

Dans les coulisses de CEVA

Pendant plus d'un siècle, Genève a attendu son train. Aujourd'hui, le projet de liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) bénéficie d'une véritable dynamique, dont l'aboutissement doit permettre à l'ensemble de la région franco-valdo-genevoise de se doter d'une infrastructure ferroviaire performante. Cet élan a notamment bénéficié de la forte mobilisation de plusieurs associations et organisations qui ont œuvré à la réactivation du projet.

La réalisation de cet ouvrage implique de nombreux acteurs et touche une multitude d'aspects. Ce bulletin d'information a été édité afin d'en suivre l'évolution, et sera suivi d'autres numéros en fonction de l'avancement du projet.

2000 : LES ÉTAPES DE LA RÉACTIVATION DU PROJET

Le tournant du troisième millénaire aura été bénéfique à la liaison CEVA. En effet, grâce au travail des associations et à une volonté politique sans précédent, le projet centenaire a enfin pu ressortir de l'ombre et prendre un rythme décisif.

2000-2001 Vote des crédits d'études (36 millions de francs).

Août 2001 Publication de l'étude de faisabilité.

Juin 2002 Vote du financement cantonal (400 millions de francs).

Septembre 2002 Signature du protocole d'accord entre la Confédération, le Canton de Genève et les CFF, réactualisant la Convention de 1912 qui était à l'origine du projet.

Dernier trimestre 2002 Lancement des appels d'offres pour les différents lots d'études.

Septembre 2002 Début des négociations avec la France.

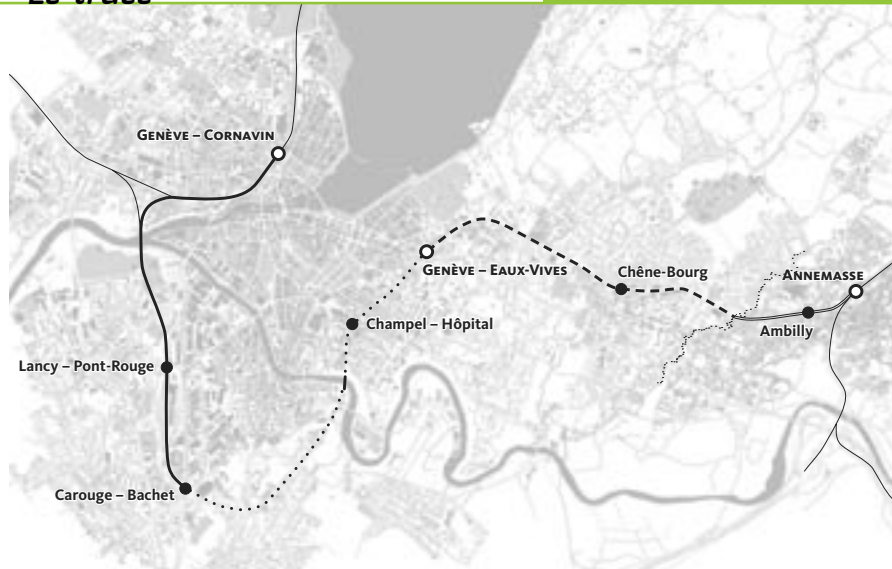
Décembre 2002 Inauguration de la halte provisoire de Lancy – Pont-Rouge.

L'année 2003 sera consacrée à la préparation de la procédure d'approbation des plans (2004 et 2005). Les travaux devraient débuter fin 2005, pour un objectif de mise en service dès 2008.

QUELQUES DONNÉES HISTORIQUES

Le projet de liaison ferroviaire entre Cornavin et Annemasse remonte à la deuxième moitié du XIXe siècle. En 1912, une convention est signée entre la Confédération, le Canton de Genève et les CFF pour la réalisation de CEVA. Cependant, bien que les tronçons Cornavin – La Praille et Annemasse – Eaux-Vives aient été réalisés, les aléas historiques et économiques empêcheront l'achèvement de l'ouvrage. En outre, au début des années 80, la réalisation du raccordement ferroviaire Cornavin – Aéroport est considérée comme prioritaire. Un moratoire repousse ainsi la mise en œuvre de la convention jusqu'en 2000.

Le tracé



L'ENVIRONNEMENT : UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE

L'environnement est au cœur du projet CEVA, ce qui explique que les premières études d'avant-projet (lancées fin 2002) concernent l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). Les principales bases légales dans lesquelles s'inscrit cette étude reposent sur les directives fédérales en vigueur :

- la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE);
- l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE).

Concrètement, cette étude se déroule sur 2 ans et permet de dresser un bilan complet des impacts positifs ou négatifs de la liaison CEVA sur les différents domaines de l'environnement (aménagement du territoire, air, bruit, vibrations et sons solidiens, rayonnements non ionisants, eaux souterraines, sols et matériaux, eaux superficielles, faune et flore, forêts, milieux naturels, paysage, accidents majeurs, archéologie, sites contaminés).

Au niveau de la procédure, l'Office fédéral des transports, en tant qu'autorité compétente valide le cahier des charges élaboré dans le cadre de l'enquête préliminaire ainsi que l'enquête principale. Le cahier des charges a été envoyé à l'OFT et est actuellement examiné par les services compétents.

Les enquêtes environnementales permettront ainsi de définir un état initial de l'environnement (sans le projet), d'identifier les impacts temporaires à maîtriser durant la phase des travaux, de quantifier les impacts en phase d'exploitation et enfin, de proposer, le cas échéant, des mesures de

En bref

- projet en co-maîtrise d'ouvrage Canton – CFF
- 16 km de voies entre Cornavin et Annemasse
- offre CFF : à la mise en service, un RER toute les 30 minutes, un InterCity toute les heures (la cadence pourra être doublée)
- de Cornavin à Carouge-Bachet : infrastructure existante, nécessitant quelques aménagements
- de Carouge-Bachet à Genève – Eaux-Vives : tronçon à créer, en souterrain
- de Genève – Eaux-Vives à la frontière : la voie existante sera doublée et enterrée en tranchée couverte.
- frontière – Annemasse : à définir par la France.
- coût total : 950 millions de francs, dont 410 à la charge du Canton

protection ou de compensation. L'étude d'impact sur l'environnement apparaît comme une étude transversale de l'avant-projet qui doit s'harmoniser à chaque instant avec les études techniques et qui implique une parfaite coordination entre les environnementalistes et les ingénieurs.

LES IMPACTS LIÉS AU CHANTIER

Le développement de 14,2 km de réseau ferré en milieu urbain engendrera d'importants travaux qui devront être coordonnés et maîtrisés. Ainsi le rapport d'impact sur l'environnement décrira les différents impacts inhérents à la phase de chantier. Ceux-ci concernent l'évacuation et la gestion

des déchets (matériaux d'excavation) et des eaux de chantier, la gestion du trafic et le bruit. Ces domaines sont réglementés par un ensemble de directives et de recommandations en matière de chantier.

La problématique particulière des déchets de chantier sera traitée en garantissant une gestion écologique de ceux-ci au travers des filières de valorisation, de traitement et de mise en décharge. Le plan de gestion des déchets définira l'ensemble des données et les responsabilités de chaque intervenant.

LES IMPACTS LIÉS À L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

La nature et l'importance des impacts en phase d'exploitation varient en fonction des tronçons considérés. L'essentiel du tracé (62%) est réalisé en sous-terrain et en tranchée couverte ce qui réduit ainsi notablement les impacts sur l'environnement. Les principaux enjeux concernent l'intégration des 5 nouvelles stations CEVA dans le paysage urbanistique genevois, la protection des eaux souterraines et l'impact paysager au niveau de la traversée du Val d'Arve.

GLOBALEMENT POSITIF

La liaison des deux rives par le rail, associée à des mesures d'accompagnement pertinentes, offre une alternative crédible au trafic individuel. Ce transfert modal permet de limiter la pollution de l'air et d'alléger le bilan énergétique du canton en matière de consommation de ressources non renouvelables. En ce sens, le projet CEVA se révèle globalement positif et s'inscrit dans la politique de développement durable menée depuis plusieurs années par le Canton.

A L'ÉTUDE : L'IMPLANTATION DES GARES

Plus que de simples gares, les stations CEVA ont vocation d'être de véritables pôles d'échanges, à la fois points d'attraction et de rayonnement. En effet si leur principale mission est d'assurer une interface entre les usagers et les transports en commun, elles doivent réussir à s'insérer dans le tissu urbain sans cassure et en apportant, en douceur, une véritable valeur ajoutée supérieure à la simple offre de transport dans sa zone de chalandise. Les pôles d'échanges CEVA sont une porte entre divers territoires qui peuvent être plus ou moins éloignés les uns des autres. Les voyageurs qui les fréquentent sont donc différents avec des attentes spécifiques qu'il faudra prendre en compte lors de l'élaboration du projet.

Leur implantation revêt également une certaine spécificité car les pôles doivent pouvoir être identifiés comme un ensemble cohérent et « lisible » (aménagement et mobilier urbain) qui puisse devenir un repère dans la vie de ceux qui les côtoient au quotidien.

L'arrivée des stations CEVA est synonyme pour les quartiers d'un accès privilégié aux transports en commun et d'un accroissement de l'activité (notamment pour les commerces environnants).

Lancy – Pont-Rouge

Située à la frontière d'un environnement urbain très dense et d'une zone plus résidentielle, cette

station aérienne sera une interface majeure avec la nouvelle ligne de tramway, le P+R de l'Etoile, le quartier de Acacias, la Ville de Lancy et le futur pôle de développement de la Praille.

Carouge – Bachet

Cette station assurera l'intermodalité avec le réseau de tramway, la desserte du stade de Genève et de son centre commercial, la Commune de Carouge et des nouveaux quartiers (comme La Chapelle et Battelle).

Champel – Hôpital

La station enterrée a pour vocation de desservir l'hôpital, équipement majeur de l'agglomération genevoise et le quartier de Champel à vocation résidentielle mais qui accueille également de nombreux emplois.

Eaux-Vives

Véritable moteur du renouvellement urbain de la rive droite, la station enterrée desservira le futur pôle de développement qui prendra place sur l'actuelle friche ferroviaire et servira de trait d'union entre les quartiers environnants. La proximité de la ligne de tram est aussi une formidable opportunité de promouvoir le report entre modes de transports.

Chêne-Bourg

Placée sous le signe du renouveau, la station de Chêne Bourg assurera un accès rapide et confortable au cœur des Trois Chênes mais également au programme de valorisation urbaine qui naîtra sur la parcelle ferroviaire. Sa proximité avec des quartiers de logements mais également des centres d'emplois importants (Rolex) en font un atout majeur du développement réfléchi de l'est du canton.

Les enjeux sont multiples, notamment en terme d'accessibilité par les différents modes de transport. Au préalable, pour chacun des sites et en fonction de leurs caractéristiques propres, il convient de définir :

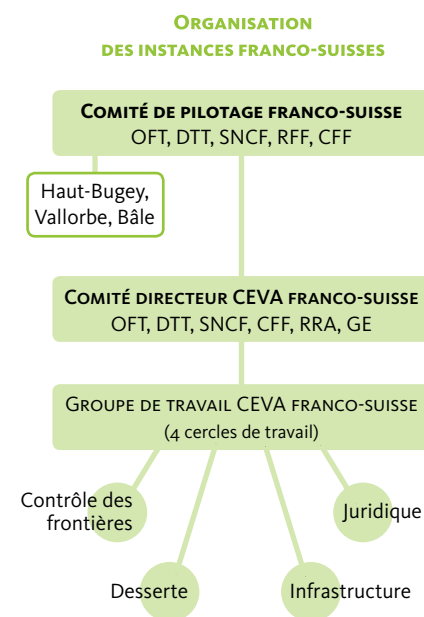
- L'articulation avec le réseau des bus et trams (intermodalité).
- La qualité des cheminements piétons et des pistes cyclables.
- Le dimensionnement et l'accès à d'éventuels P+R (pour assurer un rabattement optimum).
- Les déposes minutes.

Les études entreprises sont orientées vers l'approfondissement des connaissances en termes de modélisation des flux, d'analyse fonctionnelle du site et de contraintes d'urbanisation et topographiques.

FRANCE ET COMMUNES GENEVOISES : LE DIALOGUE EST LANCÉ

Deux kilomètres de voies parcourent le territoire français depuis la frontière jusqu'à Annemasse. A ce titre, le projet CEVA possède une dimension transfrontalière qui dépasse le cadre d'un « simple » RER genevois. Ainsi, les enjeux de la liaison sont non seulement une desserte de qualité des agglomérations genevoises et Annemassiennes, mais également la continuité de l'infrastructure en France, afin de garantir une mise en réseau pertinente de l'ensemble de l'offre ferroviaire de la région franco-valdo-genevoise. Au mois de septembre 2002 a eu lieu la première séance du Co-

mité de pilotage CEVA franco-suisse, réunissant les représentants des ministères des transports français et suisses, de la région Rhône-Alpes, du Canton de Genève, des CFF, de RFF et de la SNCF. Dans la foulée était créé le Groupe de travail CEVA franco-suisse chargé de mener à bien les diverses réflexions devant mener à la signature d'un accord. Les points à traiter concernent la desserte, l'infrastructure, les aspects juridiques et douaniers (voir schéma ci-dessous). L'action des associations, tant françaises que suisses, a en outre permis une forte mobilisation autour du projet. Un article est consacré à CEVA dans le numéro hors série « transports » du magazine de Ville-la-Grand, Le Villamagnain.



Sur le territoire suisse, CEVA traverse six communes : Genève, Lancy, Carouge, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Thônex. Une série de présentations du projet aux Conseils administratifs et municipaux des communes concernées a eu lieu entre novembre 2002 et janvier 2003. A la suite de ces séances, des groupes de travail composés de représentants des communes et de la direction de projet CEVA ont été formés et les premières rencontres ont eu lieu. Il s'agit de trouver la meilleure interaction entre les spécificités des lieux, les contraintes techniques propres à un tel ouvrage et les exigences en matière de fonctionnalité de la ligne de façon à ce que CEVA favorise non seulement une meilleure mobilité pour l'ensemble de la région, mais aussi un développement harmonieux des communes concernées par le tracé.

CONTACT

DAEL
Direction de projet CEVA
Rue David-Dufour 5
1211 Genève 8
Tél. 022 327 76 38