

14.071

## **Message**

### **relatif à la 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**

du 19 septembre 2014

---

Messieurs les Présidents,  
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention du 19 mars 2014 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, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

19 septembre 2014

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Didier Burkhalter  
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

---

## Condensé

*Le présent message a pour objet la ratification de la 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, signée par la Suisse et la France à Paris le 19 mars 2014, ainsi que l'approbation du financement extraterritorial par la Suisse de la construction et de l'entretien d'une voie à courant de traction suisse dans la gare d'Annemasse.*

### Contexte

*La 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 régit la construction, l'entretien, l'exploitation et les prescriptions d'exploitation de ce tronçon transfrontalier entre Genève-Eaux-Vives et Annemasse ainsi que la liaison de cette ligne à Genève-Cornavin. Cette convention a été signée le 19 mars 2014 par Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard et par Monsieur le Ministre Frédéric Cuvillier. Elle est soumise pour ratification au Parlement.*

### Contenu du projet CEVA

*La liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) comprend la réalisation en Suisse d'une nouvelle ligne d'environ 14 km jusqu'à la frontière française, la transformation de deux gares existantes, la construction de quatre nouvelles stations ainsi que la réalisation en France d'une ligne de 2 km jusqu'à la gare d'Annemasse. Les Chambres fédérales ont reconnu l'importance du CEVA en l'intégrant dans la liste des projets urgents de la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure. Les coûts estimés des travaux en Suisse s'élèvent à 1567 millions de francs (prix d'octobre 2008).*

*Le CEVA permettra d'exploiter un réseau régional (RER) qui couvrira un périmètre situé entre les gares de Lausanne, Bellegarde, Annecy, Saint-Gervais et Évian. Un bassin de population de près d'un million d'habitants se trouvera ainsi connecté à un réseau ferroviaire de 230 km.*

*Pour que les trains suisses RegioExpress (RE) monocourant puissent arriver en gare d'Annemasse, la convention prévoit la construction d'une voie supplémentaire à courant de traction suisse dans la gare d'Annemasse. Par dérogation au principe de territorialité, la Suisse paie cette voie et son entretien au moyen d'un montant forfaitaire et libératoire de 15,7 millions d'euros.*

---

*Cette réalisation permettra d'étoffer l'offre de prestations RE de Lausanne à Annemasse sans devoir transformer les véhicules, et de délester la gare de Genève-Cornavin. Construire une voie de rebroussement pour les trains RE en dehors de la gare de Genève ne serait envisageable ni du point de vue des coûts ni de celui de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi le Conseil fédéral est d'avis qu'il est justifié de déroger au principe de territorialité pour adopter une solution à moindres frais qui permet du même coup d'améliorer l'offre.*

# Message

## 1 **Présentation de la convention**

### 1.1 **Contexte**

#### 1.1.1 **Des prémices du projet au protocole d'accord de 2002**

Dès l'établissement de la ligne Lyon–Genève et de son prolongement jusqu'à Lausanne, dans le courant de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'une des préoccupations constantes du gouvernement genevois fut de relier Genève à la Savoie par une voie ferrée. En 1876 déjà, le Grand Conseil du canton de Genève chargea le Conseil d'Etat de demander, au nom de l'Etat, la concession d'un chemin de fer de Genève par Carouge et Chêne jusqu'à la frontière française vers Annemasse. Cette concession fut accordée par l'Assemblée fédérale le 22 juin 1877. Ces démarches aboutirent par ailleurs à la signature de la Convention entre la Suisse et la France pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève<sup>1</sup> en date du 14 juin 1881.

La question de l'établissement du raccordement Cornavin–Eaux-Vives fut ainsi résolue en même temps que celle du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève–La Plaine, par la conclusion d'une convention entre la Confédération suisse et le canton de Genève. C'est ainsi que le 7 mai 1912, la Confédération suisse et le canton de Genève conclurent la convention concernant le rachat de la gare de Genève-Cornavin et du chemin de fer de Genève à La Plaine (frontière nationale), l'établissement et l'exploitation d'une ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives et la remise, aux Chemins de fer fédéraux, du chemin de fer des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse (ci-après: la convention de 1912)<sup>2</sup>.

En 1986, le Conseil d'Etat demanda à nouveau au Conseil fédéral la réalisation de la ligne de raccordement La Praille–Eaux-Vives. Par courrier du 15 décembre 1986, le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie répondit au Conseil d'Etat genevois que la Confédération n'entendait pas mettre en doute la validité de la convention de 1912. Un groupe de travail fut d'ailleurs constitué afin de réactualiser cet accord.

Au début des années 1990, une «étude de réactualisation des éléments de décision pour le raccordement La Praille–Eaux-Vives» fut réalisée d'entente entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève.

Le 4 octobre 2000, le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) confirma une fois de plus, dans un courrier adressé au Conseil d'Etat, que la convention de 1912 était toujours en vigueur. Il souligna toutefois que le contexte avait fortement changé depuis 1912, les conditions prévalant au moment de la signature de la convention n'étant plus les mêmes, et qu'il était dès lors opportun de constituer un groupe de travail composé de

<sup>1</sup> RS 0.742.140.334.93

<sup>2</sup> Voir annexe de la loi fédérale du 10 juillet 1912 portant développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois (RS 742.32)

représentants de la Confédération, des CFF et du canton de Genève chargé de réactualiser la convention.

C'est la raison pour laquelle la Confédération, les CFF et le canton de Genève négocièrent un protocole d'accord<sup>3</sup>, qu'ils ont signé en avril 2002, afin de mettre en œuvre la convention de 1912.

En 2000 et 2001, deux crédits d'études furent débloqués en vue de financer le projet de liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA). Après la signature de la convention, le grand Conseil du canton de Genève a alloué le 28 juin 2002 une contribution au financement du projet.

Après une mise à l'enquête débutée en août 2004, les travaux du premier tronçon, concernant les modifications de la gare de Genève-Cornavin, furent lancés dès septembre 2005. La «nouvelle» voie 1 fut inaugurée le 21 décembre 2006.

En janvier 2009, le Conseil d'Etat genevois décida de soumettre un nouveau projet de loi pour le financement complémentaire du CEVA, selon un devis réactualisé, prenant en compte des améliorations et les charges de la décision d'approbation des plans. Il fit l'objet d'un référendum et fut donc soumis à votation populaire en novembre 2009. La population genevoise plébiscita le projet en votant en sa faveur à plus de 61 %.

Le 22 septembre 2011, le Tribunal fédéral autorisa le démarrage des travaux sur l'ensemble du tracé, à l'exception de l'excavation du tunnel de Champel pour laquelle un effet suspensif avait été accordé.

Le 15 novembre 2011, le premier coup de pioche du CEVA est donné à La Praille, près de cent ans après la signature de la première convention entre la Confédération, les Chemins de fer fédéraux et le canton de Genève.

### **1.1.2 Liste des dates clés qui ont conduit au CEVA**

- *1881*: signature de la convention entre la Suisse et la France pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève<sup>4</sup>;
- *1884–1888*: construction d'une ligne à une voie sur le tronçon Eaux-Vives–Annemasse;
- *1912*: signature de la convention entre la Confédération suisse et le canton de Genève pour la réalisation d'une liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse;
- *1941–1949*: réalisation de la première partie de ce que l'on nomme alors la «ligne de ceinture» avec la construction du tronçon Cornavin–La Praille et du viaduc de la Jonction (1941–1946);
- *1950–1968*: construction de la gare de triage de la Praille;
- *1970–1990*: interruption du projet en raison du développement des modes de transports individuels;

<sup>3</sup> RO 2012 7

<sup>4</sup> RS 0.742.140.334.93

- *1980*: demande de la Confédération suisse afin de reprendre le projet après l’an 2000 en accordant la priorité au raccordement ferroviaire de l’aéroport international de Genève;
- *1987*: mise en service de la liaison Cornavin–Genève–Aéroport;
- *Dès 2001*: réactualisation de ce que l’on nomme désormais le «CEVA»;
- *2002*: ouverture de la gare de Lancy-Pont-Rouge et signature du protocole d’accord;
- *2005–2006*: aménagements à la gare de Cornavin avec le prolongement de la voie 1 et des quais;
- *2006*: début des négociations formelles entre la Suisse et la France sur le projet CEVA;
- *2008*: octroi de l’autorisation de construire et classement de toutes les oppositions au projet;
- *2009*: acceptation en votation populaire par le peuple genevois du financement additionnel pour le projet;
- *22 septembre 2011*: le Tribunal fédéral autorise le démarrage des travaux sur l’ensemble du tracé, à l’exception du tunnel de Champel pour lequel un effet suspensif a été accordé;
- *14 novembre 2011*: signature de la convention entre la Confédération, la République et canton de Genève et les CFF concernant le financement du CEVA sur territoire suisse;
- *15 novembre 2011*: le premier coup de pioche de CEVA est donné à La Praille;
- *1<sup>er</sup> février 2013*: paraphe de la convention par les chefs négociateurs;
- *19 mars 2014*: signature à Paris par Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard, et par Monsieur le Ministre des transports Frédéric Cuvillier, de la 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<sup>5</sup> (ci-après «la convention»).

## 1.2 Le projet sur territoire suisse

Le CEVA comprend la réalisation d’une nouvelle ligne majoritairement souterraine d’environ 14 km jusqu’à la frontière française, la transformation de deux gares existantes (Genève-Cornavin, Genève-Eaux-Vives) ainsi que la construction de quatre nouvelles stations (Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital et Chêne-Bourg). Le coût de la partie suisse du CEVA est d’environ 1567 millions de francs (prix d’octobre 2008, hors renchérissement et TVA non récupérable). La part fédérale, de quelque 869 millions de francs, est assurée par le fonds d’infrastructure (550 millions), lequel est complété par le décompte du solde pour la gare de La Praille, par le rachat de l’obligation d’entretien par le canton conformément au

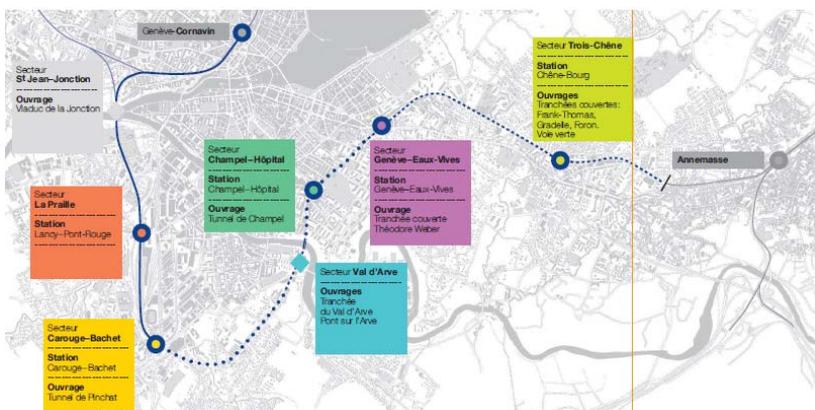
<sup>5</sup> RS ...; FF 2014 7977

protocole d'accord du 26 avril 2002 et à son avenant du 9 novembre 2011<sup>6</sup>, ainsi que par la part fédérale aux plus-values foncières réalisées sur les anciennes emprises ferroviaires. Ces mécanismes financiers sont détaillés dans la convention du 14 novembre 2011 entre la Confédération suisse, la République et canton de Genève et les CFF concernant le financement du CEVA sur territoire suisse.

Le canton de Genève finance un tiers des coûts des nouveaux tronçons et la Confédération les deux-tiers. Le canton de Genève finance 80 % des coûts des modifications nécessaires sur les tronçons existants, et la Confédération 20 %. La répartition définitive des coûts ne pourra toutefois être arrêtée qu'une fois que les coûts effectifs seront connus.

La mise en service du CEVA est prévue d'ici la fin 2017. Selon les dernières prévisions, il faut s'attendre à un retard d'environ un an et demi. La date définitive de mise en exploitation n'est pas encore fixée.

### Tracé du projet CEVA en Suisse



### 1.3 Le projet sur territoire français

Depuis la frontière suisse, le CEVA sera raccordé à Annemasse en France par une ligne d'environ 2 km. Pour assurer la jonction de la ligne souterraine en provenance de la Suisse, la ligne est mise en tranchée couverte depuis la frontière pour ensuite progressivement remonter à la surface et rejoindre les quais de la gare d'Annemasse. La durée de déplacement entre Genève-Cornavin et Annemasse sera de 20 minutes, soit la moitié du temps de parcours actuel. Une modernisation de l'étoile ferroviaire autour d'Annemasse (Bellegarde, La Roche-sur-Foron, Evian) est également prévue.

L'ensemble des coûts du CEVA en France est estimé à 244 millions d'euros courants, dont 133 millions d'euros pour la section Frontière suisse-Annemasse et 75 millions d'euros pour les travaux en gare d'Annemasse. Ces aménagements doivent permettre une réaffectation des voies en gare, ainsi que la création d'une voie à 15 000 volts 16,7 Hz pour accueillir les trains monocourant suisses, du fait

que le réseau français est équipé dans cette région en 25 000 volts 50 Hz. En effet, les trains du réseau régional (RER) seront bicourant, tandis que les trains du trafic grandes lignes CFF prévus entre Lausanne et Annemasse seront monocourant uniquement. Ainsi, par dérogation au principe de territorialité, cette partie du projet permettant l'accueil des trains suisses à Annemasse sera financée par la Suisse. Le projet français sera cofinancé principalement par l'Etat français, la Région Rhône-Alpes, le Conseil général et les collectivités de Haute-Savoie, et par Réseau ferré de France (RFF).

La mise en service du CEVA en France aura lieu en même temps que celle de la partie suisse.

#### **1.4 Déroulement des négociations**

Les négociations formelles relatives au projet de convention entre la Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports, et la France, représentée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ont commencé en 2006. Dès 2010, une grande partie de la convention était conclue. Néanmoins, à partir de cette date, les collectivités territoriales françaises ont éprouvé de sérieux problèmes pour boucler le financement de leur part du CEVA.

Lors de la rencontre de mai 2011, la ministre française de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Nathalie Kosciusko-Morizet, a assuré à la chef du DETEC qu'une solution de financement serait trouvée.

#### **1.5 Résultat des négociations**

Un déblocage est en effet intervenu en avril 2012, qui s'est concrétisé le 8 avril 2013 par la signature entre les partenaires français d'une déclaration commune concernant le financement du CEVA en France. Cet accord a permis de finaliser le projet de convention franco-suisse sur lequel porte le présent message.

Ce document a été paraphé par les chefs négociateurs le 1<sup>er</sup> février 2013.

Conformément aux dispositions de la directive 2012/34/UE<sup>7</sup>, la France a notifié le projet de texte paraphé de la convention à la Commission européenne. Celle-ci a estimé que le processus de répartition des sillons sur l'ensemble de la ligne entre Genève-Eaux-Vives et la gare d'Annemasse était réglé de manière trop détaillée dans l'art. 7, par. 3. La France et la Suisse ont alors proposé de faire uniquement mention d'une obligation générale de concertation entre les deux organismes nationaux de répartition des sillons. La Commission européenne a accepté cette proposition ainsi que le projet d'accord révisé.

La convention a été signée à Paris le 19 mars 2014 par Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard pour la Suisse et par Monsieur le Ministre des transports Frédéric Cuvillier pour la France.

<sup>7</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, JO L 343 du 14/12/2012, p. 32.

## 2

## Proposition du Conseil fédéral

### 2.1

### Aperçu du contenu de la convention

Dans les considérants, il est notamment rappelé que la réalisation de la ligne ferroviaire entre Annemasse et Genève permettra de réaliser l'un des objectifs de la convention du 14 juin 1881 entre la Suisse et la France pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève.

L'art. 1 précise l'objet de la convention, à savoir principalement la réalisation et la gestion de la double voie entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives, afin de la raccorder à l'infrastructure suisse du CEVA jusqu'à la gare de Genève-Cornavin.

L'art. 2 définit certains des termes utilisés dans la convention.

Dans l'art. 3, les parties contractantes s'engagent à réaliser la double voie entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives ainsi qu'à équiper cette ligne en courant de traction et en signalisation suisses, afin de pouvoir accueillir des trains voyageurs suisses monocourant en gare d'Annemasse. Le trafic marchandises ne sera admis qu'à titre exceptionnel.

Sauf s'il en est convenu autrement dans le cadre d'une convention entre les gestionnaires de l'infrastructure telle que prévue à l'art. 15, le gestionnaire d'infrastructure français (actuellement RFF selon l'art. 14) est le maître d'ouvrage et propriétaire des équipements sur territoire français. Sur territoire suisse, la maîtrise d'ouvrage des travaux incombe aux CFF qui seront en outre propriétaires des infrastructures réalisées (art. 4).

Le principe de territorialité régit le financement des travaux, de l'entretien et du renouvellement de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives. Néanmoins, par dérogation à ce principe, la Suisse prendra à sa charge un montant forfaitaire et libérateur de 15,7 millions d'euros pour financer les coûts d'investissement et d'entretien des infrastructures nécessaires à l'accueil des trains suisses monocourant en gare d'Annemasse (art. 5).

Sauf s'il en est convenu autrement dans le cadre de la convention entre les gestionnaires de l'infrastructure mentionnée à l'art. 15, l'entretien et le renouvellement de la ligne ferroviaire sont en principe assurés par RFF en France et par les CFF en Suisse (art. 6).

L'art. 7 précise que le gestionnaire d'infrastructure suisse règle la circulation ferroviaire entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives et fournit le courant de traction. Il facture le coût de ces prestations au gestionnaire d'infrastructure français. En outre, la répartition des capacités sur cette ligne sera assurée par l'organisme suisse d'attribution des sillons, à l'exception des sillons en gare d'Annemasse qui seront gérés par RFF.

Les gestionnaires d'infrastructure perçoivent les revenus tirés de l'infrastructure, en d'autres termes les revenus des sillons (art. 8). Selon l'art. 9, par. 2, la tarification nationale des titres de transports sera appliquée selon le principe de territorialité. Pour le tronçon Frontière suisse–Annemasse, une dérogation sera possible, ceci pour permettre à la Région d'augmenter les tarifs en accord avec les entreprises ferroviaires afin d'atteindre une homogénéité avec la tarification suisse.

Selon l'art. 9, par. 3 et 4, le transport de marchandises dangereuses est exclu et les spécifications techniques d'interopérabilité européennes relatives à la sécurité des

tunnels seront appliquées à la ligne ferroviaire entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives.

Pour faciliter le franchissement de la frontière par les voyageurs, un accord douanier sera conclu entre la France et la Suisse. Il devrait notamment prévoir la mise à disposition d'un local dans la zone de la gare d'Annemasse pour les opérations douanières (art. 10).

Les titres de transports pour les trajets entre Annemasse et Genève-Cornavin ne seront soumis à aucune perception fiscale ou douanière. Les dispositions en matière de TVA, de contribution économique territoriale et de douanes restent réservées (art. 11).

Les art. 12 et 13 portent sur la coordination entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire ainsi que sur les procédures d'organisation des secours en cas d'accident sur la ligne ferroviaire. Un comité binational de sécurité civile validera les concepts d'intervention en cas de secours.

L'art. 16 contient une clause d'arbitrage au cas où l'exécution des travaux prévus ou l'interprétation de la convention ferait apparaître des différends qui ne peuvent être réglés par le comité de pilotage franco-suisse traitant les questions relatives au raccordement de la Suisse au réseau ferré français.

L'art. 17 prévoit que la convention entrera en vigueur après notification par les parties contractantes de l'accomplissement de leurs procédures internes respectives. Elle peut être dénoncée après 35 ans, moyennant un préavis de deux ans avant l'expiration de sa validité.

## **2.2 Financement extraterritorial de la Suisse pour l'infrastructure suisse à Annemasse**

Les trains régionaux RER seront composés de matériel roulant bicourant pouvant être utilisé aussi bien sur le réseau suisse que sur le réseau français. De cette manière, il sera possible d'offrir des relations diamétrales directes comme par exemple entre Coppet et Evian.

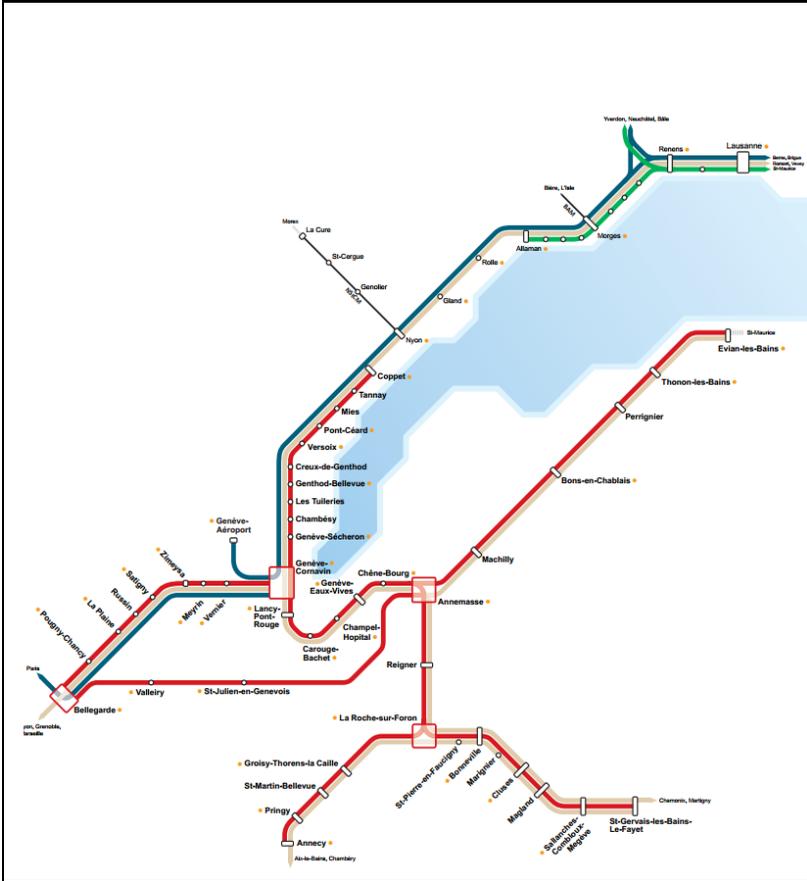
Les trains Régio-Express (RE) en provenance de Lausanne à destination d'Annemasse seront composés de matériel roulant suisse apte à rouler sur le réseau interne. Le CEVA (tronçon suisse et français) sera équipé en courant de traction suisse (15 kV/16,7 Hz) et la régulation des circulations effectuée depuis Lausanne. L'utilisation des RE ne posera donc pas de problème. Néanmoins, la gare d'Annemasse est électrifiée en courant de traction français (25 kV/50 Hz) et la régulation de la circulation gérée sur place. Les RE ne pourraient donc pas accéder à leur terminus en gare d'Annemasse.

Pour assurer une offre complète entre la Suisse et la France, l'art. 3 de la convention prévoit la construction d'une voie dédiée aux trains suisses en gare d'Annemasse. La voie à quai supplémentaire sera construite à l'est entre la gare existante et le faisceau marchandises.

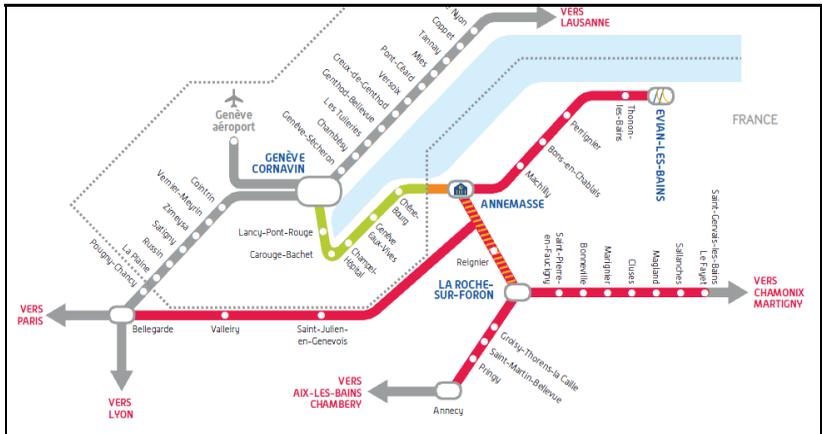
Des coûts de cet investissement ont été estimés par RFF à 14,5 millions d'euros, auxquels s'ajoutent les coûts d'entretien estimés forfaitairement à 1,2 million d'euros. La Suisse, au vu de ses intérêts et du fait qu'elle sera à même d'utiliser cette infrastructure sise sur territoire français, est par conséquent prête à prendre ces coûts



# Futur réseau suisse grâce au CEVA



## Futur réseau français grâce au CEVA



### 3 Autres variantes étudiées et rejetées

#### 3.1 Rééquiper la flotte des RE suisses

Sur la base d'une estimation des CFF, le rééquipement de la flotte des RE en bicourant aurait imposé des coûts importants, les délais de livraison des rames n'étaient plus garantis et la procédure d'homologation avec la France aurait été très compliquée et très longue. Le rééquipement des véhicules restreint également la flexibilité de la flotte: les compositions de remplacement non équipées avec les deux systèmes ne pourraient être employées jusqu'en France. De plus, l'entretien aurait été plus complexe, ce qui aurait diminué la productivité d'un produit fonctionnant actuellement sous le régime de la concession du trafic grandes lignes, donc sans subside de l'Etat. Cette variante a été rejetée.

#### 3.2 Terminus des trains RE à Cornavin

Le nœud de Genève, et plus particulièrement la gare de Cornavin, arrivera à sa limite de saturation dès la mise en service du CEVA. Plus aucune offre supplémentaire ne sera dès lors possible. Une voie supplémentaire en gare d'Annemasse dédiée exclusivement au trafic suisse permettra dans une certaine mesure de décharger la gare de Cornavin en offrant une possibilité de prolonger les liaisons RE. Il ne sera en effet plus possible à cet horizon de faire stationner des trains en gare. Pour cette raison, cette variante a été rejetée.

### **3.3 Voie de rebroussement dans la zone de Cornavin-La Praille**

Comme les trains ne peuvent pas rebrousser chemin pour des raisons de capacité dans la gare de Cornavin, la réalisation d'une voie de rebroussement dans la zone de Cornavin–La Praille a été envisagée. Du point de vue de l'aménagement du territoire et en raison des coûts élevés de cette opération de construction dans un quartier très peuplé en dehors de la gare de Cornavin, cette variante a elle aussi été rejetée. Par ailleurs, les installations ferroviaires en gare de La Praille sont aussi modifiées, permettant la création d'un nouveau quartier, dont les plus-values foncières reviendront au financement du CEVA.

## **4 Conséquences**

### **4.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **4.1.1 Conséquences financières**

La convention prévoit une participation financière de la Confédération uniquement pour la voie dédiée aux trains monocourant 15kV, 16,7Hz en gare d'Annemasse. Il s'agit d'une contribution forfaitaire et libératoire de 15,7 millions d'euros. Ce montant à charge de la Confédération devra être financé dans le cadre des crédits disponibles du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) à partir de 2016.

#### **4.1.2 Conséquences sur l'état du personnel**

La convention n'a pas de conséquences sur l'état du personnel fédéral.

### **4.2 Conséquences pour le canton et la ville de Genève**

#### **4.2.1 Conséquences financières**

Le canton et la ville de Genève ne participent pas au financement du projet CEVA sur territoire français. Le financement cantonal pour la partie suisse est fixé à 697 millions de francs selon la convention de financement du 14 novembre 2011.

#### **4.2.2 Conséquences environnementales**

Aujourd'hui déjà, on constate une saturation quasi permanente du trafic sur les axes de pénétration, au centre-ville ainsi qu'aux points frontière, en particulier à la douane de St-Julien et de Thônex-Vallard pendant les périodes de pointe du matin et du soir.

Une solution est de rendre possible un transfert du trafic actuel et futur des voyageurs de la route sur le rail. En connectant les réseaux suisse et français, aujourd'hui en «cul-de-sac» ferroviaire, le CEVA permettra de constituer le chaînon manquant et de créer un véritable RER à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, en

allant chercher les pendulaires sur leurs lieux de résidence. Genève ne peut envisager de répondre aux futurs enjeux de la mobilité en demeurant à l'intérieur des frontières cantonales.

Le transport ferroviaire constitue une option efficace par rapport aux transports individuels motorisés. Le passage en souterrain des anciennes voies sur le tronçon Eaux-Vives–Foron supprime les nuisances sonores existantes pour les riverains. Il permet également l'aménagement d'une voie verte, dédiée à la mobilité douce et aux loisirs. Ces quatre kilomètres sont jalonnés d'espaces verts à fort potentiel écologique, créant ainsi un véritable couloir biologique au cœur de Genève.

#### **4.2.3 Conséquences pour les cantons et communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

Le CEVA connecte les réseaux ferroviaires existant en Suisse et en France. Il permet la mise en place d'un système de transport performant à l'échelle régionale, desservant plus de 40 gares dans un rayon de 60 km, dont Coppet, Nyon, La Plaine, Bellegarde, Evian-les-Bains, La Roche-sur-Foron, St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet et Annecy.

Il joue ainsi un rôle essentiel sur le plan de la mobilité dans le projet d'agglomération. A l'heure de la mondialisation et de l'intensification de la compétition entre les grands centres urbains, la question de l'accessibilité est un facteur déterminant pour les entreprises et les commerces. En créant de nouvelles connexions, le CEVA contribue à la dynamisation de nombreuses zones urbaines, en facilitant notamment l'accès aux entreprises, aux commerces et aux services situés sur son parcours et à proximité.

Grâce au CEVA, les habitants bénéficient d'une circulation plus fluide dans leur quartier, de connexions plus rapides entre la rive gauche et Cornavin ainsi que de plus grandes zones piétonnes aux abords des gares et des haltes. Plus de 120 000 personnes habitent à moins de 500 m d'une des futures stations du CEVA. Les cyclistes peuvent se déplacer en toute sécurité sur un nouvel axe de mobilité douce depuis les Eaux-Vives jusqu'au-delà de la frontière.

## **5 Relation avec le programme de la législature**

Le projet n'a été annoncé ni dans le message du 25 janvier 2012 sur le programme de la législature 2011 à 2015<sup>8</sup> ni dans l'arrêté fédéral du 15 juin 2012 sur le programme de la législature 2011 à 2015<sup>9</sup>. Les Chambres fédérales ont reconnu l'importance du CEVA en l'intégrant dans la liste des projets urgents de la loi du 6 octobre 2006 sur les fonds d'infrastructure<sup>10</sup>.

8 FF 2012 349

9 FF 2012 493

10 RS 725.13

## **6 Aspects juridiques**

### **6.1 Constitutionnalité**

Conformément à l'art. 54, al. 1, de la Constitution (Cst.)<sup>11</sup>, les affaires étrangères, relèvent de la compétence de la Confédération. L'Assemblée fédérale approuve les traités internationaux en vertu de l'art. 166, al. 2, Cst., à l'exception de ceux dont la conclusion relève de la seule compétence du Conseil fédéral en vertu d'une loi ou d'un traité international. En l'occurrence, la compétence de conclure la présente convention n'a pas été déléguée au Conseil fédéral.

### **6.2 Compatibilité avec les obligations internationales**

La Convention est compatible avec les obligations internationales de la Suisse. En matière d'accès des entreprises ferroviaires à la nouvelle ligne du CEVA, elle renvoie en effet aux dispositions y relatives de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandise et de voyageurs par rail et par route<sup>12</sup>. Plus généralement, la Convention favorise la réalisation de l'objectif de mobilité durable prévu à l'art. 30 de cet accord.

### **6.3 Forme de l'acte à adopter**

Selon l'art. 24, al. 3, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement<sup>13</sup>, l'Assemblée fédérale approuve les traités internationaux sous la forme d'un arrêté fédéral, lorsqu'ils sont soumis à référendum et sous la forme d'un arrêté fédéral simple, lorsqu'ils ne le sont pas. Aux termes de l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 1 à 3, Cst., les traités internationaux sont sujets au référendum s'ils sont d'une durée indéterminée et ne sont pas dénonçables, s'ils prévoient l'adhésion à une organisation internationale ou s'ils contiennent des dispositions importantes fixant des règles de droit ou dont la mise en œuvre exige l'adoption de lois fédérales. La convention peut être résiliée au bout de 35 ans et ne prévoit pas d'adhésion à une organisation internationale. Elle ne contient pas non plus de dispositions importantes fixant des règles de droit ni ne requiert la promulgation de lois fédérales. Pour cette raison, l'Assemblée fédérale approuve la convention par arrêté fédéral simple.

<sup>11</sup> RS 101

<sup>12</sup> RS 0.740.72

<sup>13</sup> RS 171.10