

FO 3.4 Nyon-Coppet

Informations générales et données techniques

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Coppet, Founex
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ODT, OFC, OFEV, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

Fonction et motif

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire dans l'espace métropolitain de Lausanne est déjà saturé par le trafic longues distances et le trafic de marchandises. L'augmentation prévue de l'offre sur la ligne Lausanne - Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont un nouvel ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex pour permettre de sensibles améliorations de l'offre et le passage à la cadence quart d'heure entre Coppet et Annemasse.

Projet

~~Ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex : ce nouvel ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex consiste en une voie de 800m. La voie de dépassement permet une utilisation sans restriction sur les voies extérieures. L'augmentation de l'offre rendue possible n'occasionnera pas de réduction de vitesse sur les voies.~~

Marche à suivre

~~La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre études de projet en accord avec le canton et d'élaborer l'avant-projet.~~

~~Une coordination avec le plan sectoriel des surfaces d'assolement doit être assurée.~~

Etat de la décision

ouverte

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

~~— Ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex.~~

GR

CC

IP

◆

Explication des indications

~~L'ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex est en exécution. Le projet est mis en « situation initiale » jusqu'à la mise en service~~

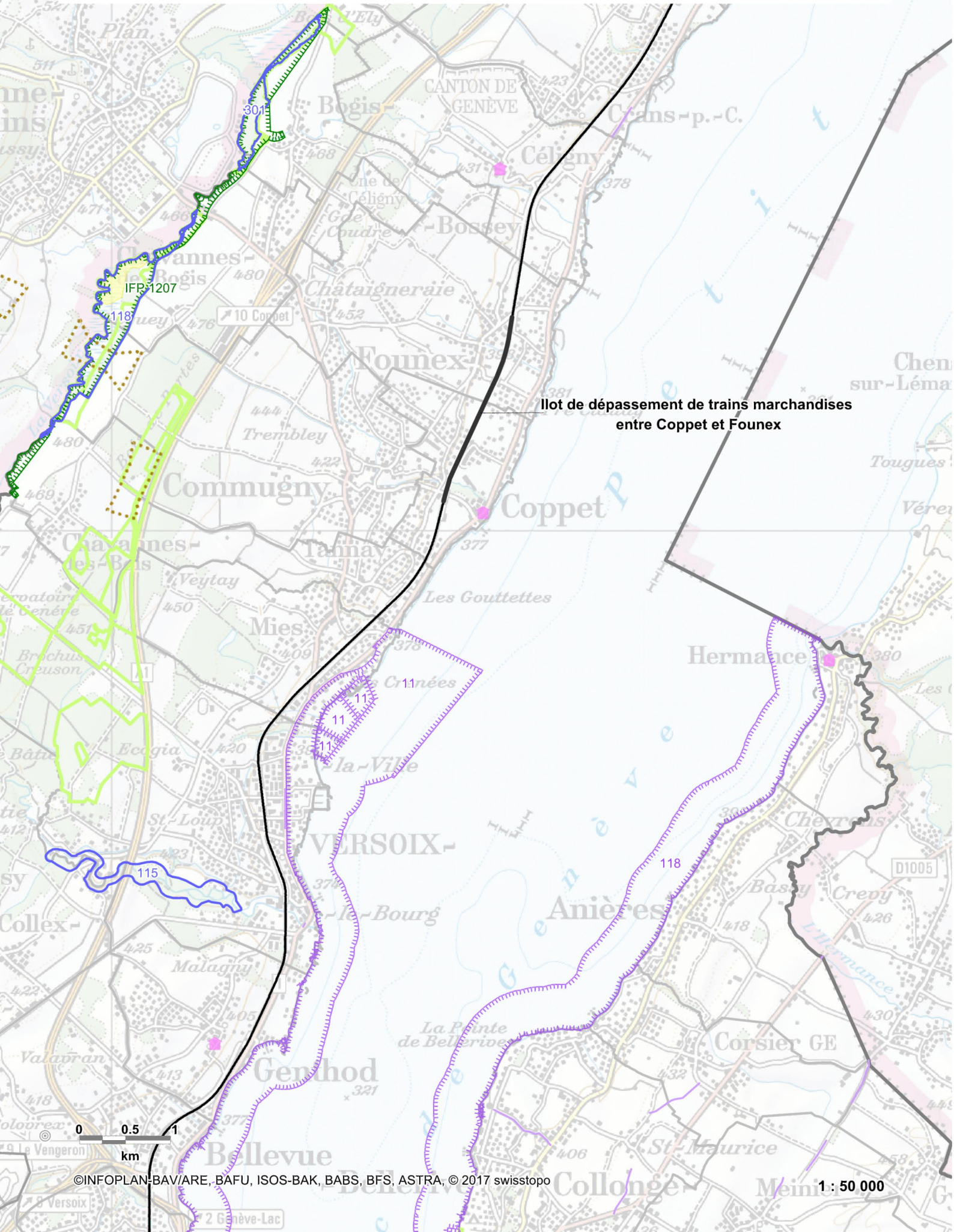
~~La mise en service de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) implique une adaptation du nœud de Genève permettant au CEVA d'atteindre les correspondances en gare d'Annemasse. L'ilot de dépassement entre Coppet et Founex permet une amélioration de l'offre et la stabilité du nœud de Genève. La mise en service du CEVA sera complétée par l'introduction de la cadence quart d'heure en Genève et Coppet.~~

~~Dans la suite de la planification, il faudra vérifier comment la compatibilité du projet être garantie avec des mesures prévues dans le nœud de Genève.~~

Indications:

Plan directeur du canton de Vaud

FO 3.4 Nyon-Coppet



Ilot de dépassement de trains marchandises
entre Coppet et Founex

FO 3.5 Région de Genève

Informations générales et données techniques

- Canton: Genève
- Communes concernées: Genève, Vernier
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ODT, OFC, OFEV, OFROU, services spécialisés du canton de Genève
- Autres partenaires: CFF

Fonction et motif

A l'heure actuelle, l'espace métropolitain de Genève est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. Le nœud de Genève dispose actuellement sept voies pouvant accueillir des trains de 400m. et une voie de 75m en cul de sac. Pour rendre le nœud de Genève plus performant, la construction d'un quai à deux voies supplémentaire est nécessaire.

En outre, le développement de la capacité pour le trafic régional, international et marchandises sur l'axe Genève – La Plaine – Bellegarde, est limité par la section à voie unique, partiellement en tunnel, située entre Vernier et Cornavin et parallèle aux voies de l'aéroport.

L'implantation d'une halte dans le quartier de Châtelaine n'est pas possible sans aménagements infrastructurels. C'est pourquoi l'augmentation de capacité du réseau à l'ouest de Genève, et donc le désenchevêtrement de Châtelaine, est nécessaire. Elle n'est cependant possible que si le nœud de Genève est aménagé.

Projet

Aménagement du nœud de Genève : Dans un premier temps, cette mesure consiste en l'aménagement en souterrain de deux quais voies supplémentaires et d'un quai d'environ 400m en gare de Genève. Dans une étape ultérieure, l'aménagement devrait être porté à 2 quais et 4 voies. deux variantes souterraines sont à l'étude. La première variante étape consiste à réaliser un tunnel en simple voie en direction de l'aéroport et dans une deuxième variante étape supplémentaire, une extension future serait réalisée par la mise en place d'un deuxième tunnel en simple voie en direction de l'aéroport. Les questions sur le financement de cette deuxième étape sont toujours ouvertes.

Désenchevêtrement Châtelaine : cette mesure consiste en la construction d'un saut-de-mouton d'environ 850m à hauteur de l'autoroute de contournement et en la construction d'une 4^{ème} voie jusqu'à hauteur du pont de l'Ecu.

Marche à suivre

La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre études de projet concernant l'aménagement du nœud de Genève en accord avec le canton et d'élaborer l'avant-projet. En fixant la mesure à l'état de «coordination réglée», il faut désigner dans le plan sectoriel l'emplacement et l'étendue des installations de chantiers ainsi que les terrains éventuellement requis pour y déposer les débris d'excavation.

La réalisation d'une désenchevêtrement à Châtelaine est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La cons-

Renvois:

Chap. 4.1

FO 3.4 Nyon-Coppet

Bases:

Arrêté fédéral portant règlement sur le financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF (FF 2013 4191)

truction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.
Une coordination doit avoir lieu avec la planification des routes nationales.