

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (2020)
Heft:	3
Artikel:	La voie verte CEVA à Genève : retour d'expérience sur un projet de mobilité douce transfrontalier
Autor:	Duclos, Damien
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-956824

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: 24.01.2026

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

La voie verte CEVA à Genève: retour d'expérience sur un projet de mobilité douce transfrontalier

DAMIEN DUCLOS

Chef de projet – Service des routes (SR) (Anciennement auprès de la voie verte CEVA), République et Canton de Genève.

Entretien réalisé par Dimitri Marincek, rédaction de COLLAGE.



[ILL. 1]

Lorsque l'on évoque les frontières, la mobilité douce est rarement au cœur des débats. Le présent article s'intéresse à la voie verte, une liaison de mobilité douce transfrontalière qui traverse l'agglomération de Genève. Le premier tronçon («voie verte CEVA») a ouvert en 2018 et relie la gare des Eaux-vives à Annemasse en France, au-dessus de la tranchée couverte du Léman Express (anciennement CEVA). Damien Duclos, ancien chef de projet, nous explique le fonctionnement de la coopération transfrontalière, de la planification à la réalisation, ses limites, et les leçons à tirer de ce projet.

COLLAGE (C): Pourriez-vous présenter en quelques mots le concept de la voie verte?

DAMIEN DUCLOS (DD): Au départ, le projet ferroviaire CEVA était prévu en surface sur ce secteur. Suite à une pression politique, les études ont été modifiées et un budget complémentaire a été voté pour pouvoir enterrer ce tronçon. Ceci permettait de dégager en surface des espaces pour la compensation écologique. Au début, un simple cheminement était envisagé. Petit à petit, celui-ci a évolué en un espace partagé entre cyclistes et piétons. Une première image a émergé en 2012, avec les autorisations de construire, et en 2015 nous avons travaillé avec un bureau sur la conception de la voie verte. Depuis

2015, les communes traversées ont été impliquées dans les études, soit la ville de Genève, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex. Nous avions régulièrement des comités de pilotage qui réunissaient les exécutifs des communes traversées, auxquels on présentait les budgets, les images directrices et les tracés, ainsi que les principes de traversée routière.

C: Les acteurs côté français ont-ils été impliqués dans ce concept?

DD: Nous avons eu très peu d'échanges sur le principe de la voie verte. Au départ, en 2012, le côté français était peu impliqué, mais il a rapidement rattrapé le côté suisse en termes d'autorisations de construire, les procédures pouvant y être nettement plus rapides. Puisque le tronçon français était moins long que du côté suisse (800 m contre 3.5 km), les travaux ont commencé après et ont été terminés avant. Comme nous avions déjà les plans et autorisations lorsqu'ils se sont lancés, ils se sont adaptés à notre projet. Par la suite, nous avons eu beaucoup d'échanges pour coordonner l'infrastructure, pour que leur tranchée tombe bien en face de la nôtre. Le premier échange date de 2016. Les contrôles aux frontières ont été abordés lors d'une de nos rencontres. Les deux



[ILL. 2] L'exigence de perméabilité du sol a impliqué d'opter pour des revêtements différenciés côté Suisse. (Photos: Lucas Haldimann)



[ILL. 3+4] Une «philosophie» de gestion des intersections très différente: signalétique côté suisse (gauche), obstacles physiques côté français (droite).



[ILL. 4]

services douaniers ont défini la procédure à respecter, avec l'installation d'un poste côté France, mais pas côté Suisse. Il a été estimé qu'il n'y avait pas besoin de créer un nouveau poste au niveau de la traversée du Foron (la rivière qui marque la frontière), où un simple panneau signale l'entrée sur le territoire helvétique.

Le principe de la voie verte était de développer la mobilité douce. Mais pour la réalisation en surface, rien n'était réellement défini.

C: Quelles ont été les différences entre le projet de voie verte des côtés français et suisse?

DD: Le principe de la voie verte était de développer la mobilité douce. Mais pour la réalisation en surface, rien n'était réellement défini. Côté suisse, la voie verte est un espace partagé entre piétons et cyclistes, alors que côté France, chacun a une voie spécifique pour se déplacer. Les réglementations différentes l'expliquent. Nous n'avions pas le même cahier des charges à la base. En Suisse, le cahier des charges du CEVA exigeait une compensation écologique qui impliquait de restituer les milieux écologiques d'avant la réalisation, replanter des arbres, des milieux secs et humides. Nous avons donc opté pour un revêtement en gravier pour la partie piétonne, afin de garder la perméabilité du sol [ILL. 2]. Le projet français n'avait pas les mêmes contraintes, bien qu'il comprenne des espaces verts. Un enrobé y a été réalisé sur toute la largeur des cheminements, aussi bien piétonniers que cyclistes, avec un grenaillage en surface pour les différencier. La gestion des croisements avec les routes était également différente [ILL. 3+4]. Du côté français, des chicanes imposent aux cyclistes de poser pied à terre avant de franchir la route. Ces chicanes ont pour but d'empêcher les scooters d'emprunter la voie verte

et de ralentir les vélos aux carrefours. Côté suisse, le carrefour n'est signalé qu'à l'aide de potelets. Il s'agit plus d'une signalétique que d'un obstacle physique. On a fait le pari de moins contraindre, en espérant que les gens respectent les carrefours et les croisements.

C: Comment s'est passée la communication entre les côtés suisse et français lors des phases de planification et de réalisation?

DD: Nous étions en contact direct avec le bureau d'études chargé du projet côté français. Les informations transmises étaient relayées au comité de pilotage, de manière à pouvoir se positionner sur les options d'aménagement prises de part et d'autre. C'est en connaissance de cause que nous avons opté pour des aménagements différents. Au niveau de l'ouvrage, lors du raccord sur le pont du Foron, nous avons dû adapter notre projet au tracé déjà réalisé côté français, car il y avait une vingtaine de centimètres de décalage. On contrôlait régulièrement que leurs plans d'exécution soient à peu près conformes au projet que nous avions validé, notamment concernant les aménagements de surface. Nous avions un peu de latitude avec les aménagements à réaliser de part et d'autre.

C: Y avait-il une différence entre la coordination pour le projet ferroviaire et pour celui de la voie verte?

DD: Puisque les installations ferroviaires sont différentes de chaque côté de la frontière, par exemple l'intensité électrique pour la ligne et la signalétique, les échanges sur ce point ont été très nombreux. Pour la voie verte, il y avait moins de contraintes et donc moins besoin de coordonner.

Que ce soit sur un revêtement en enrobé ou sur du stabilisé, les piétons et les cyclistes peuvent toujours circuler.

C: La coordination a-t-elle porté sur l'ensemble du tronçon ou s'est-elle focalisée sur la zone de «raccordement»?

DD: Les échanges devaient porter sur l'ensemble du tronçon mais, dans les faits, on a surtout travaillé sur l'ouvrage autour du Foron, pour que le raccord du projet fonctionne.

C: Un projet comme la voie verte CEVA est-il plus compliqué à réaliser qu'un projet qui aurait été réalisé entièrement du côté Suisse?

DD: Oui, il y a besoin de davantage de coordination et de planification. Il s'agissait notamment de fixer des délais pour la livraison, côté français, des emprises et de l'ouvrage terminé, afin de pouvoir poursuivre notre ouvrage ensuite. Cela fonctionne comme deux projets distincts, mais contigus.

C: Quelles sont les difficultés à réaliser un projet transfrontalier tel que la voie verte?

DD: Il faut planifier l'exécution sur deux points en particulier. Tout d'abord, l'ouvrage en lui-même et la cohérence des plans pour permettre techniquement le raccord. Ensuite, il faut mettre en place une coordination de planification, c'est-à-dire «Qui intervient, à quel moment?». Cela fonctionne bien, qu'il s'agisse d'un projet transfrontalier ou de deux projets du côté Suisse, car c'est simplement de la coordination de projets. Au final, l'exécution du projet n'est pas problématique en soi, qu'il s'agisse d'un projet transfrontalier ou non, dès lors que les autorisations sont données de part et d'autre. C'est le même type de coordination qu'entre deux maîtres d'œuvre suisses, qui peuvent travailler en parallèle.

C: La coopération transfrontalière est-elle comparable à celle nécessaire entre plusieurs communes ou cantons suisses?

DD: Oui, cela fonctionne à peu près sur les mêmes principes: il s'agit d'échanger et de planifier ensemble. Une condition-clé est que la communication puisse se faire de manière libre et directe entre les chefs de projet, ainsi qu'avec les mandataires.

C: Aurait-il été possible de construire une voie verte sans le CEVA?

DD: C'est l'opportunité de la tranchée couverte du CEVA qui a fait naître la voie verte, en libérant les espaces nécessaires à sa réalisation. A cet emplacement, il y avait une voie de chemin de fer désaffectée. Cet emplacement avait donc l'avantage de créer une trace au milieu de l'urbanisation, même sans l'ouvrage du CEVA en-dessous.

C: Quel est l'avenir de la coopération transfrontalière dans le domaine de la mobilité douce?

DD: La mobilité douce va se développer de plus en plus. On veut réduire les déplacements transfrontaliers en transports individuels motorisés, il faut donc trouver des solutions du côté des transports en commun et de la mobilité douce. Je pense qu'il n'y a rien qui puisse bloquer ces développements. Un vélo qui roule en France ou en Suisse a besoin d'un maillage de mobilité douce, qui doit être développé de part et d'autre. Le franchissement de la frontière est une bonne chose, mais il est surtout important que, de chaque côté, un vrai réseau de mobilité douce existe pour que les gens puissent rejoindre ces axes forts facilement.

Un vélo qui roule en France ou en Suisse a besoin d'un maillage de mobilité douce, qui doit être développé de part et d'autre.

C: La manière dont le projet de voie verte a été mené vous semble-t-elle exemplaire à cet égard?

DD: La question du maillage a été très compliquée. Pour le tracé principal, cela a bien fonctionné car les emprises étaient réservées. Pour les pénétrantes dans les quartiers, nous avons rencontré beaucoup de réticence de la part des propriétaires

fonciers. Nous souhaitons ouvrir l'ensemble de la voie verte aux abords des écoles situées le long de celle-ci, mais nous avons dû grillager la majorité du tracé.

C: Après l'ouverture de la voie verte CEVA, il y a eu plusieurs critiques sur les choix d'aménagements (le revêtement, les gabarits). Comment les expliquez-vous?

DD: Les choix d'aménagements résultent d'un cahier des charges qui était assez contraint, notamment au niveau de la compensation écologique. C'est en jonglant avec ces différentes charges que l'on arrive à l'image actuelle. L'architecte paysagiste était très «ceinturé», il avait peu de marge de manœuvre.

Les choix d'aménagement résultent d'un cahier des charges qui était assez contraint, notamment au niveau de la compensation écologique.

C: Y a-t-il un lien entre la dimension transfrontalière de la voie verte et les critiques émises à son encontre?

DD: Cela pourrait être un peu lié. Puisque les aménagements sont différents côté français, cela donne l'occasion de comparer. Certaines critiques disaient que c'est mieux en France parce qu'il y a du gazon. Mais le cahier des charges et les contraintes n'étaient pas les mêmes: en Suisse par exemple, on était obligé de faire de la prairie maigre.

C: Auriez-vous souhaité avoir une meilleure vision du projet de voie verte développé du côté français?

DD: Il aurait été intéressant de se rapprocher et d'avoir une image directrice identique de part et d'autre de la frontière. Lorsqu'il s'agit de développer des emprises dans un nouvel espace, il me semble clair qu'il faudrait avoir une meilleure cohérence entre les projets français et suisses.

C: Cette plus grande cohérence entre projets serait-elle possible avec les régulations actuelles?

DD: Oui, comme ces projets transfrontaliers font partie du projet d'agglomération, il devrait y avoir une cohérence pour chacun d'eux. Les deux parties devraient logiquement s'en construire une image commune.

C: Quel enseignement tirez-vous de cette expérience de coopération transfrontalière?

DD: La coordination est possible et permet d'obtenir des projets cohérents de part et d'autre de la frontière. Toutefois, le contenu du cahier des charges – et en particulier les contraintes à prendre en compte – joue un rôle crucial dans la possibilité de développer une image commune.

ZUSAMMENFASSUNG

Die «Voie verte CEVA» in Genf: ein grenzüberschreitendes Langsamverkehrsprojekt

Das Thema grenzüberschreitende Mobilität assoziiert man eher selten mit dem Langsamverkehr. Die Voie Verte in der Genfer Agglomeration ist jedoch ein interessantes Beispiel dafür. Da die CEVA (Bahnstrecke Cornavin–Eaux–Vives–Annemasse) unter die Erde verlegt wurde, konnte auf der darüber entstandenen Fläche der erste Abschnitt realisiert werden: ein Weg für den Fuss- und Veloverkehr, der die Bahnhöfe Eaux–Vives in Genf und Annemasse in Frankreich verbindet. Im Interview schildert Projektleiter Damien Duclos die grenzüberschreitende Zusammenarbeit während der Planung und Realisierung der Voie Verte. Das Hauptproblem bestand in der Koordination der zwei beidseits der Grenze entwickelten Projekte. Technisch klappte das Zusammenfügen der beiden Bauwerke bestens, dank gutem Informationsfluss und gemeinsamem Zeitplan. Die Koordination der Leitbilder für die Voie Verte erwies sich hingegen als schwieriger. Unterschiedliche Pflichtenhefte, Reglementierungen und Gestaltungsgrundsätze wirkten sich auf die jeweiligen Projekte erschwerend aus. Die Anforderungen bezüglich ökologischer Kompensation führten gestalterisch zu gegensätzlichen Ausführungen, die zu diskutieren gaben. Das Projekt zeigt, dass es noch Fortschritte braucht, um bei grenzüberschreitenden Langsamverkehr-Projekten Einheitlichkeit übers Ganze zu erreichen. Ein gemeinsam erstelltes Pflichtenheft könnte dabei ein Schlüsselinstrument darstellen.

RIASSUNTO

Collaborazione transfrontaliera a beneficio della mobilità lenta

La mobilità lenta è raramente presa in considerazione quando si parla di mobilità transfrontaliera. Nell'agglomerato di Ginevra, tuttavia, la *voie verte* è un esempio interessante. La costruzione della galleria artificiale del CEVA [1] ha permesso di realizzarne il primo tratto: un percorso pedonale e ciclabile tra la stazione di Eaux–Vives a Ginevra e la stazione di Annemasse in Francia. In questa intervista, Damien Duclos, ex capo progetto, spiega come si è svolta la collaborazione transfrontaliera durante le fasi di pianificazione e realizzazione della *voie verte*. La sfida principale è stata quella di coordinare i due progetti sviluppati al di qua e al di là del confine franco-svizzero. La parte tecnica riguardante il congiungimento delle due opere è riuscita grazie al buon funzionamento dello scambio di informazioni e alla definizione di un programma lavori comune. Ciononostante, il coordinamento delle strategie per la *voie verte* si sta rivelando più difficile del previsto. Le differenze nei capitoli d'oneri, nei regolamenti e nella concezione pesano sui rispettivi progetti. Le esigenze di compensazione ecologica conducono a delle concezioni contrastanti che sono oggetto di discussione. Questa infrastruttura dimostra che sono necessari ancora dei progressi per garantire coerenza nei progetti in favore della mobilità lenta transfrontaliera. Uno degli strumenti chiave per raggiungere questo obiettivo potrebbe essere la definizione di un capitolo d'oneri comune.

[1] Linea ferroviaria transfrontaliera tra Ginevra e Annemasse (Cornavin–Eaux–Vives–Annemasse), ndt