

# LES INTERFACES DU CEVA, LEVIER POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN MÉTROPOLITAIN

La construction du CEVA s'accompagne de toute une série de projets urbains qui vont modifier le territoire genevois. Petit tour d'horizon.

*Cedric van der Poel*

**N**ous ne le répéterons jamais assez, Genève est en train de connaître une mutation profonde de son territoire. Si cette transformation ne repose pas sur une vision urbaine originale, forte et synthétique comme le proposait le plan directeur régional de Maurice Braillard en 1936 ou encore les plans Marais de 1945 à 1966, les grands projets qui la composent forment néanmoins un tout cohérent. Historiquement, ils s'inscrivent dans la continuité des grands thèmes ouverts par le plan directeur de 2001 – extension sur la zone agricole, flexibilité dans l'affectation des zones et ouverture transfrontalière – couplés aux composantes de la doxa planificatrice actuelle – développement des infrastructures de mobilités collectives, densification urbaine et création de « centralités secondaires », mixités sociale et fonctionnelle, ou encore extension des réseaux de mobilité douce.

Le grand projet d'infrastructure ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) peut être considéré comme le fer de lance de cette recomposition du territoire transfrontalier. Tout d'abord, il est la première réalisation concrète à usage quotidien d'un projet de développement territorial, géographique et économique qui a envahi depuis de nombreuses années la presse quotidienne et spécialisée : la région métropolitaine franco-valdo-genevoise. Si le plan d'agglomération de cet espace fonctionnel a le mérite d'exister et d'être porteur, il n'af-

fecte en rien pour l'instant le quotidien de ses habitants. Même si selon les prévisions « plus de 80 % des utilisateurs du CEVA le seront sur des trajets dont l'origine et la destination sont situés en Suisse »<sup>1</sup>, à l'usage, il finira probablement par effacer la perception de la frontière institutionnelle qui sépare Genève d'Annemasse.

Le CEVA n'a pas simplement été conçu comme un projet ferroviaire, mais aussi comme un outil de la fabrique urbaine. A l'instar de Zurich et de son réseau de RER tentaculaire, mais avec quelques années de retard, les autorités cantonales, municipales et les CFF profitent des opportunités foncières produites par ce projet pour structurer la croissance urbaine. L'objectif est bien évidemment de densifier autour des cinq stations qui rythment le trajet entre Cornavin et Annemasse. Ces interfaces font l'objet d'une série de projets de « revalorisation » qui peuvent aller d'un projet d'espaces publics à l'émergence d'une nouvelle polarité ou centralité. Ces différents programmes, qui ont tous fait l'objet de concours ou de mandats d'études parallèles, vont redessiner architecturalement et urbanistiquement Genève.

Afin de mesurer l'ampleur des travaux engagés par les autorités publiques, nous passons en revue, de manière succincte mais exhaustive, les futurs développements des interfaces du CEVA (voir fig. 2, p. 9).

<sup>1</sup> FAI, « CEVA », *Interface* 16, 2012, Genève, p. 6