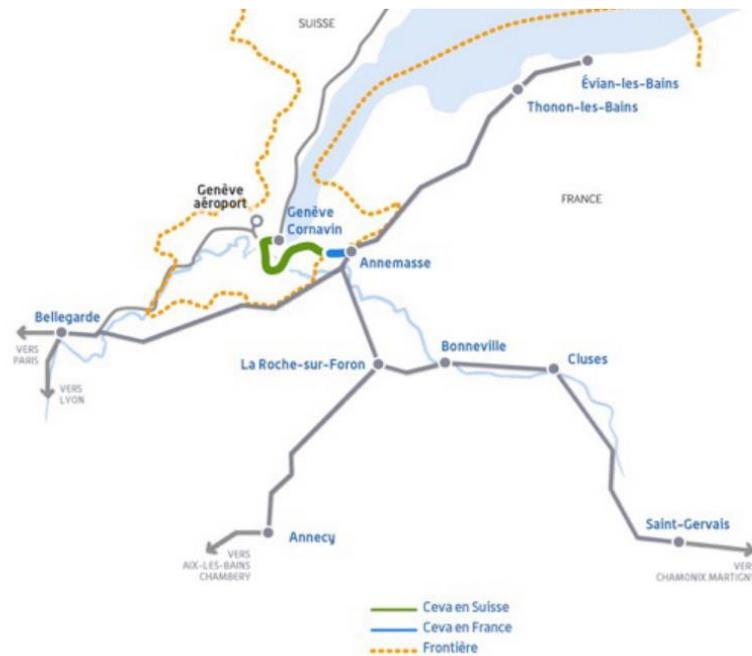


## Ouvrage d'infrastructure transfrontalière du CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse)



Source : SNCF réseau <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/cartes/liaison-transfrontaliere-ceva>

### Genèse du projet

L'ambition de relier Annemasse à Genève Cornavin par le train n'est pas nouvelle puisque dès la **fin du XIX<sup>ème</sup> siècle**, le Canton de Genève projetait la **construction d'une ligne ferroviaire entre Annemasse et Genève**. Le 14 juin 1881, une convention franco-suisse est signée en ce sens, chaque gouvernement devant assurer la construction de la ligne sur son territoire. **La liaison Eaux-Vives – Annemasse est inaugurée en 1888**. **Concernant la liaison Genève Cornavin – Eaux-Vives**, une convention est signée entre la Confédération suisse et la République et Canton de Genève en mai 1912. Des premières études sont conduites, cependant, la guerre et les périodes de difficultés économiques freinent la réalisation du projet.

Entre les années 1920 et les années 1950, plusieurs conventions sont conclues entre la Confédération Suisse, les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) et le Canton de Genève en vue de réaliser le raccordement. Le tracé Cornavin–La Praille, est réalisé dans les années 1940, mais pas la liaison La Praille-Eaux-Vives qui subit des oppositions (juridiques, économiques et politiques). Puis, l'automobile prend progressivement le pas sur le ferroviaire, et le raccordement du réseau à l'aéroport est jugé une priorité. **Le projet est interrompu jusqu'au début des années 2000** où un **protocole d'accord** est signé **entre la Confédération suisse, le Canton de Genève et les CFF en avril 2002**, mettant en œuvre la convention de 1912.

**Le 6 mai 2008**, l'Office fédéral des transports (OFT) délivre **l'autorisation de construire**. De nombreux recours sont cependant émis contre le projet, notamment de la part d'associations qui s'inquiètent entre autres des répercussions au niveau du bruit et des vibrations pour les riverains. **Les premiers coups de pioches ont commencé en novembre 2011** (presque 100 ans après la signature de la toute première convention) **pour la partie suisse**. Pour les travaux **sur la partie transfrontalière** (Eaux-Vives – Annemasse) **les travaux ont débuté en 2015** après la signature d'une convention franco-suisse en 2014.

## La mobilité au cœur de la relance du projet

**Les besoins croissants de mobilité** forment le **principal enjeu de la construction de l'infrastructure transfrontalière du CEVA et plus largement de la création de l'offre de transport Léman Express (voir schéma page 3)**. Le Grand Genève est **l'une des agglomérations les plus dynamiques d'Europe** entraînant une intensification des déplacements.

En 2017, on comptait 632 000 déplacements quotidiens entrants et sortants du Canton de Genève, en forte augmentation depuis les années 2000. Parmi ces déplacements, en moyenne plus de 85% d'entre eux sont effectués en voiture et atteignent même 97% pour les déplacements transfrontaliers avec la Haute-Savoie<sup>1</sup>. En effet, la connexion ferroviaire entre la Suisse et la Haute-Savoie, via la gare d'Annemasse, étant manquante, le développement de l'offre de transport dans le territoire du Grand Genève était donc nécessaire.

Cela soulève ainsi **d'autres enjeux**, notamment de **santé publique** (qualité de l'air), **économiques** (travail transfrontalier) **et environnementaux** (pollution) qui rendent le projet d'autant plus pertinent. Egalement central au projet est **l'aménagement du territoire** avec la **construction de logements et zones d'activités** dans un contexte de croissance démographique (+1% par an) sous l'impulsion du GLCT Grand Genève et de ses projets d'agglomération.

## Cadre juridique du CEVA

### **Partie Suisse : Liaison Cornavin – Eaux-Vives**

- Convention du 7 mai 1912 entre la Confédération Suisse et le Canton de Genève,
- Loi Fédérale sur les Chemins de Fer, 20 décembre 1957,
- Protocole d'Accord du 26 Avril 2002.

### **Partie Transfrontalière : Liaison Eaux-Vives – Annemasse**

- Convention entre la Suisse et la France pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève, 14 juin 1881.
- Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française, 5 novembre 1999.
- Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par la route, 21 juin 1999.
- Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.
- Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève, le 19 mars 2014.

## Les parties prenantes CEVA

Le projet se déroulant sur le territoire du Grand Genève, une multitude d'acteurs à différentes échelles ont été mobilisés. De chaque côté de la frontière le **gestionnaire d'infrastructure ferroviaire** est le **maître d'ouvrage** sur son territoire : **SNCF Réseau** pour les 2.5 km de lignes en France et les **CFF** pour les 14 km de lignes en Suisse. En outre, du côté français on compte **les partenaires suivants** : l'État français, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Conseil Départemental de Haute-Savoie, Annemasse Agglo, le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC), et 5 collectivités locales (les communautés de communes Cluses Arve et Montagnes, Pays du Mont-Blanc, Faucigny Glières, Arve et Salève et Pays Rochois), ainsi que l'Office Fédéral des Transports (OFT). Du côté Suisse, le projet est également porté par la République et Canton de Genève.

---

<sup>1</sup> Frontière Genève – Vaud : 200 000 déplacements, 68% en voitures ; frontière Genève – Ain : 125 000 déplacements, 89% en voitures ; frontière Genève – Haute-Savoie : 300 000 déplacements, 97% en voitures ; moyenne des déplacements frontières Genève – Ain et Haute-Savoie : 95% en voitures

### **La répartition des coûts CEVA**

**Du côté français 234,2 millions d'euro ont été investis**, répartis entre le département de la Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'Etat français, SNCF Réseau, l'Office Fédéral des Transports (Suisse), Annemasse Agglo, le SIAC<sup>2</sup>, l'Union européenne ainsi que les 5 communautés de communes précitées.

A noter que les CFF prennent en charge à hauteur de 75 millions d'euros la création d'une quatrième voie en gare d'Annemasse qui permettra l'accueil des trains suisse mono-courants.

**Du côté Suisse**, les **1,2 milliard d'euros** ont été partagés entre la Confédération suisse à 56% et le Canton de Genève à 44%. A noter que l'Union européenne a apporté une subvention au projet à hauteur de 1 million d'euros.

### **La nouvelle infrastructure transfrontalière du CEVA intégrée à l'offre de transport du Léman Express**

Les infrastructures du CEVA sont la base du futur réseau Léman Express, qui deviendra le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe sur l'ensemble du bassin du Grand Genève (voir fiche « offre de transport Léman Express avec plan du réseau).

Il est à noter que le CEVA permet également des améliorations d'infrastructures pour d'autres trafics ferroviaires du territoire (ex : ligne REGIO Express Annemasse - Saint Maurice-Vevey).

**Le 15 décembre 2019, à 5h05, le premier train du réseau du Léman Express au départ d'Annemasse circulera** sur les 16 km de la nouvelle infrastructure transfrontalière du CEVA.

---

<sup>2</sup> Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais