

**6 novembre 2014**

**La liaison tram-train Cornavin-Eaux Vives - Annemasse**



Le 6 novembre 2014, l'AFGC-RA a organisé une conférence de l'ensemble du projet et une visite du chantier de la future gare de Genève-Eaux-Vives, au cœur de Genève.

La manifestation s'est tenue avec le concours important des Maîtres d'Ouvrages, CFF et Canton de Genève. Elle a permis, aux 25 participants, d'une part de découvrir la genèse, l'évolution et l'avancée du projet et d'autre part d'approfondir l'opération de construction de la tranchée couverte dite de « Frank-Thomas ». Les contraintes techniques, les études de cette future gare ainsi que les techniques de construction ont été présentées par Vincent Bouvet Directeur SGC pour le projet CEVA. Les échanges se sont poursuivis au cours d'une visite de chantier qui nous a permis de parcourir l'ensemble de cet important chantier niché au cœur de Genève.

## Rappel du programme

9h15 : Ouverture de la conférence,  
*Jacques Martin Président AFGC –RA*  
*Serge Anet - CEVA - Maîtrise d'ouvrage CFF et Canton de Genève*  
 9h30 : Le projet, le s ouvrages et le chantier  
*Vincent Bouvet et Nicolas Bergeal SGC - VCF*  
 10h00 : La tranchée couverte de Frank-Thomas  
*Nathalie de Morawitz, Claude Morier et Francis Schorderet - CFF et Canton de Genève*  
*Nicolas BERGEAL – SGC VCF*  
 11h40 : Visite du Chantier de la tranchée couverte  
*Nathalie de Morawitz, Claude Morier et Francis Schorderet - CFF et Canton de Genève*  
 13h00 : Retour en France et déjeuner au Mercure à Annemasse



## Présentation du projet

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. 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.

### Synthèse des présentations

Située à l'orée du cœur de Genève, la gare des Eaux-Vives est implantée sur le site de l'actuelle gare, à une profondeur de 16 mètres. Elle accueillera des trains grandes lignes en plus des trains régionaux grâce à des quais de 320 mètres; qui lui valent le statut de « gare », selon la terminologie des CFF. Trois accès permettront d'atteindre le réseau de trams, la voie verte (axe de mobilité douce) et le cœur de ce quartier, qui fait l'objet d'une vaste réflexion urbaine. En effet, le périmètre de la gare des Eaux-Vives est propriété des collectivités publiques et l'un des derniers grands potentiels à bâtir au centre-ville. C'est donc un enjeu d'aménagement de première importance, qui peut devenir un pôle d'activités et d'équipements. Il est notamment destiné à accueillir la Nouvelle Comédie - en même temps qu'une interface de transports publics. 250 logements y seront en outre construits.

La réalisation de la gare se fait en deux phases.

La première consiste à construire la gare ainsi que son étage technique. Pour cela, l'enceinte est faite en parois moulées, réalisées en coulant du béton armé dans une tranchée étroite (1 mètre) et profonde (13 à 21 mètres), couvertes ensuite par des dalles. Les tranchées couvertes sont réalisées simultanément. Ces travaux sont effectués depuis la surface. La seconde phase comprend la réalisation de la galerie commerciale au-dessus de la gare, ainsi que les travaux de finitions tant dans la gare que dans les tranchées couvertes. Dans un premier temps, il convient de démolir les bâtiments présents sur le site et de dévier les réseaux tant de surface (trafic) que souterrains (eau, électricité etc.) afin de libérer le terrain pour construire l'enceinte de la gare et les tranchées couvertes. Des soutènements provisoires tels que palplanches, parois berlinoises (assemblage de poteaux et d'éléments horizontaux mis en place au fur et à mesure du terrassement) et jetting (injection de ciment depuis la surface) sont nécessaires à certains endroits pour stabiliser le terrain et effectuer le pré-terrassement en vue de la réalisation des parois moulées. Afin d'assurer la stabilité de celles-ci, la dalle supérieure de la gare sera rapidement mise en place. Ensuite, les porteurs verticaux ainsi que la dalle supérieure de la galerie technique seront réalisés. Puis la creuse de la gare se fait en taupe et les matériaux sont extraits par des ouvertures (trémies) laissées dans les deux dalles supérieures. Le radier (dalle inférieure) ainsi que les porteurs verticaux de la gare et les locaux techniques sont ensuite construits. Une rampe d'accès (nécessaire pour l'évacuation des déblais du tunnel de Champel) est mise en place au niveau de l'urgence centrale.

Dans un second temps, la galerie commerciale (porteurs verticaux et dalle supérieure) est réalisée, en même temps que les finitions de la gare et des tranchées

## Les manifestations régionales

couvertes, ainsi que le quai central. Une fois l'ensemble de ces travaux de génie civil achevé, la charpente métallique avec ses modules de briques de verre sont posés et les travaux de second œuvre et d'équipement ferroviaire réalisés. Les aménagements extérieurs sont réalisés en dernier.

Le chantier de la gare durera 72 mois au total.

Coût de CEVA (en Million de CHF)

|                       |              |   |     |
|-----------------------|--------------|---|-----|
| Part Confédération    | 869          | ■ | 56% |
| Part Canton de Genève | 698          | ■ | 44% |
| <b>Devis total</b>    | <b>1'567</b> |   |     |



## Les manifestations régionales

