Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 99 (2004)
Heft: 1

Artikel: En train de Genève à Annemase? : Le projet se concrétise
Autor: Baertschi, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-176064

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

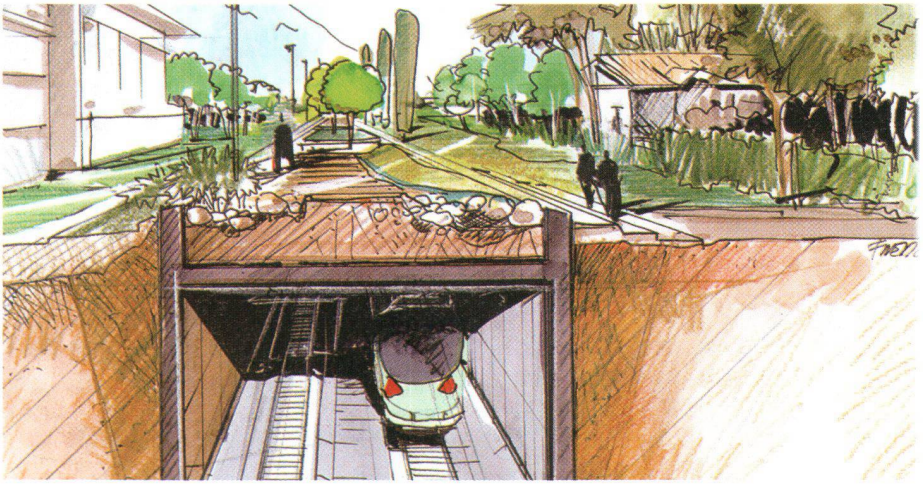
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le projet se concrétise

En train de Genève à Annemasse?

Bien située sur l'axe des lignes desservant le plateau suisse, la gare de Genève-Cornavin est mal reliée au réseau ferré de la Haute-Savoie voisine. La décision prise en 2002 entre la Confédération, le canton et les CFF de réactualiser un projet de liaison avec Annemasse ouvre aujourd'hui de nouvelles perspectives.

Pierre Baertschi, Conservateur cantonal des monuments, Genève



En 1912 déjà, une convention et une loi fédérale portaient sur le développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur le territoire genevois en prévoyant de relier Genève-Cornavin à la gare SNCF des Eaux-Vives. Car, dès cette époque, l'utilité d'une liaison ferroviaire directe avec Annemasse apparaissait justifiée. En effet, cette ville frontalière constitue un nœud ferroviaire donnant accès à Thonon-Evian d'une part et à Bonneville-Saint-Gervais-Annecy d'autre part. Or, le maillon de voie ferrée manquant aurait permis ainsi de desservir directement depuis Genève ces cités de Haute-Savoie. Alors que ce projet était réactualisé une première fois vers 1980, il dut être ajourné pour des raisons budgétaires au profit de la construction de la gare de Genève-Aéroport.

Vers un réseau lémanique

L'idée de créer un véritable réseau express régional (RER) lémanique et la volonté exprimée par les autorités du canton de Genève de développer des infrastructures de transports publics allaient réactiver l'étude de cette desserte. C'est l'origine du projet de liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) qui est lancé en 2000, une demande formelle étant alors adressée par le Conseil d'Etat genevois à la Confédération. En 2001, une étude de faisabilité met en évidence les caractéristiques du projet, propre à servir d'armature urbaine à un projet global d'urbanisation et à favoriser une écomobilité, selon les principes admis du développement durable.

La longueur du tracé total séparant les deux gares est de 16,5 km. Pour partie existant, il sera partiellement réaménagé, notamment en tranchées couvertes, le tronçon totalement nouveau étant de 8,5 km. Le raccordement entre les gares actuelles de La Praille (Lancy) et des Eaux-Vives sera conçu presque entièrement en tunnel.

Enrayer le trafic automobile

Entre les deux gares principales de Cornavin et d'Annemasse, cinq stations sont prévues qui desserviront les communes ou quartiers suivants : Lancy, Bachet-Carouge, Champel-Hôpital, Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Outre le trafic des grandes lignes qui reliera les gares principales, la mise en place d'un réseau express régional permettra d'envisager des liaisons depuis Coppet jusqu'à Annemasse. Cette offre de convois RER est particulièrement attractive pour enrayer l'accroissement constant du trafic automobile pendulaire qui engorge actuellement l'agglomération genevoise. En effet, à l'emplacement de chaque station intermédiaire du réseau urbain, une offre de dessertes par transports publics urbains (trams et bus) existe déjà et sera progressivement renforcée.

Le coût total du projet est évalué à 941 millions de francs; en juin 2002 le Parlement cantonal a voté l'ouverture d'un financement à hauteur de 410 millions de francs. Il reviendra aux CFF et à la Confédération de prendre en charge le solde. A ce jour, divers avis et préavis ont été recueillis auprès des services cantonaux et fédéraux concernés, la prochaine étape s'attachant à déterminer de façon approfondie les impacts de la ligne CEVA sur l'environnement, ainsi que les mesures d'accompagnement. Par ailleurs des appels d'offre ont été ou vont être lancés pour les études d'avant-projet concernant les divers lots constitués (parties du tronçon global).

Indispensable pour la région

Le calendrier de réalisation du projet établi en 2001 prévoit un objectif optimiste de mise en service dès décembre 2007. Il ne pourra être suivi que si une large adhésion au projet prend corps. A cet égard, le canton de Genève entend défendre fermement le CEVA face à certains reports de priorité qui pourraient résulter de mesures d'économie proposées par le Conseil fédéral. Ainsi, il serait très regrettable que ce projet subisse le contrecoup des difficultés financières rencontrées pour la réalisation des NLFA. Tout comme le projet zurichois de la « Durchmesserlinie » et celui de la liaison transfrontalière tessinoise Stabio-Arcisate, le CEVA est indispensable au développement d'une offre ferroviaire régionale attractive.