



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Cornavin Eaux-Vives Annemasse

Question orale n° 1831

## Texte de la question

M. Claude Birraux appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le projet de liaison franco-suisse Cornavin Eaux-Vives Annemasse dit CEVA. Ce projet est ancien puisqu'il est inscrit dans une convention datant de 1912. En août 2002, la confédération, le canton de Genève et les CFF réactualisent la convention de 1912 pour la réalisation du CEVA. En 2006, le Parlement fédéral Suisse vote 550 millions de francs suisses pour compléter le financement suisse du CEVA et confirme le projet technique, qui est prévu en souterrain dans toutes les zones denses. C'est donc en souterrain que ce projet arrive à la frontière franco-suisse. Le parcours entre les deux extrémités, Cornavin et Annemasse durerait vingt minutes, ce qui est un gain de temps important par rapport à l'automobile. Le CEVA n'est pas seulement une structure intra-urbaine. C'est un maillon d'un réseau régional pouvant admettre des trains de grandes lignes, permettant par exemple des liaisons cadencées entre Lausanne et Annecy ou Lyon et Evian. Depuis la gare d'Annemasse, le raccordement au CEVA permettra d'irriguer Thonon, Evian, Bonneville, Le Fayet, Chamonix, Annecy. Les études conduites par la SNCF-RFF montrent que le tracé le plus réaliste et imposant le moins de contraintes de matériel et d'exploitation est la solution en tranchée couverte. Reste le problème du financement, le coût variant de 87 à 93 millions d'euros. Pour la voie en surface, l'État s'était engagé pour 15 millions d'euros, mais cette option n'est plus envisageable. Le conseil général s'engage à la même hauteur que l'État. Peu avant Noël, le président de la région Rhône-Alpes a annoncé qu'il porterait la part régionale à 20 millions d'euros. Il lui demande si l'État est disposé à augmenter sa contribution pour boucler le financement et à quelle date il désignera le maître d'ouvrage.

## Texte de la réponse

### FINANCEMENT DU PROJET FERROVIAIRE CORNAVIN - EAUX-VIVES - ANNEMASSE

M. le président. La parole est à M. Claude Birraux, pour exposer sa question, n° 1831, relative au financement du projet ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse.

M. Claude Birraux. Monsieur le président, je souhaite interroger M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le projet de liaison franco-suisse Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse - le CEVA. J'y associe, avec leur accord, mes collègues Étienne Blanc, député de l'Ain, Marc Francina et Martial Saddier, députés de Haute-Savoie.

Ce projet est ancien, puisqu'il est inscrit dans une convention entre la Confédération helvétique et le canton de Genève datant de 1912. En août 2002, la Confédération, le canton de Genève et les chemins de fer fédéraux réactualisent la convention de 1912 pour la réalisation du CEVA.

En 2006, le Parlement fédéral suisse vote 550 millions de francs suisses pour compléter le financement suisse du CEVA et confirme le projet technique, qui est prévu en souterrain dans toutes les zones denses. C'est donc en souterrain que ce projet arrive à la frontière franco-suisse.

Le parcours entre les deux extrémités, Cornavin et Annemasse, durerait vingt minutes, ce qui est un gain de temps important par rapport à l'automobile. Le CEVA n'est pas seulement une structure interurbaine. C'est un

maillon d'un réseau régional pouvant admettre des trains de grandes lignes - des TGV roulant à 100 kilomètres à l'heure pourront l'emprunter -, permettant par exemple des liaisons cadencées entre Lausanne et Annecy ou Lyon et Évian. De la gare d'Annemasse, le raccordement au CEVA permettra d'irriguer Thonon, Évian, Bonneville, Le Fayet, Chamonix, Annecy. C'est donc l'ensemble du département qui est intéressé.

Les études conduites par la SNCF et par RFF montrent que la solution la plus réaliste, celle qui impose le moins de contraintes de matériel et d'exploitation, est le tracé en tranchée couverte. On peut longuement philosopher sur les mérites comparés du CEVA et d'un RER. Peine perdue. La Suisse a choisi et a mis en place les financements du gouvernement fédéral et du gouvernement cantonal. Elle a déjà commencé les travaux et inauguré la première tranche, le 21 décembre dernier. Vous ne pouvez donc plus rien changer : c'est ainsi. Ce projet est bon, et je le soutiens totalement, comme mes collègues Blanc, Francina et Saddier. Dans le département de la Haute-Savoie, où le nombre de voitures a augmenté de 40 % depuis quinze ans, et où la population progresse de 6 000 à 8 000 habitants par an, il est structurant, au moins pour le nord du département.

Reste le problème du financement, le coût variant de 87 à 93 millions d'euros. Pour la voie en surface, l'État s'était engagé pour 15 millions d'euros, mais cette option n'est plus envisageable, à moins que M. Jean Nouvel, l'architecte qui a été retenu pour réaliser les gares, ne trouve un procédé nouveau consistant à faire des ascenseurs pour train. (*Sourires.*) Le conseil général s'engage à la même hauteur que l'État. Peu avant Noël, le président de la région Rhône-Alpes a annoncé qu'il porterait la part régionale à 20 millions d'euros. L'État est-il disposé à augmenter sa contribution pour boucler le financement ? À quelle date désignera-t-il le maître d'ouvrage ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Monsieur le député, comme vous l'avez dit, le projet de liaison franco-suisse Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse permettra une liaison ferroviaire de qualité entre l'agglomération genevoise et celle d'Annemasse. À de nombreuses reprises, vous avez appelé mon attention sur ce projet que je sais très important pour vous et vos collègues de Haute-Savoie.

Réseau ferré de France a étudié les deux solutions possibles, l'une en surface, l'autre en souterrain. L'écart de coût entre ces solutions est considérable, puisque le montant des investissements pour la solution en surface s'élève à 43 millions d'euros, alors que la solution en tranchée couverte coûterait 93 millions d'euros.

Sur le plan technique, RFF a apporté des améliorations à la solution en surface, en prévoyant des passages dénivelés et des protections phoniques supplémentaires, qui répondent aux fonctionnalités attendues de cette liaison.

La participation financière de l'État a donc été fixée sur cette base à hauteur de 15 millions d'euros. Dans l'état actuel de nos discussions, cette participation est prévue dans le contrat de projet de la région Rhône-Alpes. D'autres projets complémentaires sont également prévus autour d'Annemasse, tels que des aménagements en gare et autour de l'Étoile d'Annemasse.

J'ai eu l'occasion d'indiquer à de nombreuses reprises que l'État n'était nullement opposé à la mise en oeuvre d'une solution enterrée, dès lors que le financement correspondant serait trouvé par les collectivités locales. C'est dans cet objectif que l'État, par l'intermédiaire du préfet, a sollicité ces collectivités. À ce stade, les financements mobilisés de la part de RFF, de la région et de l'État permettent de réaliser la solution de base. Les discussions avec les collectivités, qui doivent abonder leur participation, doivent se poursuivre. Bien entendu, je souhaite qu'elles puissent aboutir à la réalisation de ce projet ambitieux.

Concernant la maîtrise d'ouvrage de l'opération, une concertation est en cours entre RFF, les chemins de fer fédéraux suisses - CFF - et l'Office fédéral des transports pour définir la meilleure organisation possible, compte tenu de la complexité à la fois juridique et technique du projet. J'ai demandé au président de RFF de vous tenir personnellement et précisément informé de l'évolution de ces discussions afin d'assurer la transparence et la plus grande efficacité possible.

M. le président. La parole est à M. Claude Birraux.

M. Claude Birraux. Monsieur le ministre, je souhaite que vous répétiez à vos services, d'abord, qu'il s'agit d'un bon projet et, ensuite, que moi-même et les collègues qui s'associent à ma question le soutenons fermement. Il ne s'agit pas d'une ligne interurbaine banale puisque les TGV pourront y circuler. Parallèlement, dans le projet dit d'agglomération franco-valdo-genevoise, un TCSP sur le territoire de la sous-préfecture de Saint-Julien-en-Genevois est en cours d'étude.

Monsieur le ministre, il ne faut pas, s'agissant de notre relation avec le préfet de région, jouer au poker menteur. Vous me dites que le préfet négocie. Cependant, celui-ci a fait savoir aux collectivités qu'il n'avait pas un euro de plus à mettre que les 15 millions prévus et qu'elles devaient donc se débrouiller. Si l'on en reste à cette attitude de blocage, on n'avancera pas.

Pour ce qui est de la maîtrise d'ouvrage, le projet de convention internationale que rédigent RFF et les chemins de fer fédéraux, la confierait à CFF, ce dont RFF m'informerait peut-être après coup.

Un financement est possible qui s'articulerait de la manière suivante : collectivités locales - région et conseil général - 21 millions chacune ; État, 21 millions ; les 8 millions du passage de la frontière sont acquis ; RFF, 13 millions ; la communauté de communes accepte de passer de 5,5 millions à 9 millions : soit un total égale aux 93 millions du coût du projet.

Si la situation reste bloquée, on risque d'ouvrir une crise politique avec la Suisse puisque c'est bien d'une convention internationale qu'il s'agit. La détermination des Suisses à réaliser cette ligne internationale étant totale, pour ce qui me concerne, je ne déclarerai pas la guerre à notre voisin ! (*Sourires.*)

M. Joël Giraud. Très bien !

M. Patrice Martin-Lalande. Il faut rester neutres !

## Données clés

**Auteur :** [M. Claude Birraux](#)

**Circonscription :** Haute-Savoie (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1831

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 janvier 2007, page 416

**Réponse publiée le :** 17 janvier 2007, page 284

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 janvier 2007