

Liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse

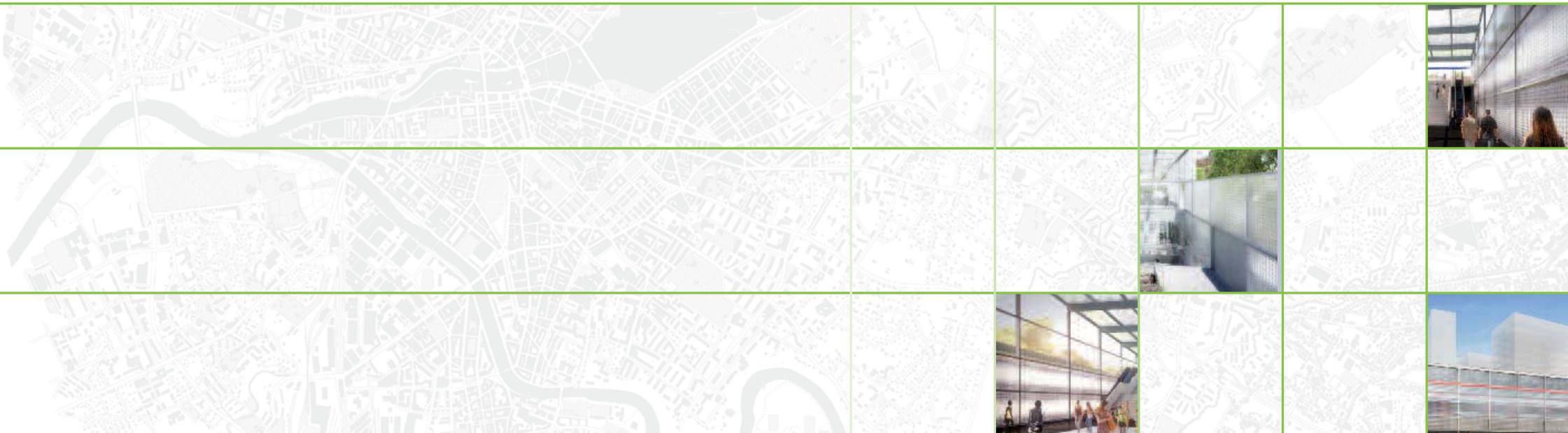


Pourquoi CEVA ?

D'une longueur totale de 16 kilomètres, dont 14 sur territoire suisse, la ligne ferroviaire CEVA relie Cornavin à Annemasse, tout en desservant les principaux centres d'activités de Genève.

En connectant les réseaux CFF et SNCF qui sont aujourd'hui deux culs-de-sac ferroviaires, cette liaison permet la création d'un véritable réseau régional (RER) à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Complémentaire à l'offre de transport public actuelle, CEVA fait le lien entre de nombreux quartiers et plusieurs villes, il constitue ainsi l'axe majeur du système de transport public.





CEVA est le trait d'union entre deux rives, deux cantons et deux pays.

Ce projet d'envergure répond aux enjeux de développement et de croissance du canton de Genève. En connectant entre elles les deux rives du canton, mais aussi les réseaux existants, il facilite la circulation des personnes et renforce l'attractivité économique de toute la région.

Grâce au futur Réseau express régional franco-valdo-genevois et aux connexions avec les autres moyens de transports publics, CEVA propose une vraie alternative à l'automobile. Il apporte une réponse pratique et écologique aux problèmes de déplacements urbains et améliore ainsi significativement la qualité de vie de ses futurs usagers et de tous les habitants du bassin genevois.

Dates clefs

- **1881:** la première convention franco-suisse pour la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Annemasse et Genève est signée.
- **1884:** le peuple genevois plébiscite pour la première fois le projet d'une liaison entre Cornavin et Annemasse.
- **1888:** l'exploitation du tronçon Eaux-Vives–Annemasse débute mais des craintes concernant l'impact environnemental du tronçon Cornavin–Eaux-Vives persistent.
- **7 mai 1912:** une convention attribuant le financement de la deuxième partie de la liaison CEVA à la Confédération ainsi qu'aux CFF, à raison d'un tiers chacun, le dernier tiers revenant à l'Etat de Genève, est ratifiée.
- **1912 à 1938:** les premières études sont réalisées, mais les périodes économiquement difficiles successives reportent à nouveau la concrétisation du raccordement inter-rives.
- **1939-1949:** le projet est réactivé et le tronçon Cornavin–La Praille réalisé, dans le cadre de l'aménagement du quartier de La Praille.
- **2001:** le débat concernant le tronçon La Praille–Eaux-Vives qui permettrait d'achever la liaison de ceinture est relancé. L'année suivante, un protocole d'accord est signé entre le canton de Genève, la Confédération et les CFF.
- **2005 - 2006:** réalisation de la première partie des travaux CEVA en gare de Genève-Cornavin.
- **5 mai 2008:** la décision d'approbation des plans (DAP) est délivrée par l'Office fédéral des transports, assortie de charges qui augmentent, notamment, les standards de sécurité du projet.



Gare de Lancy-Pont-Rouge

- **25 février 2009:** le Conseil d'Etat dépose un projet de loi pour la part cantonale du financement complémentaire de CEVA.
- **Décembre 2009-mai 2010:** adjudication des travaux de génie civil.
- **29 novembre 2009:** les Genevois disent oui au crédit complémentaire de 113 millions pour la construction de CEVA à 61,2% des voix.
- **16 juin 2011:** après trois ans de procédure, le Tribunal administratif fédéral rejette les recours qui bloquaient l'entrée en force de la décision d'approbation des plans (DAP) du projet CEVA. Cet arrêt ouvre la voie au démarrage des travaux, mais est à nouveau contesté par les opposants.
- **27 septembre 2011:** le Tribunal fédéral permet le démarrage des travaux sur l'ensemble du tracé, à l'exception du tunnel de Champel.
- **15 novembre 2011:** le premier coup de pioche de la seconde partie de CEVA est donné à La Praille.

Les plus de CEVA

Un + pour la mobilité

CEVA constitue une alternative à la mobilité automobile individuelle et représente une colonne vertébrale pour le réseau des transports collectifs. Il permet des liaisons rapides et fréquentes entre le centre de Genève et l'ensemble du bassin lémanique. Les déplacements à l'intérieur de l'agglomération genevoise sont facilités. Grâce aux systèmes de correspondances et à la coordination des horaires, le RER est pleinement intégré dans les réseaux nationaux et internationaux franco-suisse.

Un + pour l'environnement

Le transport ferroviaire est par nature peu polluant et constitue une alternative efficace aux transports individuels motorisés. Le passage en souterrain des anciennes voies sur le tronçon Eaux-Vives–Foron supprime les nuisances sonores existantes pour les riverains. Il permet également l'aménagement d'une voie verte, dédiée à tous les moyens de locomotion non motorisés et aux loisirs. Ces quatre kilomètres sont jalonnés d'espaces verts à fort potentiel écologique, créant ainsi un véritable couloir biologique au cœur de Genève.





Halte de Champel-Hôpital

Le respect de l'environnement est une dimension très importante du projet CEVA. Trois mandataires sont responsables de surveiller la bonne conduite et le respect des normes environnementales, tant au niveau de la flore et de la faune que des eaux souterraines, tout au long des travaux. Ces bureaux collaborent avec les différents spécialistes de l'Etat de Genève ou des communes traversées. Ainsi, par exemple, afin de préserver les espèces rares recensées le long du tracé, des graines et des bulbes ont été prélevés, mis en culture au Jardin Botanique et seront replantés à la fin des travaux.

Dans le cadre du réaménagement en surface à la fin des travaux CEVA, un vaste programme de replantation d'arbres d'espèces indigènes sera mené.

Un + pour le développement

En plus de son impact positif sur la mobilité, CEVA génère une revitalisation du développement urbain, notamment autour de ses gares qui constituent de nouveaux pôles d'activités et permettent l'émergence de nouveaux quartiers. Trois projets destinés à mettre en valeur les périmètres des stations de Lancy–Pont-Rouge, Genève–Eaux-Vives et Chêne-Bourg aboutissent à la création de plus de 1'000 logements et de 157'000 m² de surfaces d'activités commerciales et publiques.

Un + pour les habitants

Grâce à CEVA, les habitants bénéficient d'une circulation plus fluide dans leur quartier, de connexions plus rapides entre la rive gauche et Cornavin ainsi que de plus grandes zones piétonnes aux abords des gares et haltes. Plus de 120'000 personnes habitent à moins de 500m d'une des futures stations CEVA.

Les cyclistes peuvent se déplacer en toute sécurité sur un nouvel axe de mobilité douce depuis les Eaux-Vives jusqu'au-delà de la frontière.





Un + pour l'architecture

La construction de CEVA donne lieu à des réalisations architecturales remarquables telles que les cinq nouvelles stations dessinées par Jean Nouvel, célèbre architecte français et lauréat du concours d'architecture des gares CEVA en 2004. L'utilisation de la brique de verre de grande dimension, qui est à la base de son concept, permet la création d'espaces souterrains sûrs, lumineux, conviviaux et uniques.

Un + pour les entreprises et les commerces

A l'heure de la mondialisation et de l'intensification de la compétition entre les grands centres urbains, la question de l'accessibilité est un facteur déterminant pour les entreprises et les commerces.

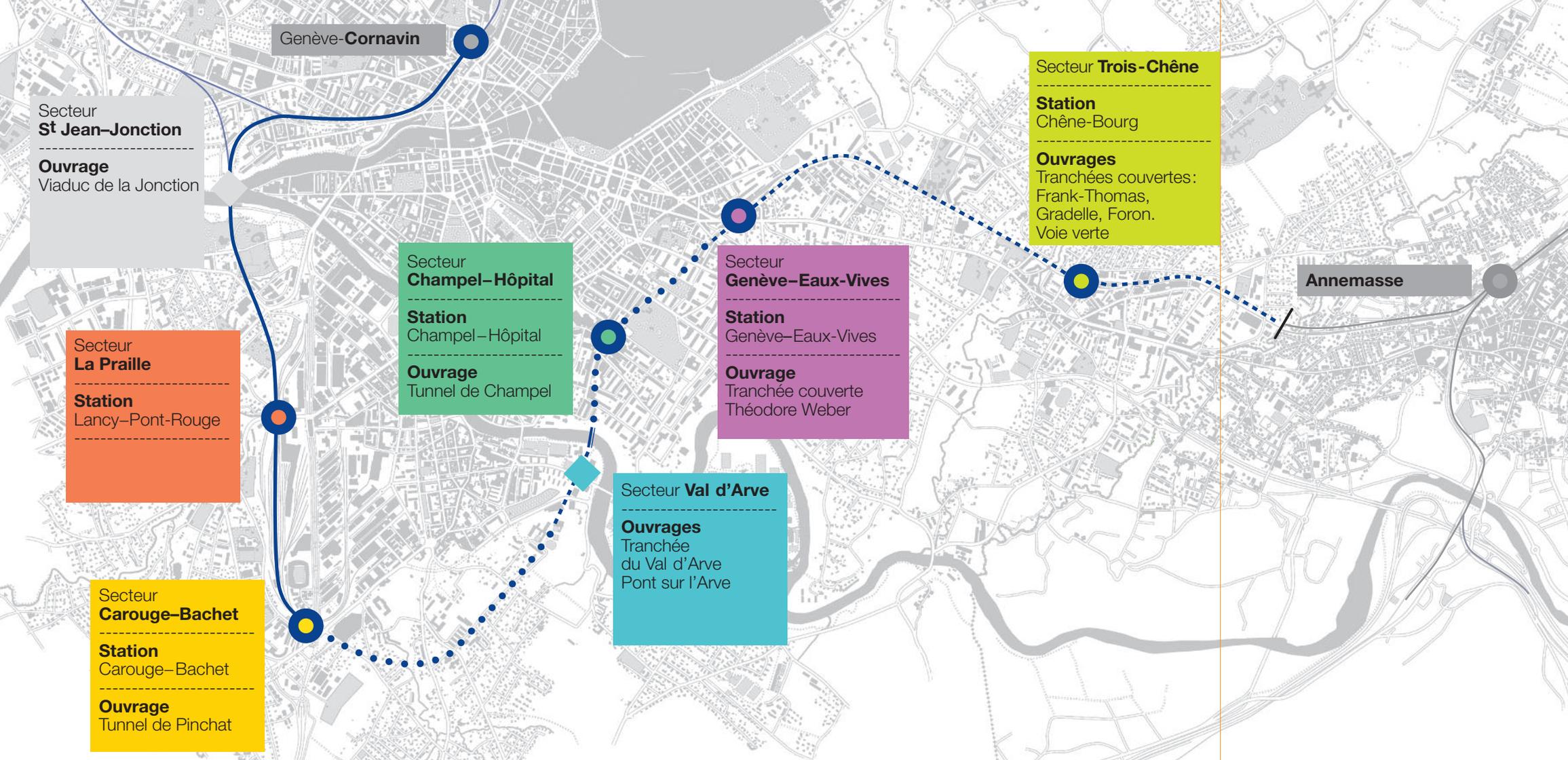
En créant de nouvelles connexions, CEVA contribue à la dynamisation de nombreuses zones urbaines, notamment en facilitant l'accès aux entreprises, aux commerces et aux services situés sur son parcours et à proximité.

Que construit-on ?

Le tracé de CEVA est majoritairement souterrain et nécessite la construction de deux tunnels et de plusieurs tranchées couvertes. Cinq stations jalonnent le parcours. Il s'agit de Lancy–Pont-Rouge, de Carouge-Bachet, de Champel-Hôpital, de Genève–Eaux-Vives et de Chêne-Bourg. Deux ponts, traversant l'Arve et la Seymaz, viennent compléter les ouvrages à réaliser. Des adaptations sont également prévues sur le tronçon existant allant de Cornavin à La Praille.

L'ensemble des travaux est planifié sur six ans. Les zones de chantier se concentrent sur six sites principaux : les cinq stations et le Val d'Arve. Ces zones sont indiquées sur la carte ci-contre.

Le challenge de la réalisation de ces ouvrages dans un environnement urbain dense a conduit à privilégier des procédés favorables à la qualité de vie des habitants: technique de creuse des tranchées couvertes réduisant les impacts en surface, découpage en étapes lors du franchissement de carrefours majeurs, afin de garantir leur exploitation, etc.



- Secteurs**
- St-Jean — Jonction
 - La Praille
 - Carouge-Bachet
 - Val d'Arve
 - Champel — Hôpital
 - Genève — Eaux-Vives
 - Trois-Chêne
- Ouvrages**
- Stations
 - Tronçon existant
 - Tronçon en tunnel
 - Tronçon en tranchée couverte
 - Pont



Le tracé

