

Date de dépôt : 26 février 2008

Rapport

de la Commission législative chargée d'étudier la validité de l'initiative populaire 139 « Pour une meilleure mobilité franco-genevoise »

Rapport de majorité de M. Guillaume Barazzone (page 1)

Rapport de minorité de M. Olivier Jornot (page 56)

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 3 septembre 2007 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 3 décembre 2007 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, au plus tard le | 3 juin 2008 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 3 mars 2009 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 3 mars 2010 |

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guillaume Barazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission législative (ci-après : « la commission ») s'est réunie le 18 janvier et le 1^{er} février 2008, sous les présidences de Mme Anne Emery-Torracinta. La commission remercie le procès-verbaliste pour la qualité de son travail.

Lors de ses travaux, la commission a auditionné une délégation du Conseil d'Etat, accompagné de M. Alain Pirat (DCTI), chef de projet du CEVA, puis les initiants, accompagnés de leurs mandataires.

Le Conseil d'Etat a notamment confirmé la teneur de son rapport sur la validité de l'IN 139.

La présentation des initiants est reproduite en annexe.

Conformément au droit d'initiative cantonale populaire, le présent rapport est déposé suffisamment à l'avance pour que le Grand Conseil puisse prendre sa décision sur la validité de l'initiative dans le délai de neuf mois dès l'arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative publiée dans la Feuille d'avis officielle du 3 septembre 2007, soit avant le 3 juin 2008.

VALIDITÉ DE L'INITIATIVE

A. *Recevabilité formelle*

Pour qu'une initiative soit déclarée recevable, elle doit remplir cinq conditions, soit trois conditions dites de recevabilité formelle :

1. unité du genre (normative) ;
2. unité de la forme ;
3. unité de la matière ;

et deux conditions dites de recevabilité matérielle, soit :

4. la conformité au droit supérieur ;
5. l'exécutabilité.

4. Conformité au droit supérieur

Introduction

1. L'initiative populaire « Pour une meilleure mobilité franco-genevoise » (ci-après : « IN 139 » ou « l'initiative ») propose d'ajouter à la Constitution genevoise un nouvel article 160C bis dont la teneur serait la suivante :

- 1 *L'Etat prend les mesures nécessaires pour réaliser une liaison ferroviaire reliant la gare Cornavin au réseau des chemins de fer français de Haute-Savoie en lieu et place du projet CEVA.*
- 2 *Il établit le tracé de cette ligne entre le réseau des CFF et celui de la SNCF par une liaison passant par le sud du territoire du canton, en évitant les zones ordinaires ou de développement 1 à 3. Il veille à ce que celle-ci soit efficace, sûre, respectueuse de l'environnement, favorisant l'utilisation du réseau des lignes de transports publics existant ou à développer en complémentarité avec le tracé ferroviaire, de manière à optimiser l'offre des transports publics.*
- 3 *La loi fixant le tracé de la liaison et ouvrant le crédit nécessaire à la réalisation sera soumise obligatoirement à l'approbation du Conseil général (corps électoral).*

2. Selon le bref exposé des motifs figurant sur la feuille de signatures, les initiants « souhaitent permettre l'établissement d'une ligne ferroviaire entre les réseaux des CFF et de la SNCF, créant moins de nuisances que le projet CEVA et ce pour un prix largement inférieur. La nouvelle ligne devra favoriser l'accès des frontaliers, notamment de la Haute-Savoie, et améliorer efficacement la desserte des communes de la rive gauche en optimisant les flux de trafic genevois et transfrontaliers. Elle assurera des raccordements efficaces aux trolleybus ».

3. Selon l'art. 5 al. 4 Cst., « la Confédération et les cantons respectent le droit international ». L'art. 49 al. 1 Cst. prévoit que le « droit fédéral prime le droit cantonal qui lui est contraire ». Aux termes de l'art. 48 al. 5 Cst., « les cantons sont tenus de respecter le droit intercantonal ». Ces trois dispositions consacrent ainsi l'obligation, pour les initiatives populaires cantonales, de respecter le droit supérieur, à savoir le droit international, le droit fédéral, le droit intercantonal, et s'agissant des initiatives législatives, le droit cantonal. Cette obligation est reconnue par la Constitution genevoise

(art. 66 al. 2) et consacrée par la jurisprudence constante du Tribunal fédéral¹ et par la doctrine unanime.

4. Pour déterminer si l'initiative respecte cette obligation, la Commission législative a dû déterminer dans un premier temps si la construction (et le tracé) du CEVA, qu'elle remet ouvertement en cause, est imposée ou non par le droit fédéral ou par le droit intercantonal (A). En deuxième lieu, la commission s'est demandé si l'établissement (i.e. la fixation) du nouveau tracé préconisé par l'initiative ressort, comme l'implique celle-ci, de la compétence du canton de Genève (B).

A La réalisation du CEVA est-elle rendue obligatoire par le droit supérieur ?

5. Dans un premier temps, la commission a dû déterminer si la construction et l'exploitation du CEVA constituent ou non une obligation qui est imposée au canton de Genève par le droit supérieur.

a. Droit fédéral

6. La loi fédérale portant sur le développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois, du 10 juillet 1912², autorise le Conseil fédéral à ratifier la Convention du 7 mai 1912 entre la Confédération et le canton de Genève concernant, notamment, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives (ci-après : « la Convention de 1912 »). Elle n'en modifie pas, cependant, le caractère contractuel et ne lui confère point de valeur de loi fédérale. L'autorisation de ratification votée par l'Assemblée fédérale sous forme de loi n'était en effet qu'une condition de la validité de la Convention³.

7. L'art. 7 de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure, du 6 octobre 2006⁴, charge l'Assemblée fédérale de désigner « *les projets du trafic d'agglomération qui sont urgents et prêts à être réalisés* » et d'allouer les moyens nécessaires à leur financement. Se fondant sur cette disposition, les

¹ ATF 1P.129/2006 consid. 3.1; ATF 124 I 107, 118/119.

² RS 742.32.

³ L'art. 11 de la Convention de 1912 réservait en effet expressément « *les ratifications légales de la Confédération et du canton de Genève* », qui devaient intervenir, sous peine de nullité de la Convention, au plus tard le 25 décembre 1912. L'arrêté de ratification du Conseil fédéral date du 24 décembre 1912 (RO 28 808) et la loi genevoise ayant le même objet a été adoptée le 22 juin 1912.

⁴ FF 2006 7999.

Chambres fédérales ont ainsi désigné le « *raccordement ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA)* » comme figurant parmi lesdits projets, et lui ont alloué une contribution de 550 millions de F⁵. L'article 7, alinéa 1 in fine de la loi précitée prévoit par ailleurs que « *le droit à ces fonds s'éteint si la phase de mise en œuvre du projet n'a pas commencé à la fin de 2008* ». Ainsi, s'il devait changer d'avis sur la réalisation du CEVA, le canton de Genève perdrait le droit à la contribution fédérale (annexes 1 et 2)⁶. Ainsi, le projet alternatif prévu par l'IN 139 ne pourra pas bénéficier du montant de 550 millions de F déjà voté par les Chambres⁷. Par ailleurs, le financement éventuel d'un nouveau projet de liaison ferroviaire, tel que prévu par les initiants – s'il n'est pas exclu – dépendra de la volonté du législateur fédéral.

8. Sur un plan purement juridique, il n'existe toutefois pas d'obligation, résultant de la loi fédérale sur les fonds d'infrastructure, de construire le CEVA.

b. Le droit intercantonal

9. La Convention de 1912 lie formellement la Confédération et le canton de Genève. Valablement conclue et ratifiée par les deux parties, elle ressortit de la catégorie des contrats de droit public, entre deux collectivités publiques. Elle est toujours en vigueur et cette validité a été confirmée par le Protocole d'accord relatif à l'interprétation et à l'exécution de la Convention de 1912, signé et ratifié par le Conseil fédéral et le Conseil d'Etat genevois en date du 26 avril 2002. Sa nature juridique doit dès lors être déterminée à la lumière des dispositions constitutionnelles actuellement en vigueur.

10. L'art. 48 al. 2 Cst. permet à la Confédération de participer aux conventions conclues par les cantons, dans les limites de ses compétences. Comme le relève le Conseil d'Etat la Convention de 1912 n'est pas une convention intercantonale *stricto sensu*, mais une convention de coopération verticale, qui peut, par analogie, être rattachée à l'art. 48 al. 2 Cst ; ce type

⁵ Art. 4 de l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour les fonds d'infrastructures, du 4 octobre 2006, FF 2006 815, 8235.

⁶ Il sied de préciser que les autorisations de construire seront très vraisemblablement délivrées en 2008, voir en annexe 2, lettre de M. le conseiller fédéral Leuenberger du 14 février 2008, pronostic : premier trimestre 2008 (sous réserve des éventuels recours).

⁷ Audition des initiants, slide 10 de leur présentation (annexe 6).

d'instrument est par ailleurs prévu par le droit fédéral infraconstitutionnel⁸. L'art. 48 al. 5 Cst. confirme ce que la jurisprudence du Tribunal fédéral affirme depuis longtemps, à savoir que les cantons doivent respecter le droit intercantonal et qu'en cas de conflit entre une convention intercantonale et une règle cantonale, la seconde doit céder le pas⁹. Ainsi, la Convention de 1912 représente sans doute possible du droit supérieur à n'importe quel texte de droit cantonal. Le texte de l'IN 139 doit donc respecter la Convention de 1912.

11. Cette convention est toujours en vigueur. Elle a été complétée en 1924 par un accord¹⁰ entre la Confédération, la direction générale des CFF et le canton de Genève; cet accord ne modifie toutefois le tracé que sur le point de la renonciation à utiliser le pont Butin pour le passage de la ligne Cornavin – La Praille. En 1950, la Convention de 1912 a par ailleurs été complétée par un accord entre la Confédération, la direction générale des CFF et le canton de Genève¹¹. Cette accord avait pour but de régler les conditions de reprise des terrains de la zone dite industrielle par l'Etat de Genève, le transfert des terrains CFF et d'établissement des lignes de raccordement Vernier-La Praille et la Praille-Eaux-Vives. Le préambule de cet accord rappelait par ailleurs que « *par convention du 7 mai 1912, la Confédération suisse et le canton de Genève ont arrêté les conditions de base relatives à la construction d'une ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives* ». Contrairement à ce qu'affirment les initiants, il n'y a rien dans l'accord précité qui permettrait d'infirmer les conclusions auxquelles sont arrivés le Conseil d'Etat et la commission s'agissant de la non-conformité de l'IN 139 au droit supérieur (voir infra).

12. Comme le relève le Conseil d'Etat, la Convention de 1912 reste la référence en matière de tracé de la liaison entre La Praille et le réseau français. L'article 3 de cette convention prévoit en effet que « *les Chemins de fer fédéraux construiront sur la base d'un avant-projet, joint à la présente convention pour en faire partie intégrante, un chemin de fer à voie normale (ligne de raccordement) partant de la ligne Genève - La Plaine près du cimetière de Châtelaine, franchissant le Rhône et l'Arve, et aboutissant à la gare des Eaux-Vives. Le plan de construction définitif sera établi par les Chemins de fer fédéraux après préavis du Conseil d'Etat du canton de Genève; il devra être approuvé par le Conseil fédéral* ».

⁸ Voir notamment l'art. 4 de la loi fédérale sur les publications officielles, du 18 juin 2004 (RS 170.512; LPubl).

⁹ ATF 100 Ia 423 Kuster.

¹⁰ ROLG 1924 68.

¹¹ Le Grand Conseil a ratifié cet accord par arrêté législatif du 10 juin 1950.

13. Ainsi, le tracé prévu par cet article reste une obligation légale tant pour la Confédération que pour le canton de Genève, ce quand bien même le plan définitif, établi par les Chemins de fer fédéraux, a été adopté beaucoup plus tard.

Position de la commission concernant les arguments des initiants

14. Les initiants prétendent¹² que la Convention de 1912 n'imposerait pas au canton de Genève l'obligation de réaliser la liaison La Praille-Eaux-Vives, mais lui donnerait uniquement la faculté de la demander. En invitant le canton de Genève à renoncer à faire usage de la faculté de demander la réalisation de la liaison La Praille-Eaux-Vives, le texte de l'initiative ne serait pas contraire à la Convention de 1912. Cette dernière ne s'opposerait pas à ce que le canton établisse un autre tracé, qui devra être fixé dans une loi adoptée par le Grand Conseil, elle-même soumise au référendum obligatoire.

Ces arguments ne peuvent être retenus pour les raisons suivantes :

i. En date du 12 septembre 2000, le canton de Genève, faisant usage de son droit d'initiative prévu à l'art. 160 Cst. féd., a demandé à l'Assemblée fédérale de bien vouloir concrétiser l'engagement pris par la Confédération en 1912, de faire construire le raccordement ferroviaire permettant de relier la gare de Cornavin à la frontière nationale près d'Annemasse (annexe 3). Ce faisant, le canton de Genève a signifié à la Confédération et aux Chemins de fer fédéraux que la Convention de 1912 devait être exécutée et que Genève exerçait un droit qui lui était conféré par celle-ci. Il indiquait : « *S'agissant du canton de Genève, il lui appartient de faire usage du droit exclusif que lui confère la Convention de 1912 de demander formellement la réalisation de l'engagement fédéral de faire construire le raccordement en cause. C'est ce que nous faisons par la présente.* » A la suite de l'initiative genevoise, le Conseil fédéral a accepté le 9 mars 2001 une motion déposée par la Commission des transports du Conseil des Etats (annexe 4) et adoptée par l'Assemblée fédérale le 17 septembre 2001, demandant à la Confédération « *de remplir [son] engagement pris dans le cadre de la Convention de 1912 concernant la construction d'une voie ferroviaire entre Genève-Cornavin et la frontière suisse près d'Annemasse* ». L'exposé des motifs de la motion précisait qu'il était question « *de concrétiser les droits et obligations de chacune des parties concernées par la convention de 1912 et de préparer un message à l'Assemblée fédérale en vue de son exécution* »¹³. Cette motion a

¹² Audition des initiants et slide 7 de leur présentation (annexe 6).

¹³ Motion 01.3010 de la Commission des transports du Conseil des Etats adoptée par le Conseil des Etats le 3 mars 2001 et par Conseil national le 17 septembre 2003.

été concrétisée par le Protocole d'accord du 26 avril 2002 signé entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève relatif à l'interprétation de la Convention de 1912 concernant l'établissement et l'exploitation d'une ligne de raccordement entre la gare des Eaux-Vives et celle de Cornavin. (annexe 5).

Ainsi, contrairement à ce que laissent sous-entendre les initiants, Genève a déjà usé de la faculté de demander la réalisation du CEVA et la Confédération a également décidé d'exécuter la Convention de 1912. Le canton avait d'ailleurs déjà demandé à plusieurs reprises le droit de réaliser des étapes de la liaison ferroviaire prévu dans la Convention de 1912 au cours du XX^e siècle (il avait en effet notamment demandé la réalisation de la liaison Cornavin – La Praille, la construction du pont de la Jonction, puis celle de la gare de La Praille). Dès lors, la mise en œuvre de celle-ci, décidée par les parties signataires, ne laisse plus de place pour le texte de l'IN 139, qui impliquerait l'inapplication des engagements pris par les collectivités publiques au sujet de la Convention de 1912 et donc de revenir en arrière par rapport à la situation juridique actuelle.

ii. A supposer même que la Convention de 1912 donnerait, comme le prétendent les initiants, au canton de Genève encore la faculté d'abandonner la réalisation de la liaison CEVA – ce qui est contesté à la fois par le Conseil d'Etat et la commission – le fait que le tracé de la liaison ferroviaire CEVA figure dans une convention (de rang supérieur au droit cantonal) qui lie le canton de Genève, empêche de toute manière à ce dernier « *de réaliser une [autre] liaison ferroviaire [...] en lieu et place du projet de liaison* », ce que prévoit le texte de l'initiative. En d'autres termes, si la construction n'était pas imposée par la Convention de 1912, la seule demande que pourrait formuler les initiants est celle consistant à vouloir abandonner la réalisation du CEVA, mais non pas celle consistant, comme c'est le cas en l'espèce, à établir un autre tracé de liaison ferroviaire que celui du CEVA.

Ainsi, il ne fait pas de doute que la Convention de 1912 fixe le tracé du raccordement ferroviaire entre la rive droite et la rive gauche comme reliant La Praille avec Annemasse, en passant par la gare des Eaux-Vives, et que ce tracé lie juridiquement tant la Confédération que le canton de Genève. La construction du CEVA, qui suit ce tracé, constitue donc, pour ces deux collectivités, une obligation de droit public imposée par le droit intercantonal.

15. L'article 160C, alinéa 3, Cst-GE, proposé par l'IN 139, prévoit une loi soumise au référendum obligatoire pour fixer le tracé de la nouvelle liaison, donc un acte soumis tant au Grand Conseil qu'au Conseil général. Une telle disposition est aussi manifestement contraire à l'article 3 de la Convention de 1912, qui prévoit que le tracé définitif est décidé par les CFF,

avec approbation du Conseil fédéral, tandis que, pour les autorités genevoises, seul le Conseil d'Etat est amené à intervenir, et encore sous la forme d'un simple préavis.

16. Il apparaît ainsi que l'initiative se heurte à la barrière infranchissable que constitue le droit intercantonal. Etant manifestement contraire au droit supérieur, elle doit être déclarée nulle, conformément à l'article 66, alinéa 3, de la Constitution genevoise.

B. Le canton de Genève est-il compétent pour fixer le tracé d'une ligne ferroviaire ?

La commission s'est demandé si l'établissement (i.e. la fixation) du nouveau tracé préconisé par l'initiative ressort, comme l'implique celle-ci, de la compétence du canton de Genève.

Répartition des compétences

17. La constitution fédérale prévoit, à son article 87, que la législation sur le transport ferroviaire relève de la compétence de la Confédération. Celle-ci bénéficie donc d'une compétence générale en la matière (*umfassende Kompetenz*), dite encore compétence concurrente non limitée aux principes, ce qui permet à la Confédération de régler tous les aspects liés au transport ferroviaire en Suisse si elle l'entend. Les compétences des cantons dans le domaine décroissent dès lors en fonction du degré d'exhaustivité de la législation fédérale¹⁴. Comme le relève le gouvernement genevois dans son rapport, la partie 742 du recueil systématique fédéral, consacrée à la législation ferroviaire, compte pas moins de 13 lois fédérales et 27 ordonnances du Conseil fédéral et des départements, sans compter divers arrêtés fédéraux et ordonnances administratives (prescriptions techniques). Cette législation comprend notamment la loi fédérale sur les chemins de fer fédéraux, du 20 mars 1998¹⁵ (ci-après : « LCFF ») et la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957¹⁶ (ci-après : « LCdF »).

¹⁴ Ulrich Häfelin / Georg Müller, *Schweizerisches Bundesstaatsrecht*, 6e éd., Zurich 2006, par. 1095; Jean-François Aubert / Pascal Mahon, *Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 11 avril 1999*, Zurich 2003, par. 2 ad art. 87 Cst.

¹⁵ RS 742.31.

¹⁶ RS 742.101.

18. Or cette dernière règle en détail toutes les questions liées aux concessions, aux plans ou encore à la mise en réserve de terrains pour des installations ferroviaires futures. L'article 18, alinéa 4, LCdF prévoit même qu'aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis, et que le droit cantonal est pris en compte, mais seulement dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire. Il apparaît dès lors que les cantons ne sont en principe pas compétents pour légiférer en matière de liaisons ferroviaires, spécialement en ce qui concerne le tracé de celles-ci, le législateur fédéral ayant épuisé ses compétences en la matière.

19. Un commissaire a relevé que le champ d'application de la loi sur les chemins de fer comprenait notamment les tramways (art. 2 al. 1 LCdF) et que cela n'avait pas empêché le canton de Genève de légiférer en la matière, en adoptant la loi genevoise sur le réseau de transports publics¹⁷ (art. 7). Selon lui, il resterait donc également une compétence au canton de Genève pour légiférer en matière de chemin de fer secondaires, cette matière étant également régie par le LCdF. Par conséquent, le canton de Genève pourrait adopter une disposition constitutionnelle en matière de chemins de fer secondaire.

Cette argumentation ne saurait être retenue. En effet, à la différence du texte de l'initiative, qui attribue expressément la compétence au canton de Genève de décider de l'approbation du tracé par le Conseil général et de fixer le tracé d'une nouvelle liaison ferroviaire en remplacement de celle du CEVA (le tracé CEVA ne constitue donc pas seulement un simple programme des mesures nécessaires à prendre avant l'établissement du nouveau tracé comme l'a laissé sous-entendre le commissaire), la loi sur le réseau des transports publics est une loi exclusivement programmatique, contenant des déclarations d'intention ou consacrant des tracés déjà approuvés, comme celui du CEVA. Il est donc faux d'affirmer que Genève peut se doter d'une disposition constitutionnelle prévoyant d'attribuer une compétence quelconque au canton en matière d'établissement du tracé, qui, selon le texte de l'IN 139, devra par ailleurs être confirmé par une loi, soumise au référendum obligatoire.

Dès lors, il faut conclure que le texte de l'initiative ne respecte pas la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons en matière de construction et d'exploitation des chemins de fer.

¹⁷ H 1 50.

A ce conflit de compétences s'ajoutera un conflit de règles le jour où la procédure d'approbation des plans, formellement ouverte en mars 2006 et actuellement en cours, débouchera sur une décision exécutoire.

Vote :

La commission a considéré que l'IN 139 n'était pas conforme avec le droit supérieur :

Non-conforme avec le droit supérieur :	1 R
	1 PDC
	1 Ve
	2 S
Conforme avec le droit supérieur :	1 MCG
	1 UDC
	2 L

Interdiction de l'abus de droit

20. L'interdiction de l'abus de droit, qui est un principe général du droit suisse découlant des articles 5, alinéa 3 Cst. et 2, alinéa 2 CC, peut trouver application dans le domaine des droits politiques.

21. Selon la doctrine¹⁸ et la jurisprudence¹⁹, l'interdiction de l'abus de droit est applicable au droit d'initiative. L'abus manifeste d'un droit ou l'utilisation insensée des institutions démocratiques ne doivent pas être protégés et ils doivent en principe être sanctionnés par la nullité du projet présenté²⁰.

¹⁸ Auer/Malinverni/Hottelier (2006) n° 844 ; Grisel (2006) p. 380-381; Hangartner/Kley (2000) n° 425 et n° 2129-2130; Odrnatt (1996) p. 718; Tschannen (1995) P. 89; Wilhaber (1988) n°117; Auer (1987) n° 53.

¹⁹ ATF 130/2004 I 185, consid. 4.1, ASLOCA, *Association genevoise de défense des locataires et consorts* ; ATF 129/2003 I 381, consid. 4.3, Comité d'initiative 119, *Marie-Paul Blanchard-Queloz, René Ecuyer et Pierre Vanek* ; ATF 128 /2002 I 190, consid. 7, *Michel Rossetti* ; ATF 123/1997 I 63, consid. 4.d, *Charles Beer et consorts* ; ATF 113/1987 Ia 156, consid. 2.b, *Groupements pour la protection de l'environnement-Vaud, Daniel Brélaz et Jean-Claude Rochat*.

²⁰ Stéphane Grodecki, *L'initiative populaire cantonale et municipale à Genève*, p. 311, n° 1091, thèse Genève, Genève 2008 ; ATF 130/2004 I 185, consid. 4.1, ASLOCA, *Association genevoise de défense des intérêts des locataires et consorts* ; ATF 129/2003 I 38, *Comité d'initiative 119, Marie-Paul Blanchard-Queloz, René Ecuyer et Pierre Vanek*.

22. Tous les exemples jurisprudentiels récents sur l'application de l'interdiction de l'abus de droit au droit d'initiative concernent le canton de Genève. Selon Stéphane Grodecki, qui vient de consacrer une excellente thèse²¹ complète et détaillée sur la question de l'initiative populaire cantonale et municipale à Genève, il s'agit d'un signe explicite du malaise qui existe actuellement dans l'emploi de cette institution dans le canton.

23. A ce jour, la jurisprudence a évoqué l'interdiction de l'abus de droit en matière d'initiative populaire notamment lorsque les initiants n'ont pas fait usage des droits de recours ou de référendum qui étaient à leur disposition pour s'opposer à un projet et qu'ils emploient, par la suite, le droit d'initiative pour y parvenir²².

24. Dans un arrêt de 2002 concernant l'IN 118 (qui visait la modification du projet du stade de Genève), le Tribunal fédéral a émis de très sérieuses réserves sur la validité de l'initiative sous l'angle de l'interdiction de l'abus de droit, sans toutefois trancher la question qui pouvait demeurer ouverte en l'espèce, car sa nullité résultait d'autres motifs. Dans un de ces considérants, il relève que « *le projet de stade, largement rendu public, a été débattu par trois fois au Grand Conseil lors de l'adoption des lois de 1996, 1997 et 1999, soumises au référendum facultatif. Celui-ci n'a pas été demandé, en particulier contre la loi du 27 mai 1999, alors que les conditions juridiques et financières à la construction du stade et du centre commercial étaient déjà clairement fixées. En outre, l'initiative n'est pas sans ambiguïtés, quant aux moyens qu'elle met en œuvre et quant à sa réelle efficacité: préconisant un redimensionnement du projet, elle modifie les conditions d'octroi de la subvention en instituant des conditions nouvelles qui, pour l'essentiel, ne dépendent pas du bénéficiaire de la subvention* ».

25. En l'occurrence, l'IN 139, comme l'indique du reste la fin de son alinéa 1, vise principalement à remplacer le tracé de liaison CEVA par un nouveau tracé (« [...] *en lieu et place du projet de liaison CEVA* »). Dans le cadre de la démocratie directe telle qu'elle est connue à Genève, l'outil de choix de l'opposition à des projets ou à des actes émanant des autorités est le référendum plutôt que l'initiative. De surcroît, le principe de la bonne foi commande, de manière générale, d'opposer des objections ou de s'opposer à un projet dès que cela est possible, et non d'attendre le dernier moment, ou la

²¹ Stéphane Grodecki, *L'initiative populaire cantonale et municipale à Genève*, p. 311, n° 1092, thèse Genève, Genève 2008.

²² ATF 128 /2002 I 190, consid. 7, *Michel Rossetti* ; ATF 101/1975 Ia 354, consid. 8, *Chappuis et consorts* ; ATF 94/1968 I 120, consid. 4.c, *Überpartieliches Initiativkomitee*.

réalisation d'étapes cruciales, pour ce faire. Or en l'espèce, les opposants au projet CEVA auraient pu, au plan cantonal, lancer un référendum à au moins trois reprises, à savoir le crédit d'étude de 6 millions de F voté le 14 avril 2000²³, contre le crédit d'étude complémentaire de 30 millions de francs voté le 21 septembre 2001²⁴, et enfin contre le crédit d'investissement de 400,8 millions de F voté le 28 juin 2002²⁵.

26. Par ailleurs, le canton de Genève a déjà demandé à plusieurs reprises (voir supra) à l'Assemblée fédérale de bien vouloir concrétiser l'engagement pris par la Confédération en 1912, de faire construire tout ou partie du raccordement ferroviaire CEVA. Ainsi, contrairement à ce que laissent sous-entendre les initiants, Genève a déjà usé de la faculté de demander la réalisation du CEVA et la Confédération a également décidé d'exécuter la Convention de 1912. L'initiative arrive donc « *comme la grêle après les vendanges* ».

On doit dès lors conclure que le lancement de l'IN 139 est incompatible avec le principe de la bonne foi des particuliers (art. 5, al. 3 Cst.) et avec l'interdiction de l'abus de droit, en tant que motif d'invalidation des initiatives populaires. Pour ce motif également le Grand Conseil doit constater l'irrecevabilité totale de l'IN 139.

Vote :

La commission a considéré que l'IN 139 constituait un abus de droit.

Abus de droit :	1 R
	1 PDC
	1 Ve
	2 S
Abstention :	1 UDC
Pas d'abus de droit :	1 MCG
	1 UDC
	2 L

²³ Loi 8191; ROLG 2000 464.

²⁴ Loi 8534; ROLG 2001 1025.

²⁵ Loi 8769; ROLG 2002 481.

5. Exécutabilité

27. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, il ne se justifie pas de demander au peuple de se prononcer sur un sujet qui n'est pas susceptible d'être exécuté. L'invalidation ne se justifie toutefois que dans les cas les plus évidents. L'obstacle à la réalisation doit être insurmontable: une difficulté relative est insuffisante, car c'est avant tout aux électeurs qu'il appartient d'évaluer les avantages et les inconvénients qui pourraient résulter de l'acceptation de l'initiative²⁶. En ce qui concerne l'IN 139, elle remet en cause des travaux déjà effectués. L'expérience démontre cependant que le traitement des initiatives populaires genevoises controversées épuise généralement l'ensemble des délais légaux, auxquels vient s'ajouter la durée de la procédure devant le Tribunal fédéral, soit un délai de traitement total prévisible proche de quatre ans. Or, en cas de votation à l'expiration d'un tel délai, soit en 2011, les travaux du projet seront avancés à un point tel qu'il deviendra matériellement impossible d'exécuter l'initiative, vu l'ampleur des travaux (annexe 7).

28. S'agissant en outre d'une liaison ferroviaire avec la France, la réalisation de l'IN 139 supposerait l'accord tant de la Confédération que des autorités compétentes françaises; or ce double accord dépasse la portée du droit cantonal genevois, qui ne peut à l'évidence à lui seul lier ni les autorités fédérales, ni des autorités étrangères. Dans ces conditions, on peut dès lors se demander si l'IN 139 peut dans ces conditions être considérée, déjà maintenant, comme exécutable au sens de la jurisprudence du Tribunal fédéral.

²⁶ ATF 1P.52/2007 du 4 septembre 2007, cons. 3.1; on notera, comme le relève le Conseil d'Etat, que dans cet arrêt, le Tribunal fédéral, bien que rappelant ces principes, a considéré que le Grand Conseil, qui avait considéré l'IN 136 inexécutable, n'avait pas abusé de son pouvoir d'appréciation en estimant que l'application de l'un des articles proposés par l'initiative «*serait propre à entraver la gestion de l'Etat*», ce qui pourrait constituer une extension de la notion d'inexécutabilité.

Vote :

La commission a considéré que l'IN 139 était inexécutable :

Inexécutable : 1 R
 1 PDC
 1 Ve
 2 S

Exécutable : 1 MCG
 1 UDC
 2 L

Position des partis

Les commissaires radical, PDC, Vert et Socialistes ont indiqué que leur vote final sur la validité de l'IN 139 reflétait la position officielle de leur parti.

Vote final sur la validité de l'IN 139 :

La présidente a demandé à la commission si l'IN 139 est valide :

En faveur : 1 MCG
 1 UDC
 2 L

Non : 2 S
 1 PDC
 1 R
 1 Ve

Ainsi, la Commission législative a déclaré nulle l'IN 139, conformément à l'article 66, alinéa 3 *in fine* Cst- GE.

Au vu de ce qui précède, la commission invite le Grand Conseil à déclarer nulle l'IN 139.

Secrétariat du Grand Conseil

IN 139

Lancement d'une initiative

Le comité pour une meilleure mobilité franco-genevoise a informé le Conseil d'Etat de son intention de lancer une initiative populaire cantonale formulée intitulée «Pour une meilleure mobilité franco-genevoise», qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 3 septembre 2007 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 3 décembre 2007 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, au plus tard le | 3 juin 2008 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 3 mars 2009 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 3 mars 2010 |

Initiative populaire cantonale

« Pour une meilleure mobilité franco-genevoise »

Les citoyens soussignés, électeurs et électrices du canton de Genève, en application de l'article 65a de la Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, souhaitent permettre l'établissement d'une ligne ferroviaire entre les réseaux des CFF et de la SNCF, créant moins de nuisances que le projet CEVA et ce pour un prix largement inférieur. La nouvelle ligne devra favoriser l'accès des frontaliers, notamment de la Haute-Savoie, et améliorer efficacement la desserte des communes de la rive gauche en optimisant les flux de trafic genevois et transfrontalier. Elle assurera des raccordements efficaces aux transports publics genevois existants, tout en favorisant le développement et l'extension de liaisons urbaines de trams et trolleybus. Dans ce but, ils proposent l'initiative cantonale suivante :

La Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, est modifiée comme suit :

Art. 160Cbis (nouveau)

¹ L'Etat prend les mesures nécessaires pour réaliser une liaison ferroviaire reliant la gare Cornavin au réseau des chemins de fer français de la Haute-Savoie en lieu et place du projet de liaison CEVA.

² Il établit le tracé de cette ligne entre le réseau des CFF et celui de la SNCF par une liaison passant par le sud du territoire du canton, en évitant les zones ordinaires ou de développement 1 à 3. Il veille à ce que celle-ci soit efficace, sûre, respectueuse de l'environnement, favorisant l'utilisation du réseau des lignes de transports publics existant ou à développer en complémentarité avec le tracé ferroviaire, de manière à optimiser l'offre de transports publics.

³ La loi fixant le tracé de la liaison et ouvrant le crédit nécessaire à sa réalisation sera soumise obligatoirement à l'approbation du Conseil général (corps électoral).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Initiative populaire

Pour une meilleure mobilité franco-genevoise moins chère

Stop au surendettement de Genève: nous pouvons et devons faire moins cher

- La liaison ferroviaire de Genève avec la Haute-Savoie doit être plus légère, moins destructrice pour les quartiers à population dense et moins coûteuse pour le canton de Genève que le projet CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse).
- La réalisation d'une liaison ferroviaire avec la Haute-Savoie qui, depuis La Praille, ne traverse aucune zone fortement urbanisée (zones ordinaires ou de développement 1 à 3, voir carte) permet d'économiser au moins 500 millions de F.
- La réalisation du CEVA, devisée à 950 millions de F, engendrera selon les spécialistes un dépassement de 200 à 300% qui devra être supporté par le canton, c'est-à-dire par les contribuables.
- Les frais d'aménagement complémentaires de surface, comme par exemple la destruction/reconstruction du Centre de Voirie de Carouge ou la connexion menant de la gare de Champel à l'Hôpital ne sont pas budgétés.
- Les coûts sont démesurés en raison du surendettement chronique et par rapport à la rentabilité du projet. Genève paie chaque jour 1,3 million de F d'intérêts d'une dette de 13 milliards.
- Les pertes d'exploitation prévues seront supportées par les contribuables genevois.
- Les Genevois ont voté le 21 mai 2006 un mécanisme sévère pour stopper l'endettement et assainir les finances en quatre ans. Est-ce que ce projet ruineux s'inscrit dans cette logique?

Oui pour l'amélioration des transports en commun dans le bassin franco-genevois

- Le tracé de la liaison ferroviaire doit permettre d'améliorer les déplacements de tous les pendulaires franco-suisse de la Haute-Savoie, non seulement ceux d'Annemasse, du Chablais et de la vallée de l'Arve, mais aussi ceux d'Annecy, de Cruseilles et de Saint-Julien.
- Cette liaison ferroviaire doit ouvrir la Suisse et Genève vers Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence (Drôme) et offrir ainsi un accès au futur TGV Lyon-Turin.
- Une liaison ferroviaire devra être réalisée pour permettre, depuis Lancy-Pont-Rouge, de rejoindre directement la gare de l'Aéroport International de Genève et ses zones de développement (Arena, Palexpo). Voir www.ceva.ch
- La liaison ferroviaire ne doit pas faire double emploi avec le développement du réseau genevois des tramways et celui des lignes de bus existantes ou projetées.
- Les gares de Cornavin et des Eaux-Vives seront reliées par un moyen léger de transport pouvant s'inscrire dans le concept de la future traversée de la rade.
- Une gare à Champel est inutile tant pour les habitants que pour les personnes travaillant à l'Hôpital cantonal. Les transports publics actuels y sont suffisants, rapides et plus pratiques qu'un train souterrain.
- Les rares études économiques n'ont pas démontré la rentabilité de la ligne CEVA. Les dizaines de milliers de travailleurs frontaliers entrant en Suisse par Perly et Bardonnex n'ont aucun intérêt à se rendre à Annemasse pour y prendre le train.
- La France voisine doit s'engager officiellement pour la construction de son tracé avant de commencer des travaux en Suisse et, pour l'instant, elle ne semble guère pressée !

Protégeons notre environnement

- De Pinchat aux falaises de l'Arve, toute la zone de détente et de sports de Carouge-Fontenette doit être préservée.
- Le projet CEVA implique la destruction de sites remarquables de faune et de flore aux bords et sur la falaise de l'Arve ainsi que sur la colline de Pinchat, sans compter l'abattage de 1189 arbres sur tout le tracé.
- Aucune étude concernant la protection des eaux souterraines n'a permis d'écarter un risque de pollution, le problème ayant été reporté à la phase d'exécution des travaux et relève de l'irresponsabilité sachant que, par

exemple, par endroits, le fond du radier du tunnel ne passe qu'à 1 m du niveau moyen de la nappe phréatique.

- Le projet CEVA prévoit de nombreux trains de nuit et n'interdit pas le trafic de trains cargo beaucoup plus bruyants.

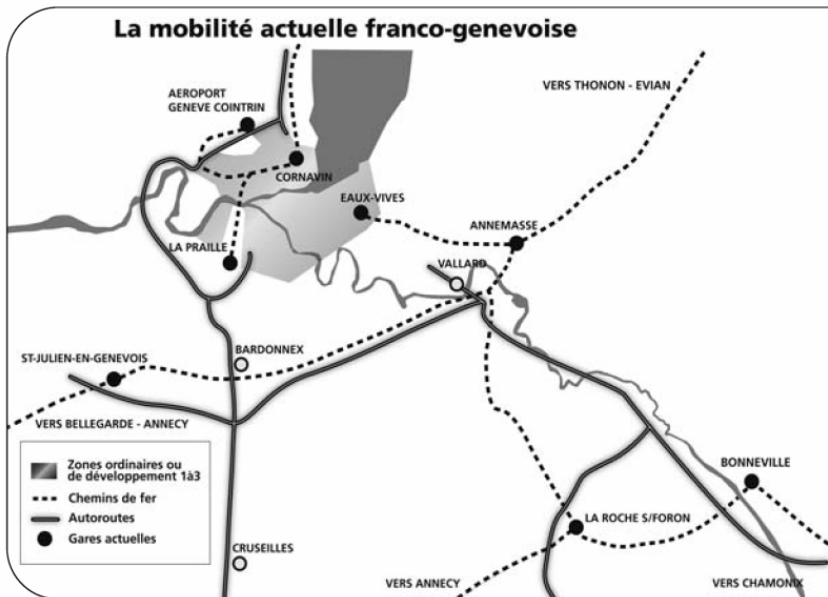
Et la sécurité !!!

- En ce qui concerne la sécurité et la santé des habitants, les documents établis par les CFF eux-mêmes expriment clairement les risques que l'on veut faire prendre à la population (bruit, trépidations, sons solidiens, inductions électriques, vibrations, champs électromagnétiques notamment).
- Qu'en est-il des nuisances pour les nombreux établissements scolaires (crèches, écoles, collèges) sur le tracé du CEVA ?
- Les mesures de sécurité et d'évacuation des passagers en cas d'accidents dans les tunnels ne sont pas garanties, des dérogations étant prévues pour les chemins de fuite qui sont parfois à ce point réduits qu'ils ne permettraient même pas le passage d'une chaise roulante.
- Aujourd'hui, où le risque d'accidents et d'attentats est constamment présent, une telle imprévoyance est inacceptable.

La démocratie, c'est tout d'abord donner la parole aux citoyens

- Tous les projets de cette envergure portant sur des montants qui se chiffrent en centaines de millions de francs, doivent être soumis au vote obligatoire des citoyennes et citoyens de la République et canton de Genève.

La mobilité actuelle franco-genevoise



La très large majorité des mouvements pendulaires entre Genève et la Haute-Savoie s'effectue par Saint-Julien, Bardonnex et la douane de Vallard. Les chemins de fer existants et les autoroutes doivent dicter le choix de la future liaison ferroviaire par le sud du canton.

Annexes au rapport de majorité sur la validité de l'IN 139

- Annexe 1 : *Courrier du Conseil d'Etat genevois du 5 décembre 2007, adressé au conseiller fédéral Moritz Leueneberger.*
- Annexe 2 : *Courrier du 14 février 2008 du conseiller fédéral Moritz Leueneberger à l'attention du Conseil d'Etat genevois.*
- Annexe 3 : *Lettre du Conseil d'Etat genevois du 12 septembre 2000, initiative genevoise à l'attention de l'Assemblée fédérale (160 Cst.).*
- Annexe 4 : *Motion de la commission des transports du Conseil des Etats, adopté par l'Assemblée fédérale et le Conseil fédéral.*
- Annexe 5 : *Protocole d'accord du 26 avril 2002 signé entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève relatif à l'interprétation de la Convention de 1912 concernant l'établissement et l'exploitation d'une ligne de raccordement entre la gare des Eaux-Vives et celle de Cornavin.*
- Annexe 6 : *Présentation power-point des initiants.*
- Annexe 7 : *Planning des travaux (qui devraient vraisemblablement commencer en 2008 (= année 1 du tableau)).*

ANNEXE 1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Le Chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

7.2.31

-2617-2008

SG-DETEC, 3003 Berne

Conseil d'Etat de la République et
Canton de Genève
1200 Genève

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE CONSEIL D'ÉTAT			
Visa	R	18 FEB. 2008	18.02 A.C.
Présid.	DF	DCTI	DES
Départ.	DirP	DT	GC
Chanc.	Di	DSE	PJ

DEPT RAPPORTEUR : DCTI

Berne, 14. FEB. 2008



CO-RAPPORTEUR :

DT (Secrétaire SG du 19.02.08)

Monsieur le Président du Conseil d'Etat,
Messieurs les Conseillers d'Etat,

J'accuse bonne réception de votre courrier du 5 décembre 2007 et suis en mesure de vous assurer que les propos figurant dans l'article de presse que vous mentionnez ne reflètent pas les déclarations que j'ai faites lors de l'interview. En effet, je me suis prononcé uniquement sur le financement du projet CEVA et ai confirmé que la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure fixe comme critère le début des travaux à la fin 2008. L'extrait mis en évidence dans la Tribune de Genève au sujet du tracé CEVA résulte d'une extrapolation erronée du journaliste. Je ne suis pas l'auteur de cette citation et ne l'ai pas non plus approuvée.

La procédure d'approbation des plans du projet CEVA est traitée avec diligence par l'Office fédéral des transports (OFT). Lors du comité de pilotage CEVA auquel vous faites allusion, la Direction de l'OFT a effectivement souligné la complexité de ce dossier non seulement pour des motifs de manque de ressources internes, mais également pour des questions techniques et en raison du nombre extraordinaire d'oppositions. L'OFT a déjà expliqué aux maîtres d'ouvrage (Etat de Genève et CFF) le 20 novembre 2007 qu'avec près de 1'800 oppositions (dont moins de 50 ont été retirées à ce jour) et toutes les complications de procédure que ces dernières entraînent, le traitement du dossier ne pouvait évidemment pas évoluer dans des conditions normales. L'OFT a formulé un pronostic au premier trimestre 2008 pour la délivrance du permis de construire en émettant naturellement toutes les réserves que la complexité du projet impose. Interrogé par certains opposants à la suite d'une séance publique du 21 novembre 2007 au cours de laquelle un membre du Gouvernement genevois a indiqué que les plans de la liaison ferroviaire CEVA seraient approuvés au mois de mars 2008, l'OFT a confirmé le 12 décembre 2007 le contenu de son courrier du 20 novembre 2007. Il sied de rappeler que les maîtres d'ouvrage ne se sont toujours pas déterminés formellement sur les oppositions des Villes de Genève et de Carouge et que l'absence de règlement conventionnel des oppositions de ces



dernières avant la délivrance du permis de construire risque très certainement de retarder le début des travaux.

La question des ressources suffisantes concerne l'ensemble de l'administration fédérale et mon Département en particulier. Elle est la conséquence de l'attribution à l'OFT de nouvelles tâches et des programmes successifs d'allègement des finances fédérales décidés par le Parlement. Vous exposez que les travaux de construction seront entrepris dans les semaines qui suivront l'approbation des plans et vous préoccupez du délai de traitement des probables recours. La suffisance des ressources au sein du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication n'aura en l'espèce aucun impact sur le traitement des recours qui relève de la compétence exclusive du Tribunal administratif fédéral, instance juridictionnelle indépendante de l'administration fédérale. Ni l'OFT, ni mon Département ne peuvent exercer une influence sur la procédure de recours devant cette instance qui statuera également sur la levée de l'effet suspensif des recours dont dépend le début des travaux.

Vous vous référez également au dossier du tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). Par courrier du 22 janvier 2007, j'ai attiré votre attention sur la nécessité impérative de soumettre les dossiers assez tôt à l'autorité d'approbation pour conserver une chance d'obtenir une décision d'approbation en force à la fin 2008. L'Assemblée fédérale s'est en effet basée sur les renseignements fournis pas les cantons pour établir la liste des projets urgents du fonds d'infrastructure et la responsabilité de livrer les dossiers à temps incombe aux cantons. J'avais fixé au 30 juin 2007 l'ultime délai pour transmettre à l'autorité compétente des dossiers conformes aux exigences légales. Par courrier du 8 février 2007, l'OFT a relayé le message que j'avais formulé dans ma lettre du 22 janvier 2007 en proposant une rencontre consacrée à la présentation du projet, de l'état des études et à la planification. Ce n'est que le 24 septembre 2007 que le dossier définitif des plans du TCOB a été remis à l'OFT. Ce dernier accorde à ce projet toute l'importance qu'il mérite et s'emploie à lui assurer un traitement optimal, mais n'est pas en mesure de garantir qu'une décision d'approbation des plans en force pourra être délivrée à la fin 2008.

Espérant avoir répondu à vos questions, je vous prie de croire, Monsieur le Président du Conseil d'Etat, Messieurs les Conseillers d'Etat, à l'expression de ma considération distinguée.

Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

16481 - 2007

Genève, le 5 décembre 2007

Le Conseil d'Etat

16481 - 2007

Monsieur Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral en charge du
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 - Berne

Concerne : Liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre Conseil a pris connaissance de propos qui vous ont été prêtés dans l'édition des 1^{er} et 2 décembre 2007 de la Tribune de Genève concernant le tracé de la liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse. Notre Conseil souhaite préciser à ce sujet les éléments suivants.

Nous nous permettons tout d'abord de vous faire part de notre surprise, dans la mesure où il nous a toujours été indiqué que le financement de la liaison CEVA assuré depuis le 6 octobre 2006 par le biais du fonds d'infrastructure voté par l'Assemblée fédérale au titre des projets urgents, est strictement lié au tracé qui fait l'objet actuellement de la demande d'approbation des plans pendante devant l'Office fédéral des transports et cela, en raison des dispositions de la Convention de 1912 conclue entre la Confédération suisse et le canton de Genève, confirmée par le Protocole d'accord du 26 avril 2002 signé entre la Confédération suisse, la République et canton de Genève et les Chemins de fers fédéraux (CFF). Dès lors, il apparaît que tout autre tracé ne disposerait pas d'un financement assuré par la Confédération, et par le canton, car il contreviendrait à la Convention liant les parties, dûment approuvée en son temps par l'Assemblée fédérale et le Grand Conseil genevois.

Par ailleurs, c'est avec satisfaction que notre Conseil a pris connaissance d'un courrier adressé par l'Office fédéral des transports aux CFF en date du 27 juin 2007, confirmant que les travaux relatifs à la liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse ont effectivement déjà commencés lorsque les premiers travaux ont été engagés en 2005 en gare de Cornavin, de sorte que le délai impératif de début des chantiers à fin 2008 pour pouvoir bénéficier du financement de la part fédérale de la liaison est d'ores et déjà respecté.

- 2 -

De manière générale, notre Conseil partage avec vous l'impératif d'engager au plus vite la suite des travaux relatifs à cette liaison ferroviaire dans les semaines qui suivront la délivrance de l'autorisation d'approbation des plans, qui devrait intervenir, selon les dernières informations communiquées par l'Office fédéral des transports, au cours du premier trimestre 2008. Soyez assuré que du côté des autorités genevoises tout est mis en œuvre pour garantir que ces travaux commencent au plus vite.

Toutefois lors des derniers échanges qui ont eu lieu dans le cadre du comité de pilotage CEVA auquel participe la Direction de l'Office fédéral des transports, cette dernière a fait part de ses difficultés relatives à la délivrance rapide d'une d'approbation des plans et au traitement des probables recours qui suivront en raison du manque de ressources internes. Cette situation n'est pas de nature à faciliter la poursuite des travaux courant de l'année 2008, ce que tout le monde souhaite obtenir. A noter, par ailleurs, qu'il en va de même à propos du dossier du tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), dont le chantier doit par contre impérativement débiter avant le 31 décembre 2008 pour que les fonds de la Confédération puissent être débloqués.

Dès lors, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous assurer que l'Office fédéral des transports disposera des moyens et des ressources nécessaires propres à garantir le respect de ces échéances que vous soutenez, à l'instar des autorités cantonales genevoises.

En espérant que ces précisions sont de nature à écarter tout malentendu, notre Conseil vous remercie de votre engagement constant en faveur de cette liaison ferroviaire, absolument indispensable à Genève et à son agglomération.

Veillez croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de nos meilleurs sentiments.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :

Robert Hensler

Le président :

Laurent Moutinot

11507-2000



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 12 septembre 2000

Le Conseil d'Etat

11507-2000

 ASSEMBLEE FEDERALE
 Palais fédéral
 3003 BERNE

Monsieur le Président du Conseil National,
 Monsieur le Président du Conseil des Etats,
 Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux,
 Mesdames et Messieurs les Conseillers aux Etats,

Au nom de la République et canton de Genève, le Conseil d'Etat, faisant usage du droit d'initiative institué par l'art. 160 al. 1 Cst., a l'honneur de demander à l'Assemblée fédérale de bien vouloir concrétiser l'engagement pris par la Confédération en 1912, de faire construire le raccordement ferroviaire permettant de relier la gare de Cornavin à la frontière nationale près d'Annemasse. Cette démarche formelle nous est apparue indispensable, parallèlement aux travaux menés en commun sur cet objet avec l'Office fédéral des transports et les CFF.

Notre initiative donne suite aux décisions prises récemment par le parlement et par le gouvernement genevois concernant les liaisons ferroviaires franco-suisse. Le Grand Conseil a en effet manifesté sa volonté de réaliser enfin la jonction ferroviaire des réseaux suisse et français, de désenclaver ainsi la région genevoise sur le plan ferroviaire et de revitaliser la ligne ferroviaire du Sud Léman. L'interconnexion des réseaux CFF de Suisse romande et SNCF de Haute-Savoie représente la condition première pour la réalisation des liaisons ferroviaires indispensables à Genève et à sa région. Elle permet aussi un transfert significatif du trafic de la route au rail. Avec l'entrée en vigueur des accords bilatéraux, les relations régionales franco-genevoises sont appelées à se développer de manière considérable. La croissance démographique exponentielle actuellement en cours sur l'axe Evian - Annemasse - Annecy est un indicateur qui ne trompe pas d'une prochaine augmentation du trafic transfrontalier. Or, le rail représente sans aucun doute la réponse la plus adaptée aux futurs besoins de ce trafic international et régional.

Il s'agit de terminer la liaison ferroviaire entre Genève et Annemasse prévue par la Convention conclue entre la Confédération suisse et le canton de Genève le 7 mai 1912, en vertu de laquelle la Confédération s'était engagée à faire construire et exploiter par les Chemins de fer fédéraux (CFF) une ligne ferroviaire entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives, le canton de Genève supportant pour sa part un tiers du coût du raccordement.

- 2 -

La Convention de 1912 concernait plus précisément trois volets, à savoir :

- a) Le rachat de la gare de Genève-Cornavin et du chemin de fer de Genève à La Plaine (frontière nationale);
- b) L'établissement et l'exploitation d'une ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives et
- c) La remise, aux Chemins de fer fédéraux, du chemin de fer des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse.

Elle a été ratifiée, conformément à son art. 11, par la loi fédérale portant développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois du 10 juillet 1912 (RS 742.32) et par l'arrêté du Conseil fédéral du 24 décembre 1912 (RO 28 808), d'une part, ainsi que par la loi votée par le Grand Conseil genevois en date du 22 juin 1912 (Recueil des lois GE 1912 604), d'autre part. La convention est toujours formellement en vigueur.

Si la construction du raccordement ferroviaire visé par la Convention de 1912 n'a pas encore été entièrement réalisée, la Confédération a néanmoins confirmé à maintes reprises la validité de cette Convention et sa volonté de respecter les engagements en découlant.

Cela ressort notamment de l'accord conclu le 19 février 1924, entre la Confédération suisse, la Direction des CFF et le canton de Genève relatif à la réalisation de la ligne de raccordement Cornavin - Eaux-Vives, qui aboutit à la construction du tracé Cornavin - La Praille vers la fin des années 1940, ainsi que de la convention du 25 avril 1950, signée par les mêmes parties, relative à la construction du tronçon de raccordement Vernier - La Praille, réalisé pendant les années 1950, et du tronçon La Praille - Eaux-Vives, qui reste à construire.

De même, par courrier du 22 septembre 1972, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie réaffirma le droit du canton de Genève au raccordement. Enfin, par lettre du 8 décembre 1999, le Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication confirma à nouveau la validité de la Convention de 1912.

S'agissant des obligations à la charge du canton de Genève, ce dernier racheta, pour le compte de la Confédération, la Gare de Cornavin et la ligne Cornavin-La Plaine en 1912 déjà, et céda ensuite ces deux propriétés à la Confédération. La remise, aux Chemins de fer fédéraux, de la ligne des Eaux-Vives à la frontière nationale n'a en revanche pas encore eu lieu, dans la mesure où cette obligation était subordonnée à l'ouverture à l'exploitation de la ligne de raccordement (art. 8 de la Convention de 1912).

La Convention de 1912 est donc toujours valable et sa mise en œuvre ne nécessite pas un nouvel accord entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève.

En revanche, son sens actuel ne peut être déterminé qu'à la lumière de toute la législation fédérale et cantonale en vigueur et ceci de façon différenciée pour chacun des volets non encore exécutés qu'elle comporte, étant précisé que le premier volet de la Convention de 1912, à savoir le rachat de la Gare de Cornavin et du chemin de fer de La Plaine,

- 3 -

a été entièrement réalisé et que le deuxième volet, soit le raccordement de la Gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives, s'est considérablement modifié par la construction de la ligne Cornavin - La Praille en 1949.

Il n'est donc pas possible de mettre en œuvre la Convention de 1912 sur la base de l'avant-projet auquel se réfère son art. 3. Personne ne prétend aujourd'hui que le raccordement devrait être construit selon les normes techniques en vigueur à l'époque. Le développement urbain et les exigences en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement rendent de surcroît impossible un raccordement en surface, à l'emplacement de l'actuelle Gare des Eaux-Vives, de la ligne à construire La Praille - Eaux-Vives et de celle reliant les Eaux-Vives à la frontière. C'est la raison pour laquelle les études techniques effectuées en 1992 en commun par les CFF, l'Office fédéral des transports et le canton de Genève et actualisées en 1999 retiennent l'hypothèse de la construction d'une nouvelle gare souterraine aux Eaux-Vives et d'une sortie du nouveau tunnel à construire à la hauteur de Chêne-Bougeries, sur le tracé actuel de la ligne exploitée par la SNCF (tracé 0th abaissé : annexe 1). Il en résulte que la gare des Eaux-Vives ne peut plus servir de point de démarcation et de jonction entre le deuxième et le troisième volet de la Convention, ces deux volets se trouvant de fait réunis en un seul.

La nécessité de tenir compte de l'évolution technologique se double de celle de prendre en considération l'ensemble de l'évolution normative et politique de notre pays.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat est d'avis que l'engagement formel qu'a pris la Confédération en 1912 de faire construire le raccordement ferroviaire doit être concrétisé par l'Assemblée fédérale conformément au droit en vigueur, en faisant application de l'art. 4 al. 3 de la loi fédérale sur les chemins de fer fédéraux, du 20 mars 1998 (RS 742.31). Selon la nouvelle définition de la forme des actes édictés par l'Assemblée fédérale établie par l'art. 163 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101), cette approbation revêtira la forme de l'arrêté fédéral simple, non soumis au référendum.

S'agissant du canton de Genève, il lui appartient de faire usage du droit exclusif que lui confère la Convention de 1912, de demander formellement la réalisation de l'engagement fédéral de faire construire le raccordement en cause. C'est ce que nous faisons par la présente.

Le droit d'initiative prévu à l'art. 160 al. 1 Cst. offre en effet au canton le moyen approprié pour adresser cette demande directement à l'autorité compétente, à savoir à l'Assemblée fédérale. A Genève, le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève est habilité à exercer ce droit d'initiative concurrentement avec le Grand Conseil (art. 156 de la loi genevoise portant règlement du Grand Conseil, du 13 septembre 1985 - RS-GE B 1 101).

Au bénéfice des explications qui précèdent, le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève demande formellement à l'Assemblée fédérale de :

1. Concrétiser par la voie d'un arrêté simple, conformément à l'art. 4 al. 3 de la loi fédérale sur les CFF, l'engagement pris par la Confédération suisse en 1912 de faire construire par les CFF le raccordement ferroviaire entre la gare Cornavin et la frontière suisse, près d'Annemasse.
2. Assumer à bref délai les obligations financières de la Confédération découlant de la Convention de 1912.

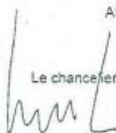
- 4 -

3. Prendre acte de ce que le canton de Genève, après avoir procédé aux études techniques nécessaires, propose de réaliser le raccordement selon le tracé 0^{ns} abaissé annexé à la présente initiative (annexe 1).
4. Prendre acte de l'engagement du canton de Genève d'assumer le tiers des dépenses du raccordement de La Praille à la frontière suisse près d'Annemasse et de céder à la Confédération la ligne Eaux-Vives - frontière suisse près d'Annemasse.

En vous remerciant de l'attention que vous réserverez à cette initiative, veuillez croire, Monsieur le Président du Conseil National, Monsieur le Président du Conseil des Etats, Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux, Mesdames et Messieurs les Conseillers aux Etats, à l'assurance de notre haute considération.

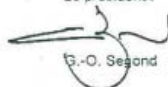
AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :



R. Hensler

Le président :

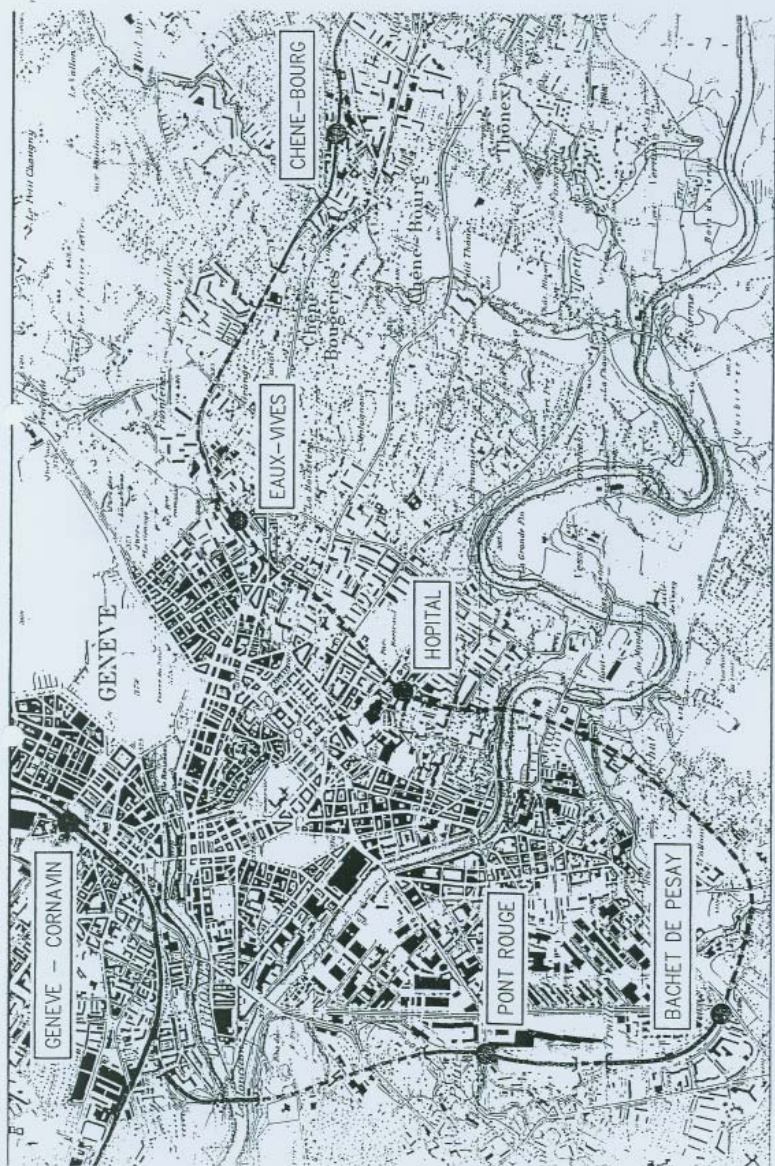


G.-O. Segond

Copie conforme : Conseil fédéral;
Conseil d'administration des CFF.

Annexes : 1. Tracé 0^{ns} abaissé
2. Insertion du raccordement dans le réseau existant

L'ANNÉE 139 - LA FRAÎLLE - EAUX-VIVES



Insertion du tronçon Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse

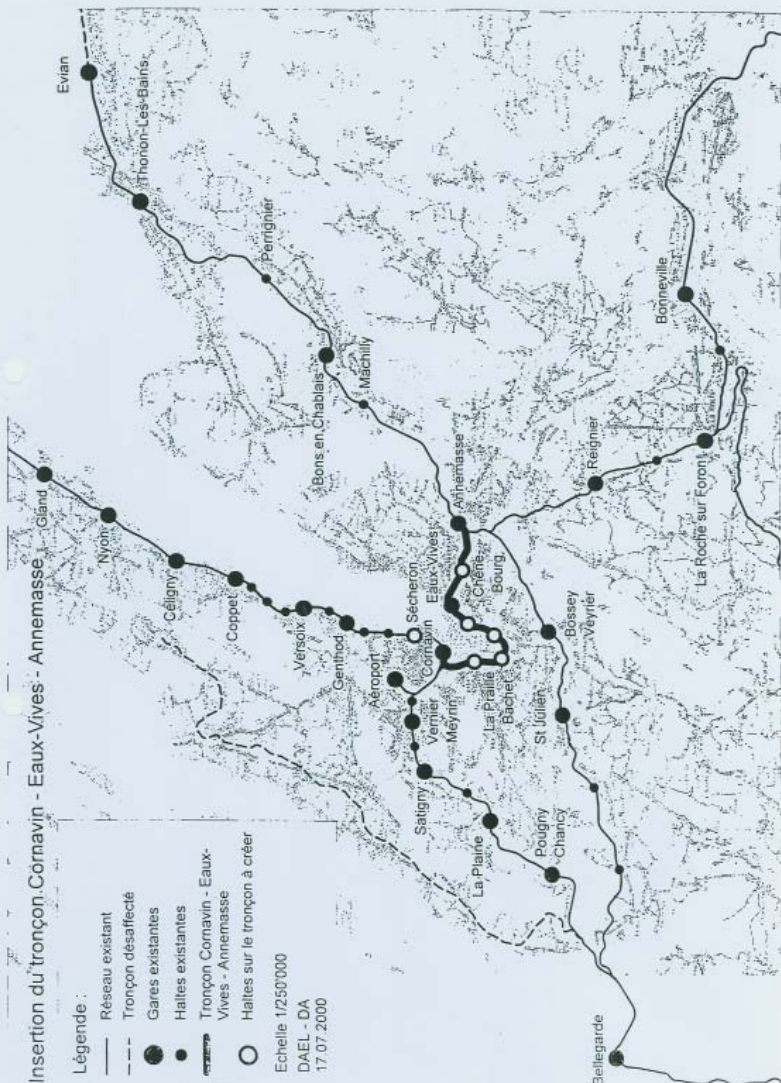
Légende :

- Réseau existant
- - - Tronçon désaffecté
- Gares existantes
- Haltes existantes
- Tronçon Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
- Haltes sur le tronçon à créer

Echelle 1/250'000

DAEL - DA

17.07.2000



01.3010 - Motion.

Liaison ferroviaire entre Genève et Annemasse

Déposée par la Commission des transports et des télécommunications CE (00.317) (CTT-CE (00.317))

Date de dépôt 15.02.2001

Déposée au Conseil des Etats

Etat actuel Motion au 2^e conseil

Texte déposé

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale un message assorti d'une proposition visant à ce que la Confédération puisse remplir un engagement pris dans le cadre de la convention du 7 mai 1912 concernant la construction d'une voie ferroviaire entre Genève-Cornavin et la frontière suisse près d'Annemasse.

Développement

Le canton de Genève a déposé le 12 septembre 2000 une initiative cantonale demandant à l'Assemblée fédérale de:

1. concrétiser par la voie d'un arrêté simple, conformément à l'article 4 alinéa 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, l'engagement pris par la Confédération suisse en 1912 de faire construire par les CFF le raccordement ferroviaire entre la gare de Cornavin et la frontière suisse, près d'Annemasse;
2. assumer à bref délai les obligations financières de la Confédération découlant de la convention de 1912;
3. prendre acte de ce que le canton de Genève, après avoir procédé aux études techniques nécessaires, propose de réaliser le raccordement 0bis abaissé;
4. prendre acte de l'engagement du canton de Genève d'assumer le tiers des dépenses du raccordement de La Praille à la frontière suisse près d'Annemasse et de céder à la Confédération la ligne Eaux-Vives-frontière suisse près d'Annemasse.

Tout en reconnaissant l'importance du contenu de l'initiative cantonale, nous estimons que cette voie n'est pas la plus appropriée pour traiter cet objet. Nous sommes d'avis qu'il serait plus adéquat de la transformer en une motion. Par ce biais, il appartient au Conseil fédéral et à l'administration fédérale d'examiner la validité de la convention de 1912 et de déterminer la procédure à suivre pour sa mise en œuvre.

Il convient également de concrétiser les droits et obligations de chacune des parties concernées par la convention de 1912 et de préparer un message à l'Assemblée fédérale en vue de son exécution.

Déclaration du Conseil fédéral 09.03.2001

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

Chronologie:

15.03.2001 CE Adoption.

17-09-2001 CN Adoption.

PROTOCOLE D'ACCORD

du 26 avril 2002

relatif à l'interprétation et à l'exécution de la Convention du 7 mai 1912
concernant 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

entre, d'une part,

la CONFEDERATION SUISSE (ci-après dénommée "Confédération")

représentée par

M. Kaspar Villiger, président de la Confédération

et, d'autre part,

la REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE (ci-après dénommée "Canton")

représentée par

M. Robert Cramer, président de la Délégation Transports du Conseil d'Etat

et enfin

les CHEMINS DE FER FEDERAUX SUISSES CFF (ci-après dénommés "CFF")
société anonyme de droit public ayant son siège à Berne

représentés par

M. le Dr Benedikt Weibel, président de la Direction d'entreprise,
et M. Pierre-Alain Urech, vice-président, directeur de l'Infrastructure

4 AC

Exposé liminaire

1. La Confédération et le Canton ont passé le 7 mai 1912 une 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.

La Convention a été soumise le 22 juin 1912 à la ratification du Grand Conseil de la République et Canton de Genève et le 24 décembre 1912 à celle de l'Assemblée fédérale.
2. Le présent protocole d'accord a pour objet l'exécution de la Convention précitée, au besoin en l'interprétant, l'actualisant ou la complétant.
3. Les Chemins de fer fédéraux ayant, le 1^{er} janvier 1999, acquis le statut de société anonyme de droit public dotée de la personnalité juridique, il se justifie qu'ils soient partie et signataires en leur nom du présent protocole d'accord.
4. Certaines dispositions de la Convention ont déjà été exécutées par les parties (art. 1, 2, 10 et 11). Il en est de même pour les Conventions subséquentes suivantes, sous réserve de leurs dispositions concernant la construction de la ligne de raccordement entre La Praille et les Eaux-Vives, puisque celle-ci n'est pas encore intervenue :
 - L'accord du 19 février 1924 entre le Canton et les CFF au sujet de la ligne de raccordement
 - La Convention des 21 octobre et 29 novembre 1927 entre la Confédération, le Canton et les CFF au sujet des terrains de La Praille
 - La Convention du 25 avril 1950 entre la Confédération, le Canton et les CFF au sujet des terrains de La Praille et de l'établissement des lignes de raccordement Vernier - La Praille et La Praille - Eaux-Vives.
5. Les CFF entendent saisir le Canton d'un important projet de mise en valeur des terrains dont ils sont propriétaires dans la zone ferroviaire de la gare de La Praille, impliquant une procédure d'affectation du sol. L'achat de ces terrains avait été financé à raison d'un tiers de leur prix par chacune des parties.
6. S'agissant du tronçon frontière nationale - Annemasse, la Confédération se charge d'entamer les pourparlers et négociations nécessaires avec les autorités françaises.

Ceci exposé, les parties sont convenues de ce qui suit :

WJ Lg AL

Section I

Dispositions générales

Article premier

Objet

Le présent protocole d'accord a pour objet :

- a) la construction et la conduite de l'exploitation de la ligne de raccordement entre Genève - La Praille et Genève - Eaux-Vives ;
- b) la cession par le Canton aux CFF du chemin de fer de Genève - Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse ;
- c) l'adaptation de la gare de Genève et de la ligne Genève - Genève - La Praille, du point kilométrique (PK) 59.670 au PK 63.700 ;
- d) la transformation et la reprise de la conduite de l'exploitation de la ligne de chemin de fer de Genève - Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse ;
- e) la mise en valeur des terrains actuellement sis en zone ferroviaire des gares de Genève - La Praille, de Genève - Eaux-Vives et de Chêne-Bourg.

Article 2

Définitions

Au sens du présent protocole d'accord, on entend par :

- a) *Ligne de raccordement Genève - La Praille - Genève - Eaux-Vives* : la ligne de chemin de fer (à construire) allant de la gare de Genève - La Praille, au PK 63.700, à celle de Genève - Eaux-Vives, y compris la nouvelle gare souterraine de Genève - Eaux-Vives et la trémie de sortie permettant à la ligne de retrouver le niveau de la ligne existante au PK 72.300 en direction de la frontière nationale ;
- b) *Ligne de chemin de fer Genève-Eaux-Vives - frontière suisse* : la ligne de chemin de fer existante, gare de Genève - Eaux-Vives non comprise, qui va de la sortie de la trémie de la ligne de raccordement Genève-La Praille - Genève-Eaux-Vives au PK 72.300 à la frontière nationale près d'Annemasse ;
- c) *Liaison ferroviaire* : l'ensemble des installations nouvelles ou adaptées allant de la gare de Genève à la frontière nationale près d'Annemasse ;
- d) *Dépenses d'établissement* : toutes les dépenses causées par la construction de la ligne de raccordement Genève-La Praille - Genève-Eaux-Vives, y compris les frais d'étude, d'acquisition de droits réels nécessaires et les intérêts de construction ;
- e) *Intérêts de construction* : les intérêts dus à l'un des partenaires pour les montants qu'il a avancés.

LM CL

Section II

Construction et exploitation de la liaison ferroviaire

Article 3

Maître d'ouvrage

¹ Les CFF, agissant en qualité de maître d'ouvrage, construiront la ligne de raccordement de Genève - La Praille à Genève - Eaux-Vives à double voie. Les stations de Carouge-Bachet et de Champel-Hôpital font partie de la ligne de raccordement.

² Les CFF ont également la qualité de maître d'ouvrage pour les travaux nécessaires :

- a) à l'adaptation de la gare de Genève et de la ligne Genève - Genève-La Praille, du PK 59.670 au PK 63.700
- b) à la transformation en une ligne à double voie de la ligne Genève - Eaux-Vives - frontière suisse, sur le modèle de la ligne de raccordement Genève - La Praille - Genève - Eaux-Vives.

³ Les travaux de construction, d'adaptation et de transformation visés aux alinéas précédents font l'objet d'un plan, ainsi que d'un schéma de la structure du projet, joints au présent protocole d'accord, pour en faire partie intégrante (annexes 1 et 2).

⁴ Les accès aux gares de la liaison ferroviaire situés hors de l'ouvrage dont les CFF assument la maîtrise seront construits par le Canton, à ses frais.

Article 4

Gares supplémentaires

Le Canton peut demander la construction à ses frais de gares supplémentaires sur la liaison ferroviaire, dans la mesure où celles-ci sont techniquement réalisables et n'entravent pas de façon disproportionnée l'exploitation de la ligne Genève - Annemasse.

Article 5

Achat ou expropriation des terrains

¹ Avant d'introduire la procédure d'approbation des plans (art. 18 ss de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, ci-après LCdF), les CFF, en collaboration avec le Canton, acquièrent de gré à gré les droits réels nécessaires à la construction et à l'exploitation de la liaison ferroviaire.

² Les droits qui ne peuvent être acquis de gré à gré le sont par voie d'expropriation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.

hs G AL

Article 6

*Entretien et exploitation de
la liaison ferroviaire*

¹ Les CFF assurent l'entretien de la liaison ferroviaire et la conduite de son exploitation dès son ouverture complète au trafic.

² Le Canton indemnise les CFF pour les coûts d'entretien et d'exploitation non couverts. Les deux parties concluent à cet effet une convention entrant en vigueur dès la mise en service de la liaison ferroviaire.

³ La Confédération et le Canton indemnisent les CFF pour l'offre qu'ils commandent selon les lois, ordonnances et règlements en vigueur.

Section III

Cession et mise en valeur de terrains

Article 7

*Cession de la ligne Genève-
Eaux-Vives - frontière
suisse*

¹ Dès l'approbation définitive des plans de transformation de la ligne Genève - Eaux-Vives - frontière suisse, le Canton cédera gratuitement aux CFF les immeubles, constructions, installations et autres dépendances de cette ligne, dans leur état existant et libres de toutes charges.

² Sont réservées les dispositions spécifiques des art. 9 et 10, relatives au transfert des gares de Genève-Eaux-Vives et de Chêne-Bourg.

Article 8

Gare de Genève-La Praille

¹ Les CFF et le Canton voueront leurs meilleurs efforts à l'aboutissement des procédures d'affectation du sol qu'implique le projet des CFF de mettre en valeur une partie des terrains actuellement sis en zone ferroviaire et dont ils sont propriétaires dans le périmètre de la gare de La Praille; ils s'efforceront de mettre sur pied en commun un projet de mise en valeur de ces terrains. La plus-value obtenue bénéficiera à la réalisation de la liaison ferroviaire.

² Le tiers de la plus-value, qui sera réalisée consécutivement à l'aboutissement de ces procédures, sera porté par les CFF au crédit du Canton dans les comptes des travaux de construction de la ligne de raccordement. L'impôt sur les bénéfices et gains immobiliers perçu le cas échéant par le Canton sur l'alléation ou la constitution de droits de superficie sur les immeubles visés à l'alinéa 1 sera déduit de sa part à la plus-value.

³ La plus-value, dont seront déduites les impenses nécessaires à sa réalisation, sera réputée réalisée dès la cession par les CFF des terrains dont ils sont propriétaires, ou dès le début des travaux de construction sur les terrains sur lesquels ils auront constitué un droit de superficie au profit d'un tiers ou dont ils assureront eux-mêmes la mise en valeur.

43 4/11

⁴ En cas de divergence sur le montant de la plus-value, le Canton et les CFF s'en remettront à l'arbitrage de trois experts, dont ils s'engagent d'ores et déjà à accepter la décision.

⁵ Chaque partie désignera un expert; les deux experts désignés par les parties s'entendront à leur tour sur le choix du président.

⁶ Lorsqu'une partie est en demeure de désigner son expert ou lorsque les deux experts désignés par les parties ne parviennent pas à s'entendre sur le choix du président, sa désignation incombera au Président du Tribunal fédéral.

⁷ Le siège de l'expertise-arbitrage est à Genève; le Concordat sur l'arbitrage est au surplus applicable.

Article 9

Gare de Genève - Eaux-Vives

¹ Dès l'approbation définitive des plans de la liaison ferroviaire, le Canton cédera gratuitement aux CFF la propriété des terrains situés au-dessus de la nouvelle gare souterraine de Genève - Eaux-Vives, libres de toutes charges.

² Les CFF et le Canton s'efforceront de mettre sur pied en collaboration avec la Ville de Genève un projet commun de mise en valeur des terrains sis en zone ferroviaire dans le périmètre de l'actuelle gare de Genève- Eaux-Vives, tenant compte de l'affectation prévisible d'une partie de ces terrains à une zone de construction.

Article 10

Gare de Chêne-Bourg

¹ Dès l'approbation définitive des plans de la liaison ferroviaire, le Canton cédera gratuitement aux CFF la propriété des terrains situés au-dessus de la nouvelle gare souterraine de Chêne-Bourg, libres de toutes charges.

² Dans la mesure où la ligne Genève-Eaux-Vives - frontière suisse ne serait pas réalisée en tranchée couverte, les parties préciseront par un avenant les terrains sis en zone ferroviaire de la gare de Chêne-Bourg qui seront transférés aux CFF avec les constructions qui s'y trouvent.

³ Les CFF et le Canton s'efforceront de mettre sur pied un projet commun de mise en valeur des terrains sis actuellement en zone ferroviaire dans le périmètre et autour de la gare de Chêne-Bourg, tenant compte de l'affectation éventuelle d'une partie de ces terrains à une zone de construction.

WS 4/11

Section IV

Financement

Article 11

Apurement des comptes de construction de la gare de Genève - La Praille

¹ Le solde du compte de construction de la gare de Genève - La Praille, pour lequel les CFF ont accordé au Canton un moratoire de paiement à partir du 1^{er} janvier 1964, deviendra exigible dès le 1^{er} janvier suivant l'approbation par le Grand Conseil du financement nécessaire à l'exécution de la Convention de 1912 selon les modalités prévues à l'art. 14 du présent protocole d'accord.

² Le solde dû par le Canton aux CFF se montait à CHF 34'223'592.45 au 31 décembre 2000. Les intérêts simples restent fixés à 3,125 %.

³ Les CFF augmenteront les sommes allouées à la liaison ferroviaire dans la Convention sur les prestations pour la période 2003 - 2006 d'un montant équivalent au versement effectué par le Canton en vertu des alinéas 1 et 2.

Article 12

Construction de la ligne de raccordement Genève - La Praille - Genève - Eaux-Vives

¹ La Confédération charge les CFF de l'exécution de la Convention et leur alloue les moyens nécessaires. Les CFF supportent les deux tiers des dépenses d'établissement de la ligne de raccordement Genève - La Praille - Genève - Eaux-Vives (frais de projet compris). Le Canton en supporte le tiers à fonds perdus.

² Les CFF tiennent les comptes des travaux de construction et sont en droit de demander des acomptes au Canton, conformément aux procédures en vigueur, selon la clé de répartition prévue à l'alinéa 1 et en fonction de l'avancement des travaux.

³ Tout dépassement du coût des travaux ou toute économie réalisée suit la même clé de répartition que celle figurant à l'alinéa 1.

⁴ Les CFF adressent chaque semestre à la Confédération et au Canton un rapport portant notamment sur l'avancement des travaux.

Article 13

Adaptation de la gare de Genève, de la ligne Genève - Genève-La Praille et transformation de la ligne Genève-Eaux-Vives - frontière suisse

¹ Les dépenses relatives à l'adaptation de la gare de Genève et de la ligne Genève - Genève-La Praille, du PK 59.670 au PK 63.700, ainsi que les dépenses relatives à la transformation de la ligne Genève-Eaux-Vives - frontière suisse sont supportées à raison de 20 % par les CFF et de 80 % par le Canton. Ce dernier verse sa contribution à fonds perdus.

² Le Canton bénéficiera des accords plus favorables que les CFF pourraient conclure avec d'autres cantons pour des grands projets similaires, dont le coût des infrastructures dépasse CHF 100 millions.

Section V

Dispositions finales

Article 14

Calendrier

¹ La Confédération s'engage à soumettre la construction de la liaison ferroviaire selon les modalités du présent protocole d'accord à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

² Le Canton s'engage à solliciter de son Grand Conseil les crédits nécessaires au financement de sa part dès la signature du présent protocole d'accord.

³ Les parties conviennent de mener à chef les travaux d'adaptation et de construction de la liaison ferroviaire dans les cinq ans suivant l'approbation définitive des plans selon les art. 18 ss LCdF. Les CFF pourront mettre les premiers moyens financiers à disposition dans le cadre de la convention sur les prestations pour la période 2003 - 2006.

Article 15

Différends

Tous litiges relatifs à l'interprétation et à l'exécution du présent protocole d'accord seront portés devant le Tribunal fédéral par la voie de l'action de droit administratif (art. 116 OJF).

Article 16

Exécution de la Convention de 1912

Les parties conviennent que dès la mise en service de la liaison ferroviaire, la Convention de 1912 aura été entièrement exécutée.

Article 17

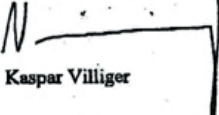
Législation future

Aucune clause du présent protocole d'accord ne pourra être interprétée comme empêchant l'application de la législation fédérale pertinente future en la matière.

LS G H C

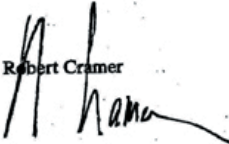
Ainsi fait à Genève le 2 mai 2002 et à Berne les ... mai 2002 et ... mai 2002

Le Président de la Confédération suisse



Kaspar Villiger

**Le Président de la Délégation Transports du Conseil d'Etat
de la République et canton de Genève**



Robert Cramer

Le Président de la Direction d'entreprise des Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Dr. Benedikt Weibel



Le Directeur de l'Infrastructure des Chemins de fer fédéraux suisses CFF



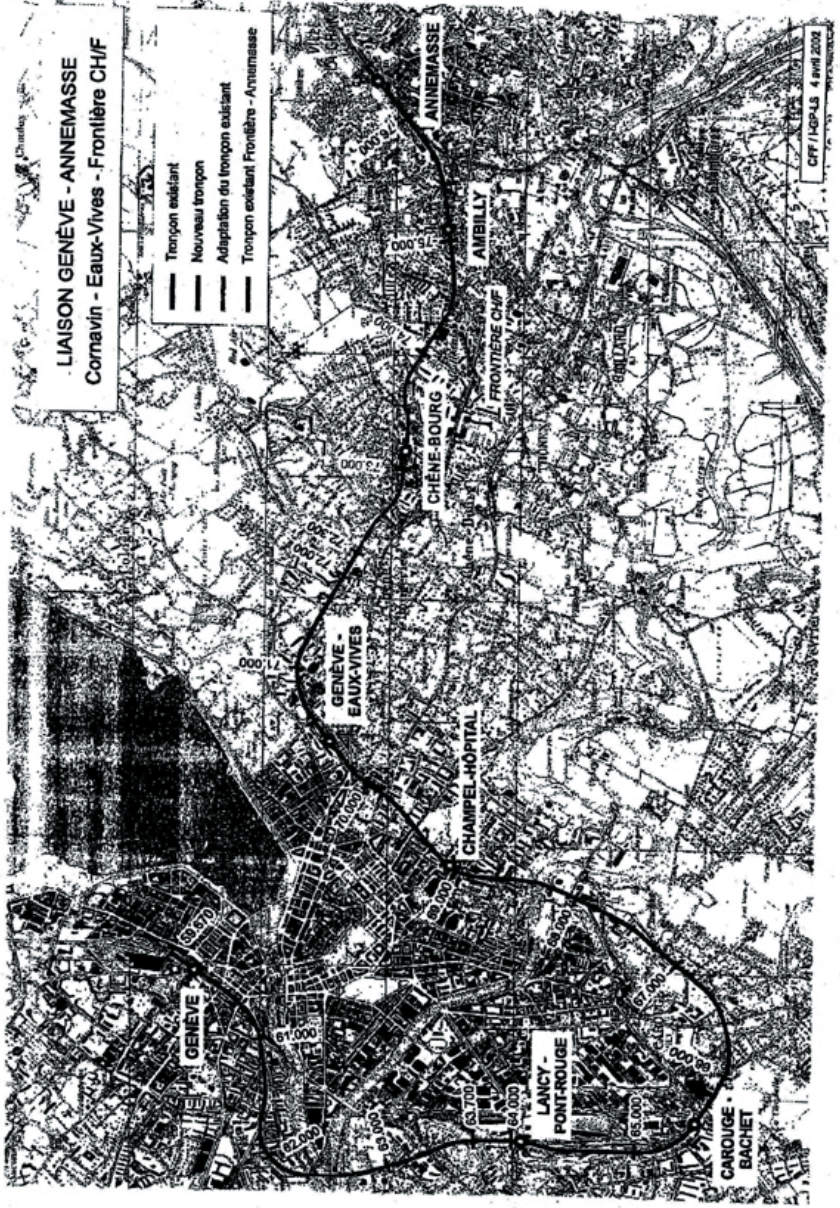
Pierre-Alain Urech

Annexes :

- Annexe 1 plan de la liaison ferroviaire
Annexe 2 schéma de structure du projet de liaison ferroviaire

LIAISON GENÈVE - ANNEMASSE
Cornavin - Eaux-Vives - Frontière CH/F

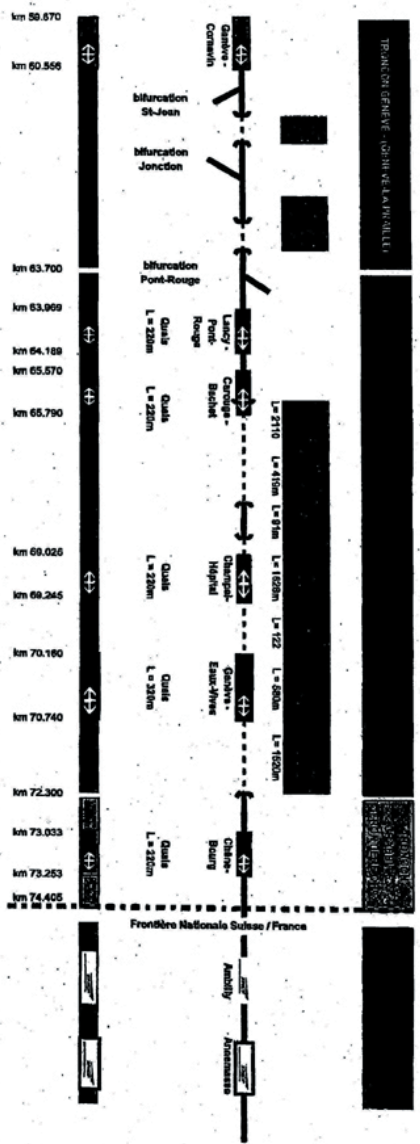
- Troponon existant
- Nouveau troponon
- Adaptation du troponon existant
- Troponon existant Frontière - Annemasse



nc

LIGNON GENEVE - ANNEMASSE
 STRUCTURE DU PROJET AVEC MENTION DES PROJETS PARTIELS ET DES OUVRES PRINCIPAUX


SBG CFF FFS
 04.04.2002



- Tronçon isolant
- Relevé tronçon, Y, Z, sans accotements Eau-Vivac
- Adaptation du tronçon isolant
- Tronçon isolant Frontière - Annemasse
- Case
- Station

MC

Structure projets




L'IN-139 est valide

François Bellanger,
avocat, professeur à l'Université de Genève

18 janvier 2008

Recevabilité formelle

- 
- Le Conseil d'Etat reconnaît que l'initiative respecte les exigences d'unité:
 - de la matière.
 - de la forme.
 - du genre.
 - En conséquence, l'IN-139 est recevable du point de vue formel.

Recevabilité matérielle

- Le Conseil d'Etat conteste que l'IN-139 serait conforme au droit supérieur pour deux motifs:
 - Les cantons ne sont pas compétents pour légiférer en matière de liaisons ferroviaires, notamment en ce qui concerne leur tracé.
 - L'initiative serait contraire à la Convention de 1912 sur deux points:
 - Elle propose un tracé contraire à celui prévu par le plan annexé à la convention.
 - Elle impose l'approbation obligatoire du tracé qu'elle propose par le Grand Conseil et le peuple.
- Ces deux arguments sont infondés.

Recevabilité matérielle: l'argument de la compétence.

- L'initiative ne remet pas en cause le régime de compétence prévu par l'article 87 Cst. féd., la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et la loi sur les CFF (LCFF).
- Trois rappels:
 - L'art. 87 Cst. féd. prévoit uniquement que « La législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération. ».
 - La LCdF est « applicable à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, ainsi qu'à leurs rapports avec les autres entreprises de transports publics, les administrations publiques et les tiers » (art. 1).
 - La LCFF règle « la constitution, le but et l'organisation des Chemins de fer fédéraux (CFF) » (art. 1).

Recevabilité matérielle: l'argument de la compétence - 2

- L'initiative invite le Conseil d'Etat à prendre les mesures nécessaires pour réaliser une liaison alternative au projet CEVA (Projet d'art. 160C al. 2), selon les critères délimités par l'initiative (Projet d'art. 160C al. 2).
- Ce faisant, l'initiative ne prévoit pas de dérogation au droit fédéral.
 - Le texte demande une intervention du Canton pour développement des transports publics dans le respect du droit fédéral. Il ne s'agit pas de l'exercice d'une compétence fédérale ou d'une entrave à une compétence fédérale.
 - L'initiative est, dans ce sens, comparable à la Loi genevoise sur le réseau des transports publics (H 1 50), dont le Grand Conseil n'a pas jugé qu'elle était contraire au droit fédéral.
 - Le projet alternatif sera naturellement soumis à la procédure d'autorisation prévue par l'article 18 LCdF.
 - Ce projet pourra être mené par le Canton de concert avec les CFF.
- Il n'y a donc aucune différence entre le modèle de gestion de projet proposé par l'initiative et celui appliqué aujourd'hui par le Canton de Genève pour le CEVA.

Recevabilité matérielle: la Convention de 1912

- Le Conseil d'Etat présente la Convention de 1912 comme un acte de droit supérieur au droit cantonal qui imposerait la réalisation du tracé CEVA.
- Cette affirmation est fautive et repose sur une présentation tronquée des documents signés par le Canton de Genève.

Recevabilité matérielle: la Convention de 1912 - 2

- Le Conseil d'Etat omet d'exposer au Grand Conseil que la Convention de 1912 a été modifiée non seulement en 1924 mais aussi en 1950.
- L'analyse des conventions du 19 février 1924 et du 25 avril 1950 démontrent que:
 - **La Convention de 1912 n'impose pas la construction du tracé CEVA.**
 - Elle donne uniquement le **droit** au Canton de Genève de demander aux CFF de construire ce tracé.
- En conséquence, le Canton de Genève est libre de ne pas exercer ce droit et de renoncer à la réalisation de cette liaison.

Recevabilité matérielle: la Convention de 1912 - 3

- Article 3 de la Convention du 19 février 1924:
 - « Les CFF passeront en outre à l'exécution du tronçon de raccordement La Praille – Eaux-Vives dans un délai de trois ans après que l'Etat de Genève en aura fait la demande, étant entendu que ce dernier s'engage à ne pas faire usage de ce droit avant l'ouverture à l'exploitation de la gare de la Praille ».
- Article 9 de la Convention du 25 avril 1950:
 - « L'Etat de Genève ne demandera la construction du tronçon de raccordement La Praille – Eaux-Vives que lorsqu'il jugera cette construction nécessaire au développement du trafic ».

Recevabilité matérielle: la Convention de 1912 - 4

- En conséquence, la Convention de 1912 n'impose pas au canton de Genève l'obligation de réaliser la liaison La Praille – Eaux-Vives. Il lui en donne uniquement la faculté.
- En invitant le Canton à renoncer à faire usage de cette faculté, l'IN-139 n'est pas contraire à la Convention de 1912.
 - Cette dernière, telle modifiée en 1924 et 1950, ne s'oppose pas à ce que le Canton:
 - envisage un autre tracé.
 - propose de faire valider ce tracé alternatif par le Grand conseil et le peuple.

Recevabilité matérielle: la Convention de 1912 - 5

- Le tracé alternatif ne remet par ailleurs pas en cause le principe d'un financement fédéral.
 - La Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques autorise le financement par la Confédération pour des infrastructures ferroviaires générant une plus-value pour une ville et permettant de décongestionner la route au sens de son article 7, alinéas 5 et 6.
 - Le projet alternatif proposé par l'IN 139 remplit parfaitement ces exigences.
 - De plus, le projet alternatif s'intégrant à une partie du projet actuel, pour lequel les travaux ont commencé, il peut bénéficier du même financement.

Recevabilité matérielle

- Compte tenu de ce qui précède, et sans préjudice des autres arguments juridiques qui pourraient être développés, il est clair que l'argumentation du Conseil d'Etat, fondée sur une présentation sélective des textes pertinents, est infondée.
- L'IN 139 est conforme au droit supérieur.

Exécutabilité

- L'IN-139 doit faire l'objet d'un vote, même en cas de recours, au plus tard en 2010.
- A cette date, il n'est pas certain que les travaux auront commencé.
 - L'autorisation n'a pas été délivrée par l'OFT.
 - Les recours prévisibles auront un effet suspensif.
 - Un retrait de l'effet suspensif semble peu vraisemblable, vu la nature des travaux.
- Même si les travaux commençaient avant le vote, ils pourraient porter sur les portions non contestées du projet.
- L'IN-139 remplit parfaitement l'exigence d'exécutabilité.



1. SCENARIOS DE REALISATION

Les différentes contraintes qui pèsent sur l'ordonnement et l'exécution des travaux ont été examinées et intégrées. Il s'agit en particulier des installations de chantier, des déviations de trafic rendues nécessaires et de la gestion des matériaux.

Deux scénarios ont été élaborés :

- Un scénario de base, d'une durée estimée à 76 mois,
- Un scénario accéléré, d'une durée estimée à 52 mois.

Les plannings présentés ci-après représentent la synthèse de ces réflexions.

Ces scénarios seront adaptés en fonction des entreprises et des méthodes d'exécution définitivement retenues.

Lors de la planification détaillée des travaux, on s'assurera de limiter les inconvénients liés aux interruptions des voies de circulation. Des passerelles provisoires sont prévues en plusieurs endroits pour les piétons. Les différentes phases de circulation seront gérées d'entente avec les services cantonaux, l'Office Cantonal de la Mobilité (OCM) en particulier.

2. TUNNELS

Quelque soit le scénario retenu, les travaux d'excavation et de bétonnage des tunnels de Pinchat et Champel représentent la durée la plus longue et se trouvent sur le chemin critique.

Dans le scénario de base, cette durée est de 37 mois, respectivement 37 mois pour les tunnels de Pinchat et Champel. Il est prévu d'exécuter les travaux de la manière suivante :

- 2 attaques simultanées pour chaque tunnel (Carouge-Bachet et Val d'Arve, respectivement Val d'Arve et Avenue Th. Weber)
- 5 jours de travail par semaine
- 2 postes par jour

La cadence moyenne d'avancement obtenue se situe entre 1,0 m et 1,5 m par jour et par front de travail.

Dans le scénario accéléré, le rythme de travail est augmenté :

- 6 jours de travail par semaine
- 3 postes par jour du lundi au vendredi et 2 postes le samedi

La cadence moyenne ainsi obtenue se situe entre 1,5 m et 2,2 m par jour et par front de travail.

La durée globale d'excavation et de bétonnage des tunnels de Pinchat et Champel est alors ramenée à 27 mois, respectivement 31 mois.



3. TRANCHÉES COUVERTES

Les rythmes de réalisation des tranchées couvertes dans le secteur du Val d'Arve et de la gare de Genève - Eaux-Vives sont identiques dans les deux scénarios.

L'essentiel de l'activité de construction des tranchées couvertes est concentré sur le tronçon Eaux-Vives – Frontière. Dans le scénario de base, sur ce tronçon, afin de limiter le nombre d'ateliers travaillant simultanément et ainsi éviter un accroissement injustifié des prix par effet de saturation du marché, la réalisation de la tranchée couverte est prévue en 2 étapes décalées de 14 mois :

- jusqu'à la halte de Chêne-Bourg avec 4 fronts de travail réalisant en moyenne 2,5 m par jour et par front de travail, puis
- au-delà de la halte de Chêne-Bourg, avec 2 fronts de travail réalisant en moyenne 2,5 m par jour et par front de travail.

Dans le scénario accéléré, le décalage ci-dessus est supprimé.

4. SECOND ŒUVRE ET EQUIPEMENT FERROVIAIRE

A ce stade, il est prévu de commencer les travaux de second œuvre dans les haltes ainsi que l'installation de l'équipement ferroviaire entre la halte de Carouge-Bachet et la frontière nationale dès l'achèvement des travaux de gros œuvre.

La durée estimée de ces travaux est de l'ordre de 14 mois pour chaque gare. Elle pourrait être éventuellement ramenée à 12 mois dans le cadre du scénario accéléré.

Les travaux situés entre la gare de Genève-Cornavin et la halte de Carouge-Bachet seront coordonnés avec la mise en service du nouvel enclenchement de la Praille (projet connexe). Ils seront effectués en fonction des impératifs d'exploitation ferroviaire.

Les autres travaux de génie ferroviaire seront les derniers travaux effectués.

-o0o-



Bibliothèque
Canton de Genève

Liaison ferroviaire CEVA
(Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse)



PLANNING DIRECTEUR TRAVAUX
SCENARIO DE BASE - 76 MOIS -

439 888 CHF FFS

Tronçon	Travaux	Arrière 1	Arrière 2	Arrière 3	Arrière 4	Arrière 5	Arrière 6	Arrière 7
1	TRAVAUX PREPARATOIRES - INFRASTRUCTURE							
2	PP 12	Saillit Jean - Pavois anti bruit						
3		Jonction						
4		Tunnel de la Blâle						
5	PP 22	Pl de Pont Rouge - Station de Lancy / Pont Rouge						
6		Gévie Civil						
7		Gévie Ferroviaire						
8		Traverse de La Praille						
9		Démontage installation existante						
10		Gévie Civil						
11	PP 23	Station Carouge-Bachet						
12		Dévoiation et travaux						
13		PM - Excavation - bétonnage						
14		Tunnel de Panchat						
15		Installation de chantier						
16		Excavation - bétonnage						
17	PP 24	TC Vni d'Arve						
18		Dévoiation et travaux						
19		PM - Excavation - bétonnage						
20		Pont sur l'Arve						
21		Installation de chantier						
22		Pont						
23	PP 25	Tunnel de Champel (1)						
24		Installation de chantier - portail						
25		Excavation - bétonnage						
26		Station de Champel Hôpital						
27		Dévoiation et travaux						
28		PM - Excavation - bétonnage						
29		Tunnel de Champel (2)						
30		Installation de chantier						
31		Excavation - bétonnage						
32	PP 26	TC Théodore Weber						
33		Dévoiation et travaux						
34		PM - Excavation - bétonnage						
35		Gare des Eaux Vives						
36		PM - Excavation - bétonnage						
37	PP 27	TC Eaux-Vives / Grange-Falquet						
38		Dévoiation et travaux						
39		PM - Excavation - bétonnage						
40	PP 37	TC Grange-Falquet / Seymaz						
41		Pont sur la Seymaz						
42		Installation de chantier						
43		Excavation de chantier						
44		TC Seymaz / Chêne-Bourg						
45		Station de Chêne-Bourg						
46		TC Chêne-Bourg / Frontière						
47		TRAVAUX SUPERSSTRUCTURE ET EQUIPEMENTS FERROVIAIRES						
48		Gares et halles						
49		Second œuvre + aménagements extérieurs						
50		Tous tronçons						
51		Equipements ferroviaires						

Projet CEVA Planning directeur travaux - base -
Date: 28 fév 2016
INPROJET (Suisse)

76 MOIS

PLANNING DIRECTEUR TRAVAUX
SCENARIO ACCELERE - 52 MOIS -



Recherche et
carte de Genève

N°	TRONÇON	TRAVAUX	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7
1	TRONÇON	TRAVAUX PRÉPARATOIRES - INFRASTRUCTURE							
2	PP12	Saint Jean - Parois anti bruit							
3		Jonction							
4		Tunnel de la Blâle							
5	PP22	Pl de Pont Rouge - Station de Lancy Pont Rouge							
6		Gélie Civil							
7		Gélie Ferroviaire							
8		Traversée de La Praille							
9		Démontage installations existantes							
10		Gélie Civil							
11	PP 23	Station Carouge-Bachet							
12		Déviations et travaux							
13		PM - Excavation - bétonnage							
14		Tunnel de Pinchat							
15		Installation de charrier							
16		Excavation - bétonnage							
17	PP 24	TC d'Arve							
18		Installation de charrier							
19		PM - Excavation - bétonnage							
20		Pont sur l'Arve							
21		Installation de charrier							
22		Pont							
23	PP 25	Tunnel de Champ(1)							
24		Excavation - bétonnage							
25		Installation de charrier + portail							
26		Excavation et travaux							
27		Station de Champ Hôpital							
28		PM - Excavation - bétonnage							
29		Tunnel de Champ(2)							
30		Installation de charrier							
31		Excavation - bétonnage							
32	PP 26	TC Théodore Weber							
33		Déviations et travaux							
34		PM - Excavation - bétonnage							
35		Gare des Eaux Vives							
36		PM - Excavation - bétonnage							
37	PP 27	TC Eaux-Vives / Grange-Falquet							
38		Déviations et travaux							
39		PM - Excavation - bétonnage							
40	PP 27	TC Grange-Falquet / Seymaz							
41		Pont sur la Seymaz							
42		Installation de charrier							
43		Construction du pont							
44		TC Seymaz / Chêne-Bourg							
45		Station de Chêne-Bourg							
46		TC Chêne-Bourg / Frontère							
47		TRAVAUX SUPERSTRUCTURE ET EQUIPEMENTS FERROVIAIRES							
48		Gares et halles							
49		Second œuvre + aménagements extérieurs							
50		Tous tronçons							
51		Equipements ferroviaires							

52 MOIS

Projet CEVA Planning directeur Travaux - accéléré -
Date: 28 février 2006
M PROJET (Suisse)

Date de dépôt : 26 février 2008

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Olivier Jornot

Mesdames et
Messieurs les députés,

« Vous avez juridiquement tort parce que vous êtes politiquement minoritaires » : cette phrase du député socialiste français André Laignel, entrée dans l'histoire, s'applique à merveille au traitement de l'IN 139 par la Commission législative. Traduction dans le cas d'espèce : la construction du CEVA est une nécessité, et l'initiative populaire qui prétend en empêcher la réalisation DOIT être déclarée irrecevable. Que les motifs qui conduisent le Conseil d'Etat à proposer l'irrecevabilité de l'initiative soient à peu près aussi limpides que ceux d'un concile débattant de la double nature n'a pas gêné la majorité de la commission, pour qui la messe était dite et le débat inutile.

Même les députés socialistes et Verts, habitués à décliner *in dubio pro populo* sur tous les tons et dans tous les modes, en avaient perdu leur latin. Alors que d'ordinaire, les textes les plus absurdes trouvent toujours grâce à leurs yeux au nom du respect de la volonté populaire, voilà soudain qu'il fallait sauver l'Etat contre le peuple. C'est vrai que le peuple en question, ce n'était pour une fois pas l'Asloca, Christian Grobet ou Pierre Vanek, mais d'abominables bourgeois dont on se demande bien au nom de quoi on les laisse lancer des initiatives populaires.

Bref, la Commission législative ayant fait tout le contraire de ce que l'on attend d'elle, c'est-à-dire un travail de fond abstrait des vains bruits de la politique, il faudra que la plénière s'attelle à la tâche. Le rapporteur de minorité – composée des libéraux et de l'UDC – s'efforcera de montrer en quoi les arguments du Conseil d'Etat sont certes fort ingénieux et mériteraient à leurs concepteurs le grand prix de l'argutie byzantine, mais qu'ils ne peuvent en aucune manière conduire à l'invalidation de l'initiative.

A. Recevabilité formelle

Il n'est pas nécessaire de s'appesantir à l'excès sur la recevabilité formelle, que le Conseil d'Etat, dans son rapport IN 139-A, ne conteste pas et que la Commission législative a admise. L'initiative respecte l'unité de la matière, l'unité de la forme et l'unité du genre, tout le débat portant en réalité sur sa recevabilité matérielle.

B. Conformité au droit fédéral

Selon l'article 66, alinéa 3 de la Constitution, une initiative populaire doit être invalidée si elle est manifestement contraire au droit fédéral. Manifestement, cela veut dire: si vous affirmez le contraire et que votre argumentation est plausible sans plus, la contrariété au droit fédéral n'est pas manifeste.

En l'occurrence, le Conseil d'Etat prétend que l'initiative violerait l'article 87 de la Constitution fédérale, en vertu duquel la législation sur le transport ferroviaire relève de la compétence de la Confédération. En substance, l'IN 139 violerait le droit fédéral parce qu'elle nourrirait la folle ambition de donner au seul canton la compétence de déterminer le tracé de la liaison ferroviaire qui remplacerait le CEVA.

Il est vrai que la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), du 20 décembre 1957 (RS 742.101), donne l'intégralité des compétences à la Confédération pour tout ce qui concerne les chemins de fer, et en particulier pour ce qui a trait à l'approbation des plans. Les articles 18 et suivants LCdF décrivent la procédure d'approbation des plans et confèrent à l'Office fédéral des transports la compétence d'approuver les plans, sous réserve des grands projets, qui relèvent du département (DETEC). Aucune autorisation cantonale n'est requise, ce qui signifie en d'autres termes que le canton ne peut ajouter sa propre procédure d'autorisation de construire à celle que prévoit le droit fédéral.

Tout cela est bien connu de tout un chacun, et nullement contesté par qui que ce soit. Ce qui fait débat, ce sont les conséquences: dès lors qu'une entreprise concessionnaire (les CFF) requiert l'approbation de plans portant sur une nouvelle ligne de chemin de fer, les habitants du canton concerné voient-ils automatiquement leurs droits réduits à la seule procédure d'opposition aux plans prévue par le droit fédéral, ou conservent-ils le droit de donner mandat aux autorités cantonales d'influencer sur le projet?

La position du Conseil d'Etat, pour qui la seule existence d'une compétence fédérale interdit aux citoyens genevois de s'exprimer, n'a

aucun sens, et surtout aucun fondement juridique. En effet, le Conseil d'Etat oublie que même si l'approbation des plans du CEVA relève de la seule compétence fédérale, rien, strictement rien, n'interdit aux autorités cantonales de déployer des efforts pour que le projet se développe d'une manière plutôt que d'une autre.

La meilleure preuve, c'est que le projet CEVA n'est pas un projet exclusivement porté par les CFF, mais que ces derniers et le canton de Genève sont étroitement associés dans la direction du projet. Si la compétence fédérale valait interdiction aux cantons de se mêler des affaires ferroviaires, c'est l'existence même d'un service administratif entièrement voué au CEVA au sein de l'administration cantonale qui serait contraire au droit fédéral, et M. Alain Pirat, le « Monsieur CEVA » du DCTI, serait une hérésie ambulante et la preuve d'une rébellion genevoise contre la Confédération.

En réalité, un canton concerné par un projet ferroviaire a parfaitement le droit d'avoir un avis sur le sujet, de le défendre et de tenter de prendre influence sur l'entreprise concessionnaire en cause. C'est la raison pour laquelle la collaboration du canton de Genève avec les CFF dans le dossier du CEVA est parfaitement licite. Mais la question est : si les citoyens de ce canton souhaitent que les autorités genevoises interrompent cette collaboration, au nom de quoi pourrait-on les priver de ce droit ? Sous prétexte que les chemins de fer relèvent du droit fédéral, les autorités genevoises auraient-elles la possibilité de se soustraire à tout contrôle démocratique lorsqu'elles s'engagent au profit du CEVA ? La réponse est évidemment négative, et si les autorités genevoises ont le droit de s'engager en faveur du CEVA, les citoyens de ce canton ont tout autant le droit de demander à leurs autorités de défendre une position différente.

Bien plus, le canton concerné a non seulement le droit de prendre influence auprès du maître de l'ouvrage, en l'occurrence les CFF, mais il a tout autant le droit de chercher à prendre influence auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans. Ce n'est pas faire renaître un *Sonderbund* justifiant l'envoi de troupes fédérales que de demander à la Confédération de modifier un projet qu'elle seule est habilitée à approuver. Là encore, un canton a parfaitement le droit de s'engager auprès de la Confédération pour qu'elle modifie un projet ferroviaire, et dans cet esprit, les citoyens de Genève ont parfaitement le droit de contraindre par voie d'initiative populaire leurs autorités à prendre position contre le CEVA, si telle est la volonté du peuple.

On citera à cet égard deux exemples :

- Le premier nous fait rester dans le domaine ferroviaire. En effet, la loi fédérale sur les chemins de fer ne porte pas que sur les chemins de fer à voie normale, à voie étroite ou à crémaillère. Elle porte également sur les tramways (article 2 LCdF). En d'autres termes, la procédure d'approbation du CEVA est exactement la même que la procédure d'approbation du TCOB (Tramway Cornavin-Onex-Bernex) ou du TCMC (Tramway Cornavin-Meyrin-Cern). Chaque fois qu'un tramway est construit ou prolongé dans notre canton, c'est au prix d'une procédure d'approbation des plans selon l'article 18 LCdF, soit exactement la même procédure que pour le CEVA.

Or, personne n'aurait l'outrecuidance d'affirmer que cette compétence fédérale d'approbation des plans interdirait au canton de Genève d'entretenir une réflexion quant au tracé de ses tramways. Le fait que l'entreprise concessionnaire soit les TPG plutôt que les CFF ne change rien à la question : le réseau des tramways genevois fait l'objet d'une réflexion cantonale, et non fédérale.

Et cette réflexion trouve sa concrétisation dans la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50). On y évoque, à l'article 4, alinéa 1, lettre b, le développement des lignes de tramway. Au chiffre 2, il est question de la construction de lignes jusqu'aux Palettes, ainsi qu'entre Cornavin et Meyrin. Au chiffre 3, il est question de la prolongation du tramway jusqu'au Grand-Saconnex, respectivement jusqu'à Bernex. Et au chiffre 4, de lignes en direction de Vézenaz, de Saint-Julien, d'Annemasse, de Ferney et de Saint-Genis. Une carte du réseau en question est d'ailleurs annexée à la loi.

Or, si l'article 8 de la loi fait allusion à la procédure fédérale d'approbation des plans, l'article 4, alinéa 3 a la teneur suivante : *« Tout projet de modification du plan du réseau sur rail doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par le département, par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations. »*

En d'autres termes, alors même que la procédure d'approbation des plans des tramways relève du droit fédéral, le canton de Genève a instauré sa propre procédure d'approbation du réseau, avec mise à l'enquête publique et vote par le Grand Conseil ! Comment le Conseil d'Etat ose-t-il aujourd'hui affirmer que ce qui vaut pour les tramways ne vaudrait pas pour le CEVA ? Comment ose-t-il prétendre que parce que le CEVA relève du droit fédéral, les citoyens genevois n'auraient même pas le droit de dire ce qu'ils en pensent, alors que le canton s'est donné la compétence de planifier son réseau de tramways avant de le soumettre à l'approbation des plans par l'autorité fédérale ?

La situation est d'autant plus cocasse que le CEVA figure dans la loi sur le réseau des transports publics, en son article 4, alinéa 1, lettre a : « *La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemins de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin-Annemasse via La Praille-Les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire pour y développer un réseau express régional (RER) avec l'étude d'une extension ultérieure en direction du pays de Gex. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, en particulier sous l'égide du Comité stratégique franco-valdo-genevois pour le développement des transports régionaux (DTPR)* ».

Ce texte a été introduit dans la loi en 2004. Il serait tout de même étonnant que les députés genevois aient le droit de promouvoir le CEVA dans la législation cantonale et que les citoyens de ce même canton se voient interdire de traiter du sujet sous prétexte qu'il relève de la compétence fédérale !

- Le deuxième exemple est bien connu. En vertu de l'article 160E, alinéa 5, de la Constitution genevoise, « *les autorités cantonales s'opposent par tous les moyens juridiques et politiques à leur disposition à l'installation de centrales nucléaires, de dépôts de déchets hautement et moyennement radioactifs et d'usines de retraitement sur le territoire du canton et au voisinage de celui-ci* ».

Or, s'il y a bien un domaine qui relève de la seule compétence de la Confédération, c'est bien celui de la législation sur l'énergie nucléaire, en vertu de l'article 90 de la Constitution fédérale. A nouveau, cette compétence fédérale exclusive n'a jamais empêché

un canton de faire entendre sa voix et de défendre sa position sur le plan juridique et sur le plan politique. Le Conseil d'Etat tiendrait-il la position qu'il défend à propos du CEVA si les autorités fédérales entendaient construire une centrale nucléaire à Verbois ? Qu'il nous soit permis d'en douter...

En réalité, le nouvel article 160Cbis proposé par l'IN 139 ne viole pas la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, dans la mesure où il invite l'Etat à prendre les mesures nécessaires pour réaliser une liaison ferroviaire selon un certain tracé et à abandonner son soutien au CEVA. Les autorités genevoises, si cet article était adopté, devraient s'opposer au CEVA de la même manière qu'elles ont aujourd'hui à s'opposer à tout projet d'installation nucléaire sur le territoire du canton, et elles auraient à défendre le tracé alternatif de la même manière qu'elles défendent les lignes de tramway prévues par le réseau inscrit dans la loi sur le réseau des transports publics. Il n'y a, sur ce point, rien à redire à la validité matérielle de l'initiative.

C. Les conventions entre la Confédération et le canton

La botte secrète du Conseil d'Etat, c'est une interprétation particulièrement subtile des diverses conventions entre la Confédération suisse et le canton de Genève qui se sont succédé depuis 1881. A cet égard, le rapporteur de minorité ne peut que s'étonner que la majorité de la commission ait cru utile de s'appuyer sur des textes dont elle n'a jamais pris connaissance. Ces textes n'étaient pas annexés au rapport du Conseil d'Etat, et personne ne s'est avisé d'en demander la production au cours des travaux de la commission. C'est donc avec la foi du charbonnier que la majorité a estimé que les conventions en question permettaient d'invalider une initiative populaire.

La question de savoir si un accord entre la Confédération et un canton relève du droit supérieur susceptible de permettre l'invalidation d'une initiative populaire au sens de l'article 66, alinéa 3 de la Constitution est une question qui échappe largement aux compétences techniques du soussigné. Le Conseil d'Etat n'a pas jugé utile de s'embarasser d'un avis de droit sur la question, laissant à l'un des juristes de la Couronne le soin de développer sa thèse.

Une thèse ma foi peu convaincante, pour les deux raisons suivantes :

- D'abord, l'argumentation du Conseil d'Etat se fonde sur une prémisse erronée, selon laquelle les conventions entre la Confédération et le canton obligeraient ce dernier à construire le

CEVA selon le tracé prévu. Le Conseil d'Etat admet que la convention de 1881 n'était pas contraignante, que celle de 1909, dès lors qu'elle subordonnait la réalisation du projet à la construction d'une ligne par le col de la Faucille, n'a pas de portée actuelle, et il reconnaît également que la loi fédérale de 1912 ne comportait pas d'obligations pour les uns ou les autres.

En revanche, le Conseil d'Etat considère que la convention de 1912 et son complément de 1924 constitueraient une norme de droit supracantonal imposant au canton de Genève le tracé de Cornavin à la gare des Eaux-Vives.

L'inconvénient, c'est que la convention de 1912 subordonne la construction de la ligne de chemins de fer à la demande de l'Etat de Genève, l'exécution devant intervenir dans les trois ans après cette demande. Or, non seulement près d'un siècle s'est écoulé depuis lors, rendant la convention de 1912 parfaitement obsolète, en fait sinon en droit. Mais de plus, cette convention a été modifiée à plusieurs reprises par la suite, et notamment le 19 février 1924 et le 25 avril 1950. A chaque fois, il a été précisé que la convention ne liait la Confédération que dans la mesure où le canton de Genève faisait une demande tendant à la construction du CEVA.

Il saute ainsi aux yeux que la convention de 1912 et celles qui lui ont succédé avaient pour objectif de conférer un droit au canton de Genève, et non de lui imposer une obligation. Il faut tout de même une certaine dose d'imagination pour parvenir à transformer un geste de bienveillance de la Confédération (l'engagement de développer le réseau à Genève) en une contrainte pour le canton (l'obligation d'accepter la même ligne un siècle plus tard). Lors des travaux de la commission, M. Laurent Moutinot, président du Conseil d'Etat, a clairement reconnu que les conventions ne fondaient pas une obligation de réaliser le CEVA : *« Il déclare ensuite que cette affaire se situe dans le cadre du droit fédéral et que la convention de 1912 donne effectivement un droit à Genève qui oblige la Confédération »*.

A noter qu'un représentant du parti socialiste a indiqué qu'il partageait l'avis de son conseiller d'Etat, si bien qu'il faut admettre qu'avec les quatre commissaires qui ont voté la recevabilité, la majorité de la commission considère que la convention de 1912 n'impose pas d'obligation à notre canton !

Ainsi, la convention de 1912 et ses modifications ultérieures n'empêchent en aucune manière le canton de Genève de déclarer à la Confédération qu'il renonce à faire valoir les droits qui lui sont conférés en vertu de la convention de 1912, et cela même si les autorités cantonales ont dit le contraire par le passé en réclamant la mise en œuvre de la convention.

Bien entendu, une telle renonciation ne serait pas sans conséquence, tant en ce qui concerne la réalisation d'un hypothétique tracé alternatif qu'en termes financiers, mais la question n'est pas là. En soi, on ne peut invoquer la convention de 1912 pour empêcher les citoyens genevois de déclarer leur opposition au CEVA. Et on peut encore moins invoquer les démarches du Conseil d'Etat et du Grand Conseil en faveur du CEVA pour invalider l'initiative.

- D'autre part, à supposer par impossible que la convention doive être interprétée comme fondant une obligation pour le canton de Genève, on ne voit pas en quoi les citoyens genevois devraient être privés du droit d'imposer à leurs autorités l'obligation de s'opposer à la mise en œuvre de la convention, le cas échéant en la dénonçant.

Le parallèle avec l'énergie nucléaire s'impose derechef : quand bien même le canton pourrait être obligé d'accueillir une installation nucléaire sur son territoire en vertu de la législation fédérale, les citoyens ont confié aux autorités genevoises le mandat de se battre par tous les moyens contre l'implantation d'une telle installation. L'IN 139 ne fait pas autre chose, quand elle demande au Conseil d'Etat de provoquer l'abandon du CEVA.

Ainsi, les vieilles conventions exhumées par le Conseil d'Etat pour empêcher le peuple de se prononcer ne constituent pas un motif suffisant.

D. Exécutabilité

Le Conseil d'Etat, grand seigneur, pose la question de l'exécutabilité en laissant à l'IN 139 le bénéfice du doute. En commission, voyant vaciller l'argument de la prétendue violation du droit fédéral, la majorité a embrassé l'argument de l'exécutabilité, qui venait la sauver à point nommé.

La jurisprudence du tribunal en matière d'inexécutabilité est pour le moins restrictive. Le Conseil d'Etat cite à juste titre l'ATF 101 Ia 354, qui renvoie lui-même à l'ATF 94 I 125. Le Tribunal fédéral rappelle que lorsqu'une initiative remet en cause des travaux, elle n'est pas

inexécutable du simple fait que les travaux ont déjà commencé. Il n'y a impossibilité matérielle d'exécution que lorsque l'ouvrage est en état d'achèvement au moment du vote du corps électoral.

Dans le cas d'espèce, les travaux du CEVA ne sont pas en voie d'achèvement. Quelques travaux préliminaires ont eu lieu à Cornavin, mais la construction de la ligne proprement dite n'a pas commencé. Il faut donc, si l'on veut examiner un tant soit peu sérieusement l'argument de l'exécutabilité, poser un pronostic sur l'état des travaux au moment du vote de l'initiative pour déterminer si la question posée au peuple aura encore un sens ou non.

Le rapport du Conseil d'Etat affirme qu'à l'expiration de la durée totale de traitement de l'IN 139, les travaux seront avancés à un point tel que la question de l'impossibilité matérielle se posera très sérieusement. Toutefois, dans la partie du rapport consacrée à la prise en considération de l'initiative, le Conseil d'Etat écrit : « *Le chantier de la liaison CEVA, s'il n'est pas entravé par des recours ayant un effet suspensif, peut s'ouvrir en 2008, pour se terminer à l'horizon 2012-2013* ». On parle donc d'une durée de cinq ans, à compter du moment où l'effet suspensif des recours aura été levé.

A l'heure où ce rapport est rédigé, l'Office fédéral des transports n'a pas encore approuvé les plans. Cela signifie qu'avant de parler d'effet suspensif, il faut parler de délivrance de l'autorisation de construire, qui n'a pas encore eu lieu.

Lorsque les plans auront été approuvés, les opposants pourront saisir le Tribunal administratif fédéral. Le recours auprès de cette instance emporte effet suspensif automatique, l'article 37 de la loi sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF), du 17 juin 2005 (RS 173.32) renvoyant à la loi fédérale sur la procédure administrative, du 20 décembre 1968 (RS 172.021) et notamment à son article 55. Certes, le président de l'autorité de recours peut retirer l'effet suspensif, mais spéculer sur une telle issue s'agissant d'un ouvrage de l'ampleur du CEVA serait parfaitement inconsideré.

On peut donc, à compter de l'approbation des plans censée survenir dans le courant de l'année 2008, ajouter une bonne année de procédure devant le Tribunal administratif fédéral, pour adopter un calcul résolument conservateur. La décision du Tribunal administratif fédéral sera elle-même sujette à recours devant le Tribunal fédéral. Cette fois-ci, le recours en matière de droit public n'a pas d'effet suspensif automatique, mais il peut être restitué, en vertu de l'article 103 de la loi

sur le Tribunal fédéral (LTF), du 17 juin 2005 (RS 173.110). Le Tribunal fédéral ayant coutume de restituer l'effet suspensif lorsqu'une construction est contestée, on peut ajouter six mois à une année de procédure.

A supposer que les plans soient approuvés à la mi-2008, il ne faut pas espérer que les travaux commencent avant la fin de l'année 2009. Encore ce calcul est-il particulièrement conservateur.

Or, à ce moment-là, les Genevois auront voté. Ils auront voté pour ou contre le CEVA à un moment où la construction du CEVA n'aura pas commencé. Et cela même si l'on ajoute à la durée du traitement de l'initiative par le Grand Conseil le temps nécessaire à un recours au Tribunal fédéral portant sur sa recevabilité. Les délais les plus longs portant sur le traitement de l'initiative nous conduisent, selon les calculs de la Chancellerie, au 3 mars 2009. Cela supposerait que le Grand Conseil utilise la totalité du temps qui lui est imparti, ce qui ne survient pas nécessairement. Même en ajoutant six mois de procédure au Tribunal fédéral portant sur la recevabilité de l'initiative, le compte est largement bon.

L'IN 139 ne pose dès lors rigoureusement aucun problème d'exécutabilité.

En commission, certains ont cru bon d'établir un parallèle avec l'IN 118 « *Pour un projet de stade raisonnable* ». Dans son arrêt du 17 avril 2002 (ATF 128 I 190), le Tribunal fédéral a considéré que l'initiative était inexécutable.

Ce que les auteurs de cet ingénieux parallèle ont omis, c'est que dans l'affaire du stade, les délais de construction étaient beaucoup plus brefs. Lorsque le Grand Conseil a statué sur la validité de l'IN 118, le 15 juin 2001, l'autorisation de construire le stade avait été délivrée depuis plusieurs mois, soit le 5 octobre 2000. Et le Tribunal fédéral de parvenir à la conclusion que la votation sur l'initiative aurait lieu approximativement au moment de l'inauguration du stade, prévue au mois de juin 2003 ! Puis de conclure logiquement que les travaux se trouveraient soit en voie d'achèvement, soit complètement réalisés, ce qui aurait constitué un cas d'impossibilité matérielle (ATF 118 I 190, page 203).

Invoquer l'IN 118 pour tenter d'invalider l'IN 139 est donc abusif, les situations des faits n'étant pas semblables.

E. Abus de droit

Le Conseil d'Etat termine son panorama des arguments possibles par l'évocation de l'abus de droit. En substance, les opposants au CEVA auraient dû lancer un référendum plutôt qu'une initiative, alors qu'ils auraient eu quatre occasions de le faire, contre un premier crédit d'étude, contre un crédit d'étude complémentaire, contre le crédit d'investissement et contre la modification de la loi sur le réseau des transports publics.

Invoquer l'abus de droit est, en droit suisse, un exercice difficile. Il confine à l'impossibilité en matière de droits populaires, le peuple bénéficiant d'une sorte de présomption de bonne foi. C'est notamment la raison pour laquelle il ne se trouve pas, depuis que la Suisse existe, un seul cas où une initiative aurait été invalidée au motif que ses auteurs avaient raté l'opportunité de lancer un référendum.

Au contraire, l'ATF 94 I 120 évoque une hypothèse typique d'initiative lancée au beau milieu de la construction de bâtiments communaux, alors même que les initiants auraient pu s'en prendre à la décision de procéder à la construction. Quant à l'ATF 101 Ia 354, il confirme qu'une initiative peut avoir pour objet l'abrogation d'une loi, même si le référendum n'a pas été demandé lors de son adoption. En l'occurrence, il s'agissait d'une initiative lancée deux ans après le vote d'un crédit routier par le Grand Conseil vaudois.

Dans le cas de l'IN 118, le Tribunal fédéral s'était posé, sans y répondre, la question de l'abus de droit, pour les motifs suivants : *« Compte tenu de la lourdeur de la procédure ayant précédé l'octroi des autorisations de construire (adoption successive de trois lois, puis du PLQ mis à l'enquête, avec une double étude d'impact), de l'absence de toute circonstance nouvelle justifiant un réexamen de l'ensemble du projet, du peu de temps écoulé depuis son adoption et des problèmes d'exécutabilité qui se posaient d'emblée, on peut élever certains doutes sur la légitimité de la démarche des initiants »*.

Or, dans le cas d'espèce, il n'y a eu aucune démarche d'aménagement du territoire qui justifierait un parallèle avec le cas de l'IN 118. Au contraire, c'est précisément au moment où le CEVA a été mis à l'enquête que les opposants se sont rendu compte de la portée de la décision prise par le Grand Conseil lors du vote de la loi 8719, le 28 juin 2002. Peut-on raisonnablement faire grief aux initiants, et de manière plus générale aux citoyens qui ont signé l'initiative, de ne pas

avoir repéré dans la Feuille d'avis un texte de huit articles dont une seule phrase évoque le CEVA, à l'article 1, alinéa 1 ?

Poser la question, c'est y répondre : s'il y a un abus de droit, c'est celui des autorités qui ont adopté en 2002 un crédit de 400 millions de francs et qui entendent six ans plus tard reprocher à plus de 16'000 citoyens de ne pas éplucher chaque livraison de la Feuille d'avis officielle !

L'argument de l'abus de droit ne tient pas davantage que les autres.

F. Conclusion

Apparemment, l'IN 139 fait peur. Il n'y a en effet guère que la panique qui puisse expliquer la prise de position du Conseil d'Etat, et davantage encore celle des thuriféraires du CEVA.

Lorsque l'on se trouve en présence d'un beau projet, utile pour la région, financièrement supportable et globalement enthousiasmant, on le défend. On va au-devant du peuple, et on le convainc. Les manœuvres d'alcôve dans lesquelles le Conseil d'Etat cherche à emberlificoter notre Grand Conseil sont indéfendables et il y a lieu d'y résister.

Au bénéfice des explications qui précèdent, la minorité de la commission vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de déclarer l'IN 139 recevable.