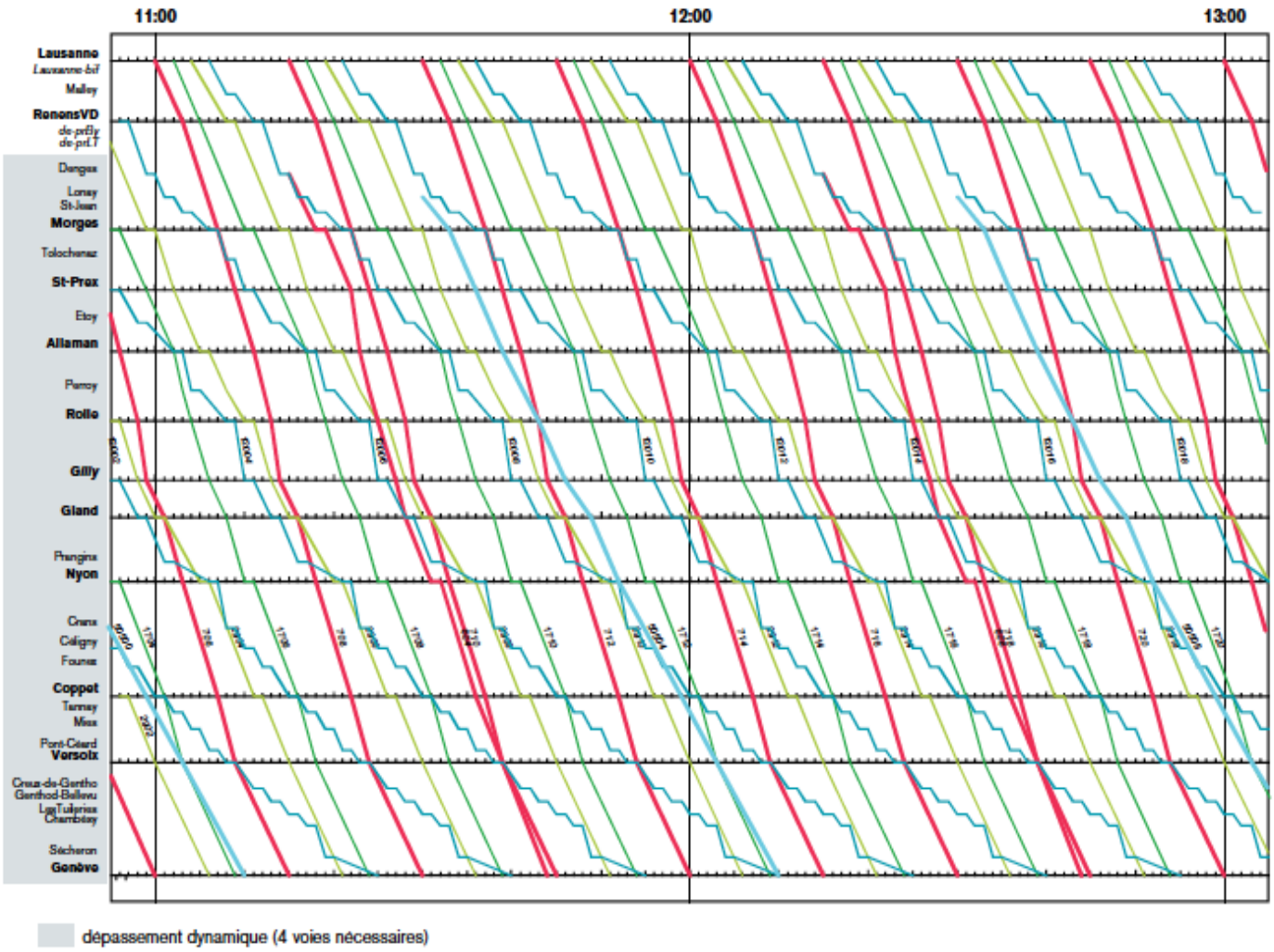
Avril 2014

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

CITRAP GENÈVE
COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

Daniel Mange, Michel Béguelin,
Eugen Brühwiler, Frédéric Bründler,
Michael Chatelan, Pierre Hofmann,
Sara Ibáñez, Eric Loutan,
Boris Schereschewsky, Yves Trottet,
Rodolphe Weibel

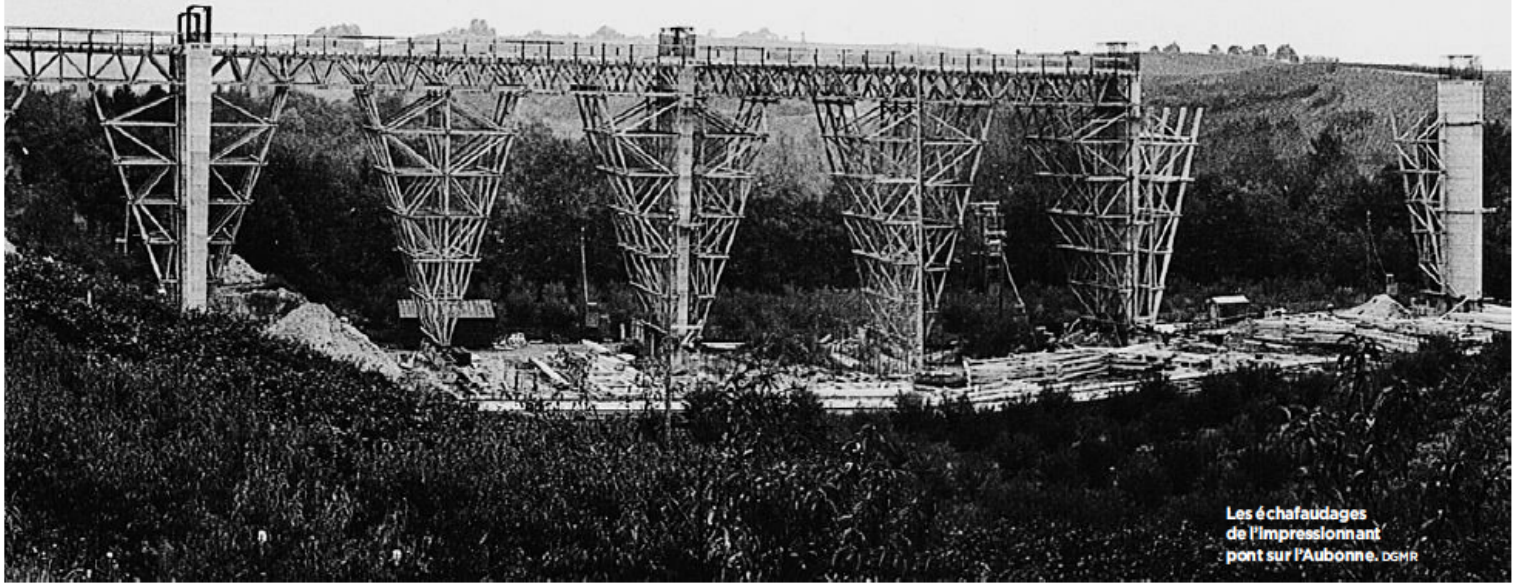
11 auteurs



4 voies de Genève à Lausanne

La der | 50 ans A1

Vaud a jeté les bases de la première grande autoroute



Les échafaudages de l'impressionnant pont sur l'Aubonne. DGMR

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

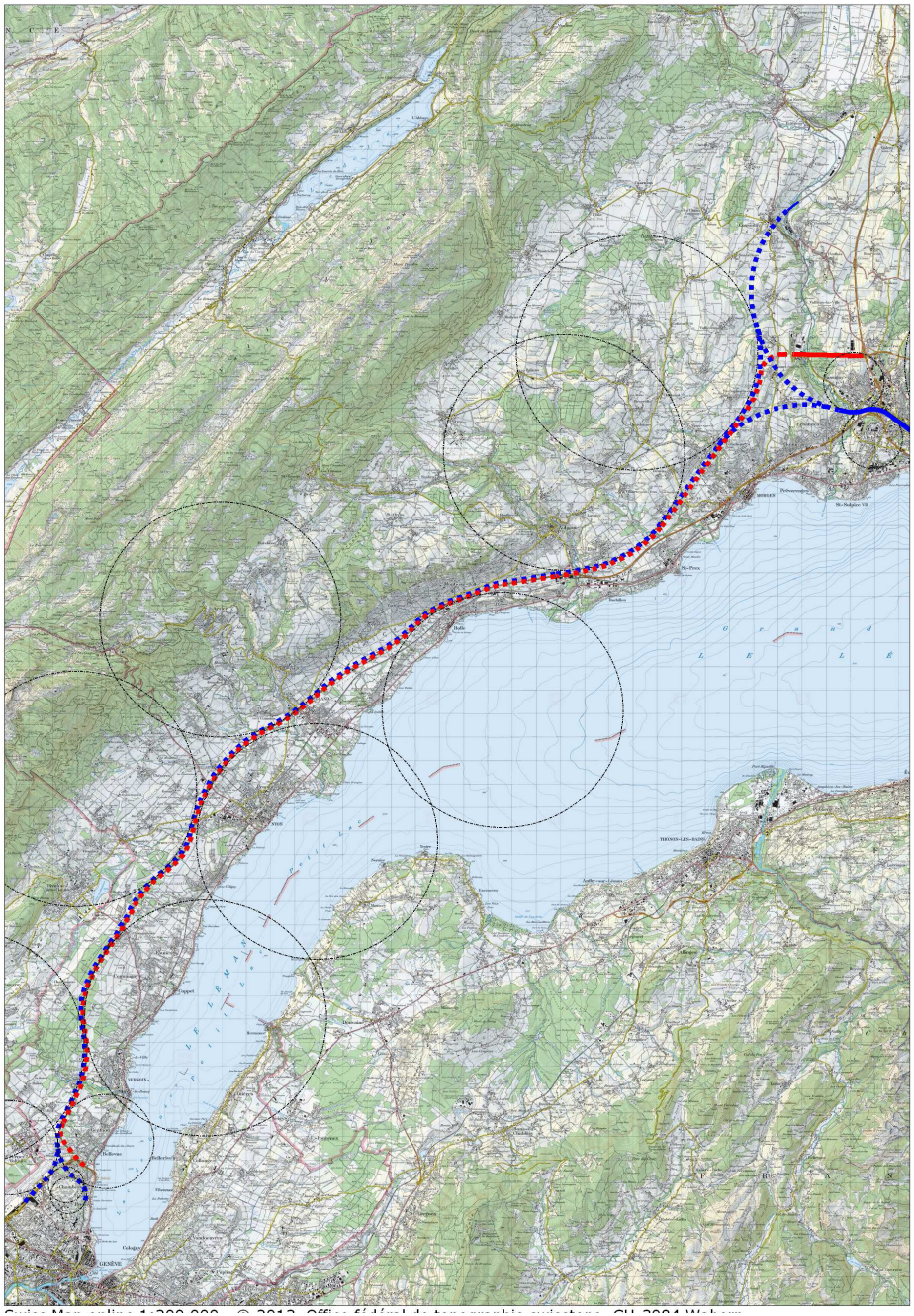
L'autoroute de Genève à Lausanne

Vaud relève le défi

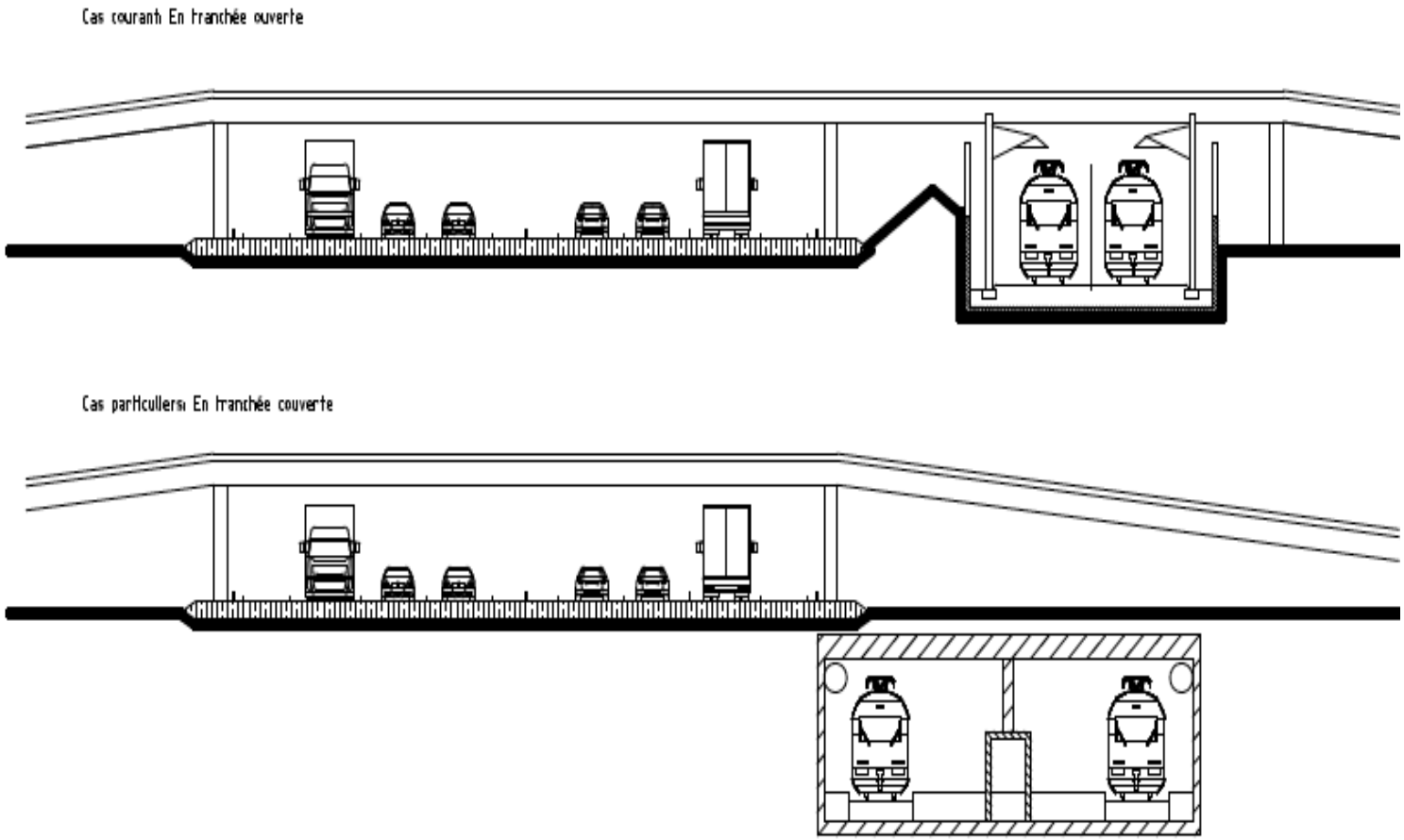
Dans ce contexte, le canton de Vaud, qui a besoin de délester sa route cantonale Lausanne-Genève, l'un des axes les plus chargés du pays, prend les devants. Si d'aucuns estiment qu'il suffirait d'élargir celle qu'on appelle la route de Suisse, d'autres, à l'instar des clubs automobiles et finalement 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?

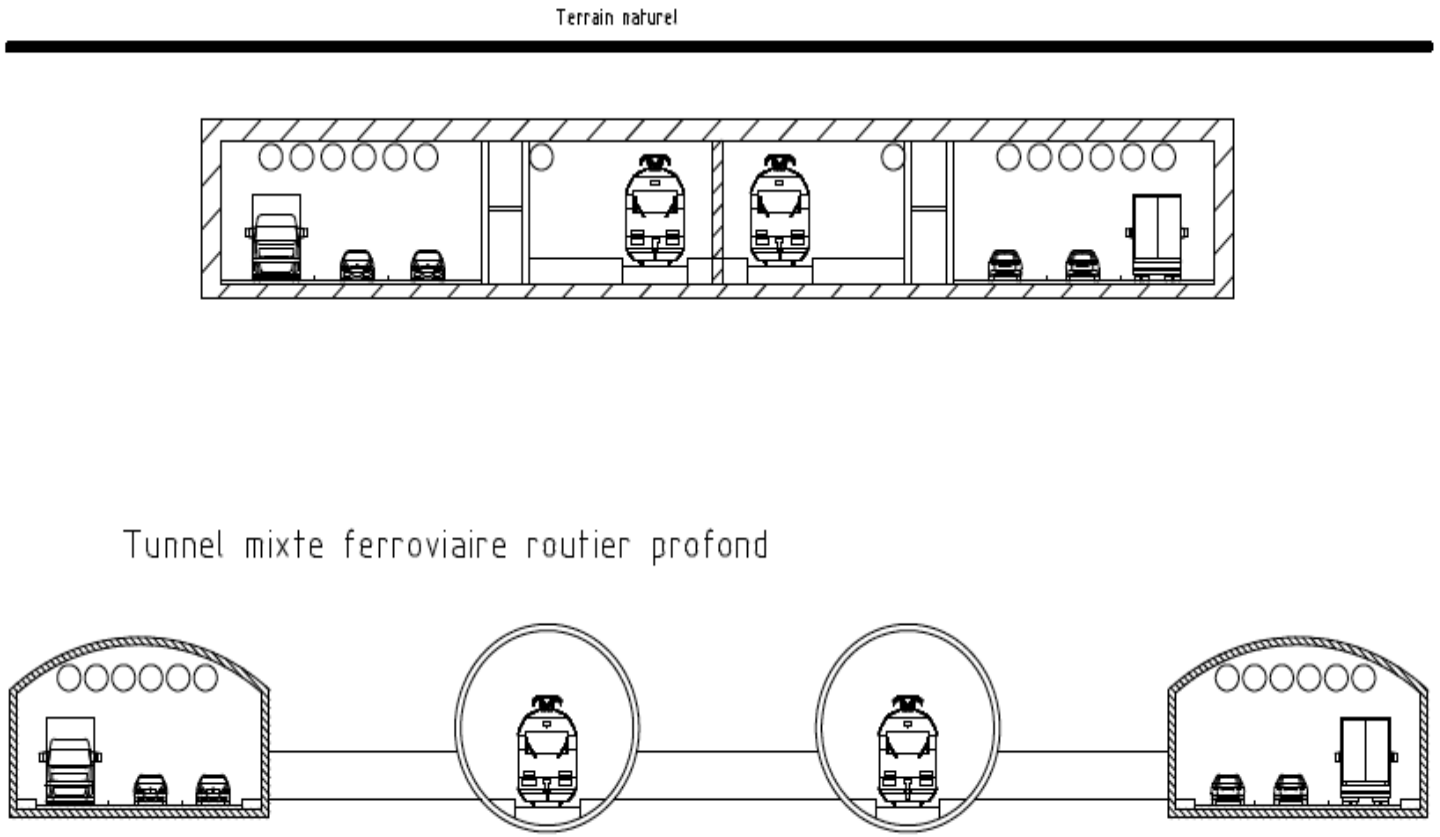
Rodolphe Weibel, ingénieur civil EPFL


Swiss Map online 1:200 000 © 2013 Office fédéral de topographie swisstopo, CH-3084 Wabern

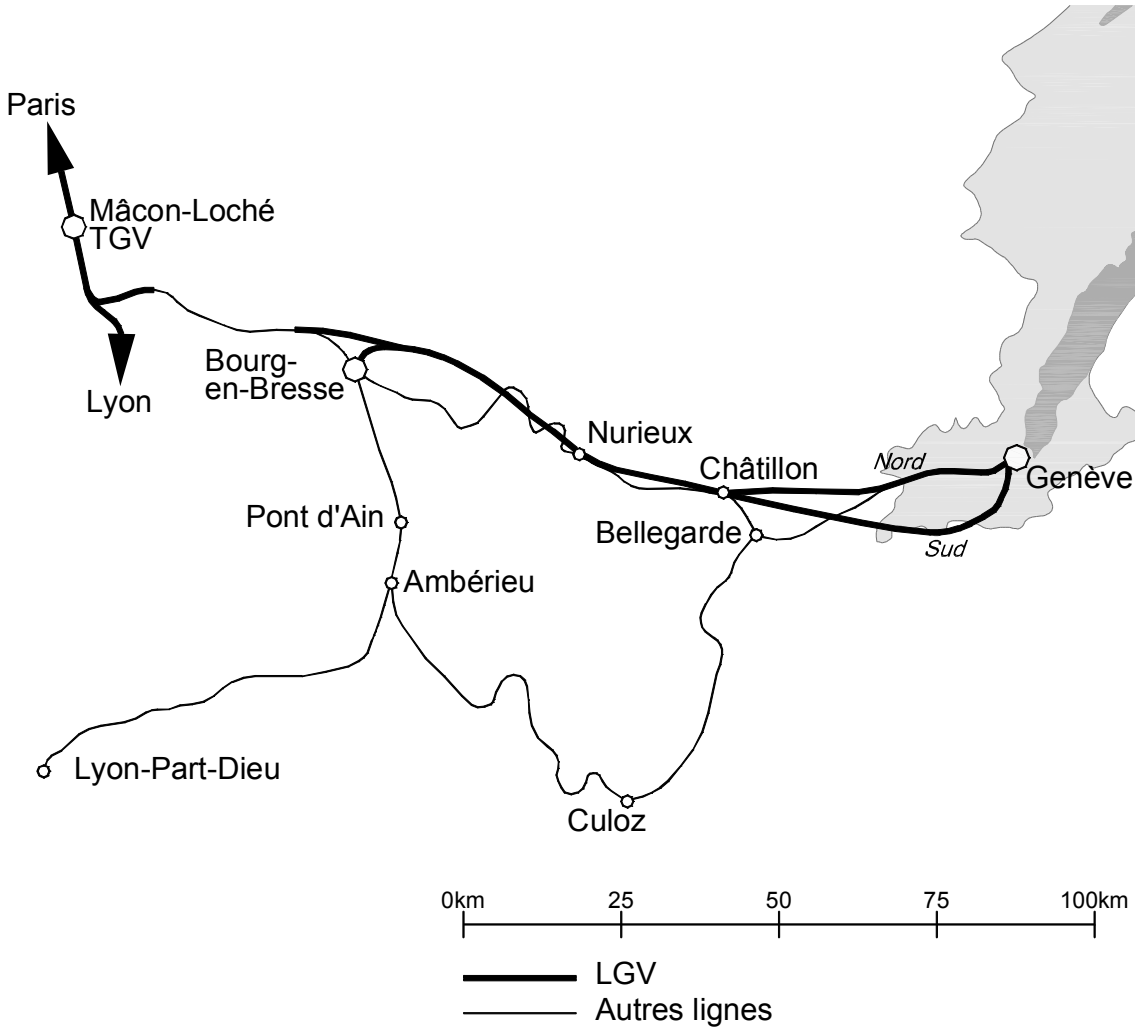
Le triangle de Bussigny



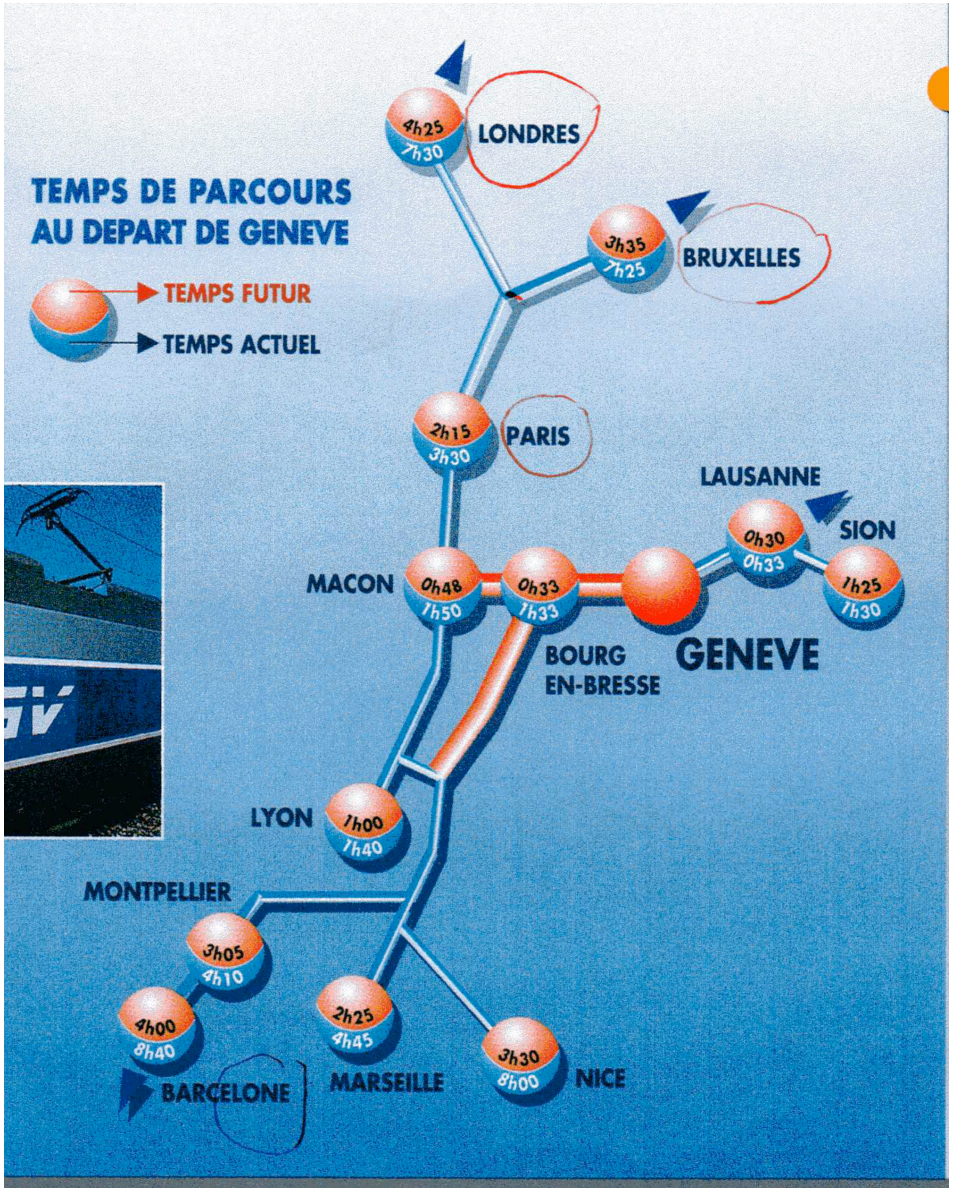
Genève–Aubonne: à côté de l’autoroute



Aubonne–Renens: avec le contournement de l’A1



Michel Ducret, président CITraP GE, député



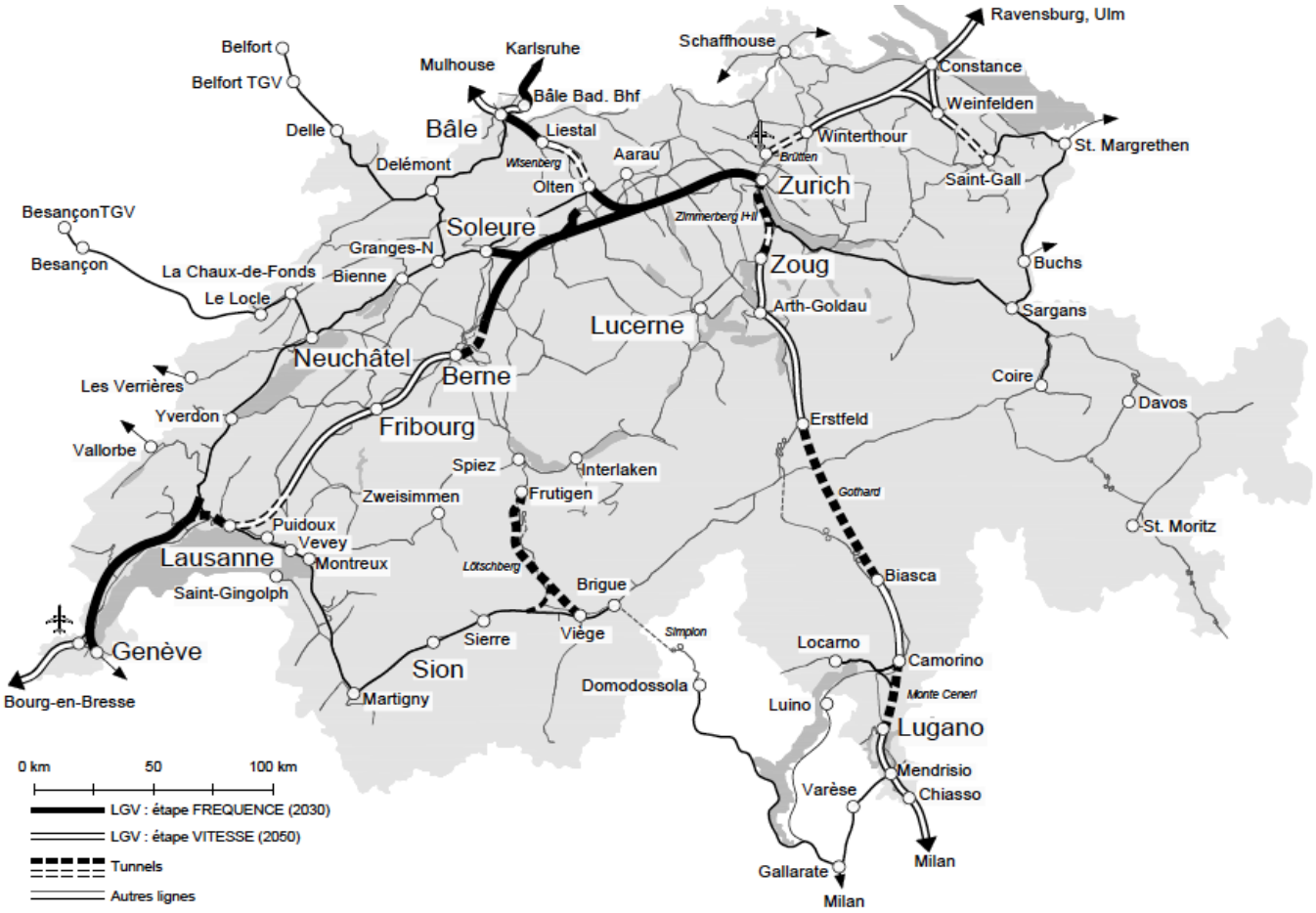
LGV Léman Mont-Blanc: projet BG de 1991

Art. 3, al. 2 (nouveau)

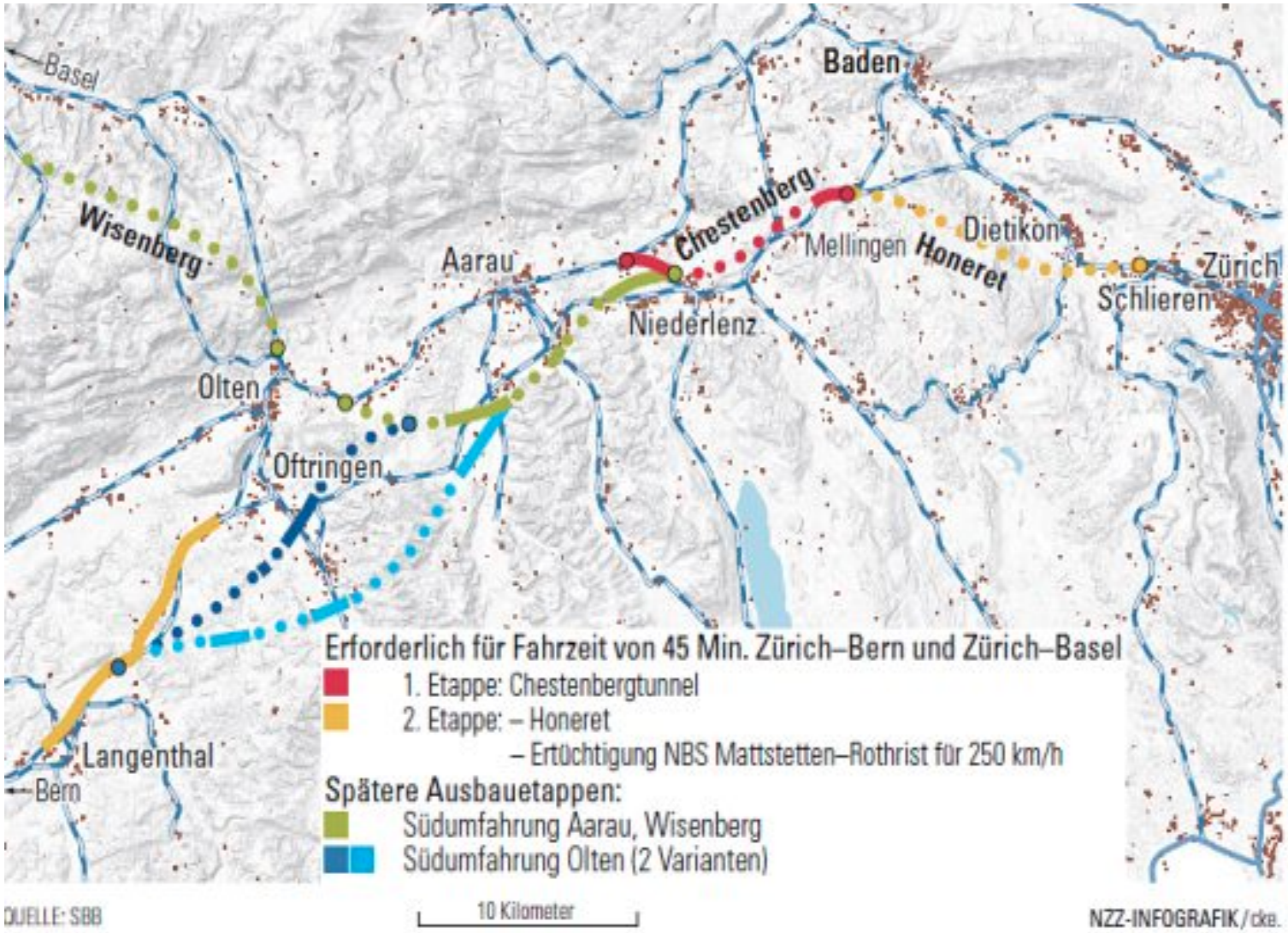
[2] Par ailleurs, les ouvertures vers une liaison à haute vitesse suisse est-ouest de Saint-Gall à Genève doivent d'ores et déjà être réservées, ce qui permettrait à terme de ménager une utilisation encore plus intensive de la ligne Genève – Lausanne existante pour le trafic régional.

Loi modifiant la loi sur le réseau des TP

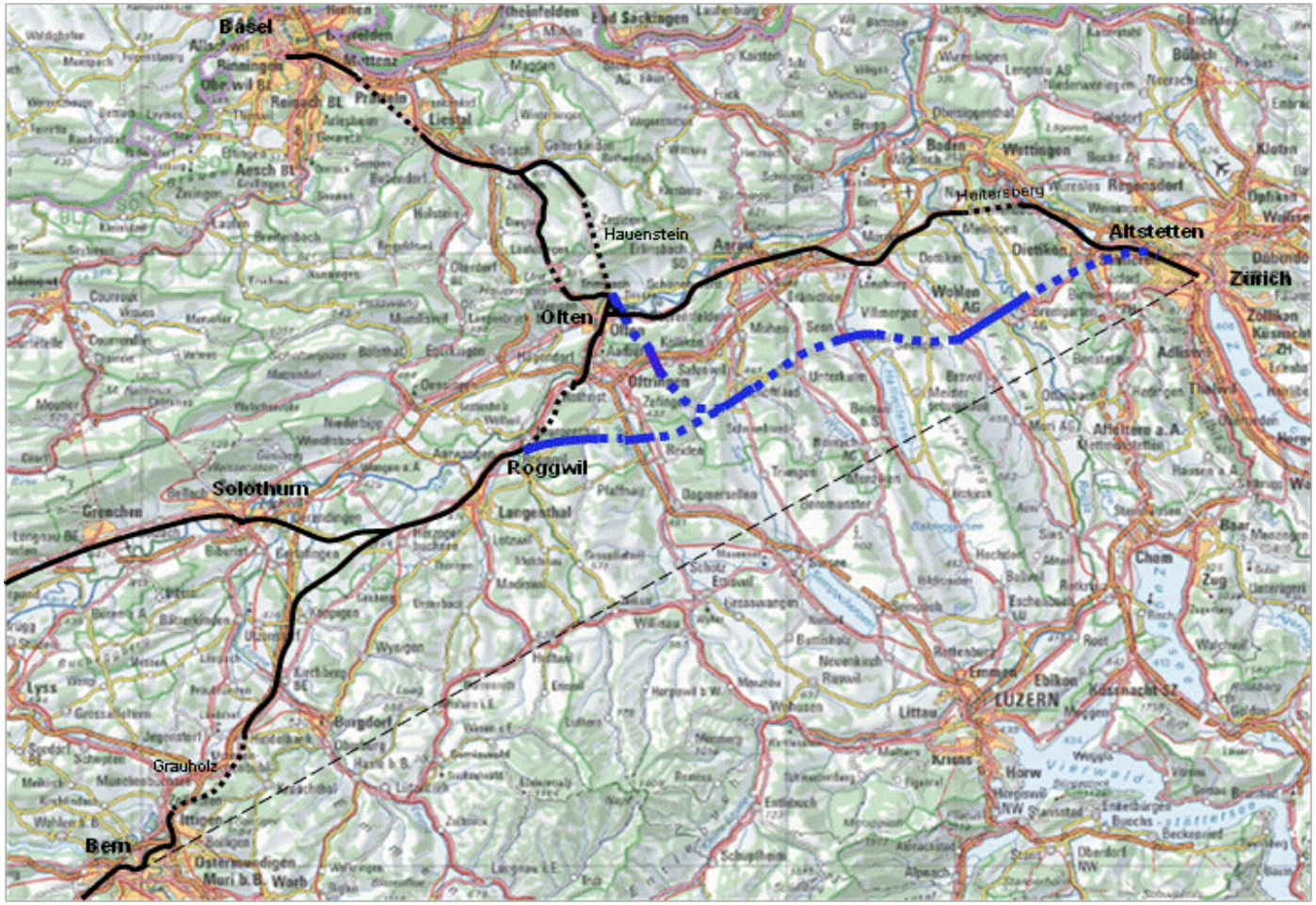
Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats



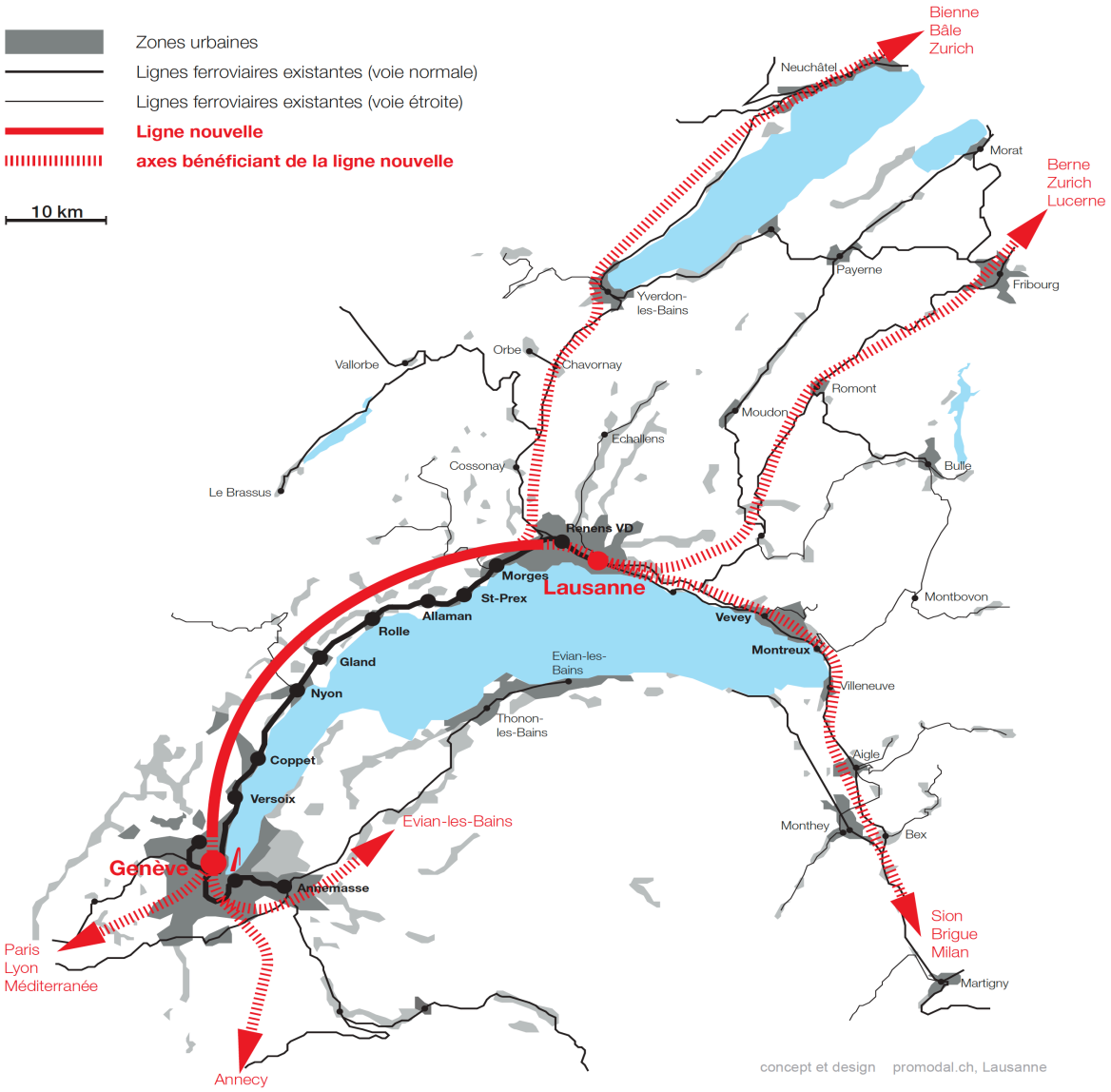
Plan Rail 2030



Olten–Zurich: projet officiel par étapes



Olten–Zurich: projet Rail 2000 plus



Le trident lémanique: LN Genève–Lausanne

La ligne diamétrale de Zurich

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

Genève–Lausanne et Olten–Zurich: même combat!

De la presquitude des choses.

La 3e voie va droit dans le mur! (PlonK & Replonk)

Protocole d'accord sur les infrastructures suprarégionales

canton de vaud

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

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

Convention VD-GE-CFF-OFT

Une piste: convention du 21 décembre 2009

Convention: financements des cantons

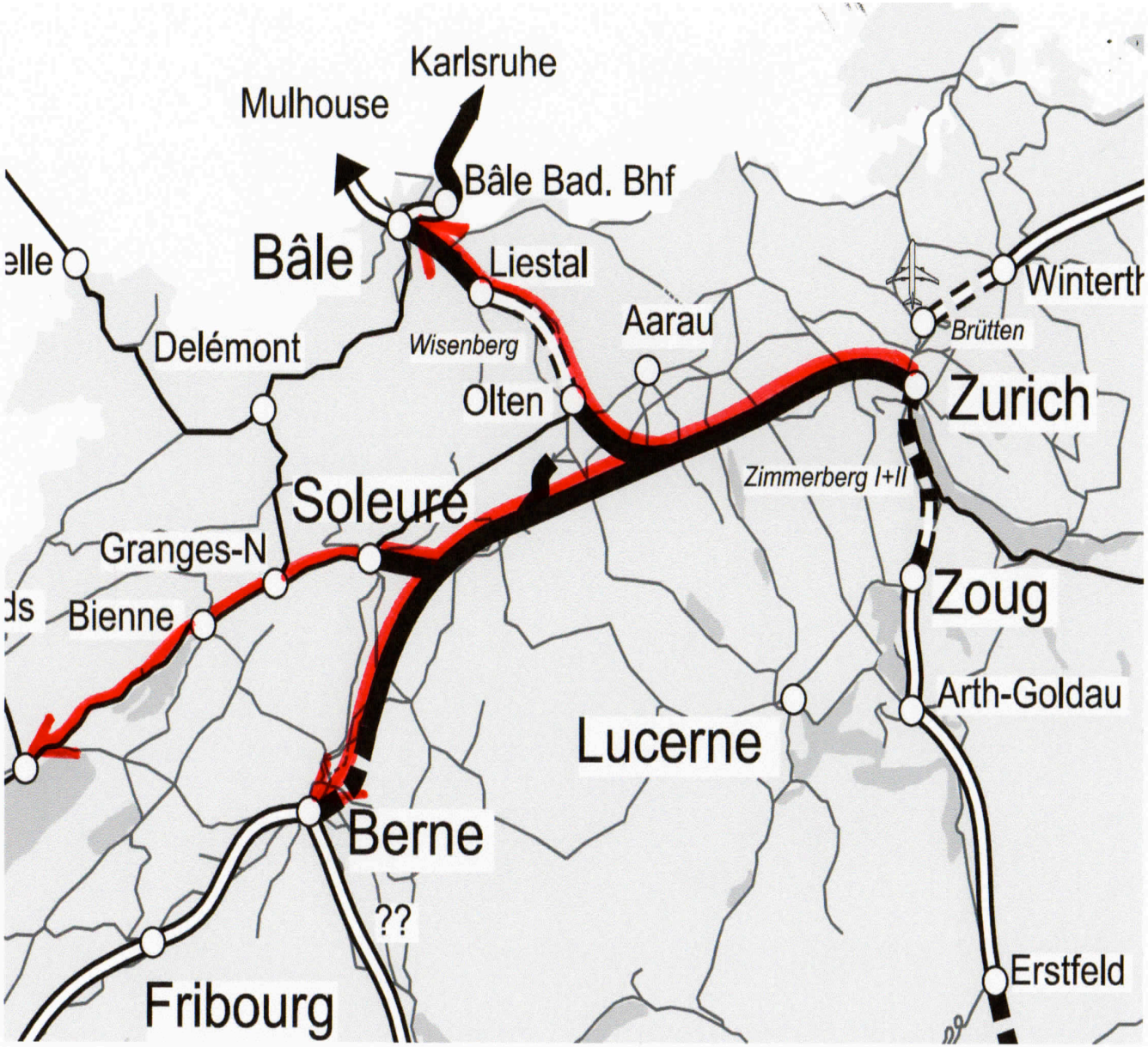
Etudes – Avant-projets: développement à moyen et long terme

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

16 millions pour la ligne Genève–Lausanne!

Merci pour votre attention! (PlonK & Replonk)

Genève–Lausanne: … ou en viaduc



Le trident zurichois: LN Roggwil–Altstetten