Date de dépôt: 10 juin 2002
Messagerie

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses S.A. (CFF)

Rapporteur: M. Antoine Droin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors des séances de la Commission des travaux du 14 mai et 21 mai 2002 le projet de loi a été étudié en présence de MM. Laurent Moutinot (absent le 14 mai) et Robert Cramer (absent le 21 mai), conseillers d'Etat, de MM. G. Gardet (directeur de l'aménagement), et A. Pirat de la direction de l'aménagement au DAEL. M. Dominique Hausser a brillamment dirigé les débats et Mme Jacqueline Meyer a rédigé les procès-verbaux. Qu'elle en soit ici remerciée.

Historique

Le PL du Conseil d'Etat (ci-après CE) vise à réaliser ce bouclement ferroviaire entre la Suisse et la France dont on parle depuis plus d'un siècle. La première date, le 18 juin 1870, est celle d'un accord non ratifié par le gouvernement français. Le raccordement du chemin de fer Annemasse-Genève, signé le 18 juin 1881, ratifié le 18 avril 1882, va jouer un rôle

ATAR ROTO PRESSE – 650 ex. – 06-2002

important. Le 29 octobre 1910, le Grand Conseil (ci-après GC) vote à l'unanimité le projet d'arrêté concernant la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives; les démarches aboutissent à la convention de 1912.

Durant la dernière législature, le GC a examiné la question du bouclement ferroviaire de Genève et a constaté que le projet du gouvernement, qui était celui du barreau sud reliant la Haute-Savoie au département de l'Ain par un transport rapide qui devait emprunter la voie de chemin de fer Annemasse-Les Eaux-Vives, n'était pas adéquat; il a demandé au CE de réexaminer cette question.

Au début 2000, le GC a été saisi d'un rapport du CE où il était indiqué qu'il fallait faire un bouclement entre le réseau ferroviaire suisse et français. Le CE a procédé à une étude comparative entre le barreau sud et la solution CEVA; il en est résulté que ces solutions étaient semblables. Par un extrait de procès-verbal pris en juin 2000, le CE fait le choix de s'engager pour la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse; le crédit d'étude de 6 millions voté par le GC était destiné à cette étude.

Il a fallu savoir si la convention de 1912 était toujours actuelle. Il est apparu que cet accord était toujours valable, quand bien même les CFF sont devenus une SA. Les avocats mandatés ont considéré qu'il fallait interpréter cette convention, en passant un protocole d'accord entre les trois parties : CFF, Confédération et canton de Genève.

Le CE a saisi le parlement d'une initiative cantonale qui a été déposée le 12 septembre 2000 pour demander aux Chambres fédérales que les dispositions nécessaires soient prises pour que la Confédération s'occupe de cet engagement. M. Leuenberger a confirmé que la convention de 1912 était toujours d'actualité et qu'il était possible de procéder par protocole d'accord pour l'interpréter. Des séances de travail ont eu lieu avec les CFF et la Confédération en vue de mettre sur pied le dispositif visant à interpréter cette convention.

A abouti, le 26 avril 2002, un texte définitif, qui est remis à chacun des commissaires et annexé au présent rapport.

La question du financement s'est également posée avec la Confédération. Le canton a expliqué qu'il ne s'inscrivait pas dans Rail 2000 mais que sa situation dépendait d'une convention. Il a aussi été dit pourquoi le gouvernement genevois a attendu jusqu'en 2000 pour se manifester. M. Cramer s'est rendu avec M. Ramseyer (ancien conseiller d'Etat), devant la commission des transports à Berne pour expliquer que Genève était dans une

situation d'urgence, soit l'explosion de l'urbanisation en France voisine. Si l'on attend encore une dizaine d'années pour donner le signal aux partenaires français que la voie du trafic pendulaire passe par les transports publics, ce sera trop tard. C'est maintenant qu'il faut que les bonnes décisions soient prises. L'Assemblée devant laquelle ils se sont exprimés a compris en prenant connaissance des chiffres présentés et en a fait part au Conseil fédéral.

Il leur a été suggéré d'insérer, dans le contrat de prestations, que la Confédération passe un accord avec les CFF; il s'agit d'une enveloppe de 6 millions que la Confédération met à la disposition des CFF. Jusqu'à l'automne 2001 tout allait bien mais la crise de Swissair a tout remis en question et une réduction de l'enveloppe de prestations a été imposée. Quand les représentants genevois sont arrivés avec un dossier technique de qualité et rapidement établi, ce dernier a été favorablement accepté.

Durant les trois derniers mois de l'année 2001 les parlementaires fédéraux ont donné un appui à la cause de cette liaison ferroviaire qui a beaucoup impressionné à Berne. Il a été possible d'obtenir que CEVA soit toujours mentionné dans le contrat de prestations. C'est vrai que, dans ce contrat, pour la période 2003-2006, seule une dépense de 40 millions est inscrite, mais ce qu'il faut retenir c'est que le projet fait partie de cette enveloppe et on sait, par expérience, que le projet qui va le plus vite bénéficie de fonds par rapport à un autre qui avance plus lentement, pour diverses raisons.

Un autre élément c'est que Genève a une dette à l'égard des CFF, soit quelque 30 millions pour divers travaux effectués mais pas encore payés. Il a été obtenu que le paiement de ces 30 millions soit attribué par les CFF à CEVA.

Séance de la Commission des travaux du 14 mai 2002

M. Cramer fait un historique du projet. Il indique qu’il y a de bonnes chances pour que le financement nécessaire soit trouvé. On parle d'un projet de 950 millions de francs qui est une évaluation avec une marge d'erreur assez forte à ce stade. Il est donc possible que cette somme soit quelque peu différente. Quand on parle de 400 millions on parle de projet en surface. Le fait que cette liaison soit souterraine fait que les terrains réservés à cet effet pourront être utilisés à autre chose. La problématique de la valorisation de terrains est aussi abordée dans le protocole d'accord. D'après les estimations on peut considérer qu'il y a un montant de 100 millions qui va être récupéré sur la revalorisation de terrains. Si l'on démarre avec 400 millions, un quart pourrait être récupéré. Enfin en ce qui concerne les frais financiers liés à cet

investissement, le CE s'en est préoccupé en décidant d'affecter les ressources de la taxe prélevée sur poids lourds à CEVA. En 2001, cette taxe qui était évaluée à 6 millions a avoisiné en définitive 8 millions. En 2015, elle est évaluée entre 15 et 30 millions. Il y a donc les ressources nécessaires pour assurer les frais financiers de cet investissement en intérêts et amortissement.

M. Pirat fait état de la présentation du projet faite auprès de la Confédération, sous une forme graphique.

Des études de faisabilité ont été menées en 2001 avec différents modules : répartition financière, aménagement du territoire, marché-offre, technique, environnement, socio-économique. Les études, qui ont été menées de manière conjointe entre le canton et les CFF, ont abouti au rapport de synthèse et à une proposition de protocole d'accord.

Les stations prévues sont : Cornavin, Lancy Pont-Rouge, Carouge, Bachet, hôpital, gare des Eaux-Vives, gare de Chêne-Bourg, Annemasse. Pour arriver à ce choix, différents critères ont été pris en compte :

1. les besoins de mobilité qui s'accroissent et se manifestent par des déplacements de plus en plus longs;
2. le train qui est une bonne alternative de transport. Le projet, qui se situe sur la première couronne de la ville, permettra de créer un véritable réseau ferroviaire. Il doit s'articuler avec les TPG (pôles d'échanges), les liaisons avec l'aéroport, les connexions avec des P&R.

Trois tronçons sont considérés :

1. amélioration sur un tronçon existant, soit le prolongement du quai 1 à Cornavin;
2. la Praille ;
3. Lancy - Eaux-Vives qui est un tronçon nouveau essentiellement en souterrain.

Deux variantes ont été étudiées :

1. une en surface avec les nuisances,
2. une en tranchée couverte.

Dans l'évaluation de 950 millions, c'est cette dernière variante qui est retenue par le projet de loi. Sur la partie française, le projet fonctionne selon toutes les variantes étudiées; l'infrastructure est à double voie.

Du point de vue aménagement du territoire, ce projet a été accompagné de très près. La démarche pour évaluer les potentiels de clientèle sur les gares a été faite par la direction de l'aménagement; maintenant il faut faire de l'urbanisme avec ce chemin de fer. Dans ce même ordre d'idée, deux stations se trouvent dans des périmètres du plan directeur cantonal: Eaux-Vives et Bachet.

Sur l'urgence M. Cramer indique:

a) que tout est lié au contrat de prestations. Le CE a déposé devant le GC ce projet de loi le 10 avril 2002 parce que le 11 avril la Commission des transports du Conseil aux Etats parlait du contrat de prestations des CFF. Il a pu obtenir ainsi que l'enveloppe ne soit pas réduite.

La prochaine échéance c'est la séance de l'Assemblée fédérale du 16 septembre au 4 octobre 2002. Il serait indispensable que le GC adopte d'ici là ce PL, afin qu'il précède le dépôt aux Chambres fédérales.

b) que ce n'est pas le canton qui construit, mais les CFF. Pour cette raison il n'y aura pas une loi "grands travaux". Notre charge est de remettre un certain montant aux CFF. On n'est pas dans la logique habituelle. Ce sont les CFF qui prennent tout en charge, selon leurs normes.

c) que Zurich a fait exactement la même chose que Genève. Ils ont voté un investissement de 600 millions pour développer la gare, quand bien même rien n'était encore cadré. Il faut que les CFF comprennent qu'ils sont liés par le protocole d'accord et par un vote du GC et qu'il faut se mettre ensemble au travail, avec la volonté d'aboutir.

Un commissaire s'inquiète sur la garantie qu'a le canton que les CFF ne dépassent pas le crédit alloué.

M. Cramer répond que la meilleure garantie de la Confédération, c'est la lettre de M. Villiger du 8 mars 2002, qui est remise à chaque commissaire; il souligne le dernier paragraphe de cette lettre. La clé de répartition est : 550 millions pour la Confédération, 400 millions pour Genève. Les moins-values et les plus-values seraient partagées au prorata.

Le crédit correspond aux règles d'un crédit d'investissement. Dès lors, il sera indispensable qu'il y ait un crédit de bouclement, même s'il s'agit en réalité d'une subvention, afin qu'on revienne devant le parlement dans la mesure où la facture finale ne sera connue qu'à la fin des travaux. Cela est important, car le GC est engagé sur la totalité du projet.

Comme il y a nécessité de suivre la réalisation des travaux, le projet de loi prévoit qu'un rapport régulier sur l'avancement du chantier soit présenté devant la Commission des travaux.

Un commissaire relève que, dans le PL, il n'y a pas de référence au financement RPLP. Il trouve qu'il faut que cette affectation soit intégrée dans la loi. Un autre demande si l'on est sûr que le canton peut utiliser cet argent pour les transports en commun.

M. Cramer explique que dans une large mesure on n'aura pas à se préoccuper d'un financement provenant de l'impôt. Mais il propose d'auditionner le Département des finances sur ce point. Il informe que Genève fait mieux que d'autres cantons voisins. Elle isole les recettes des RPLP en donnant une affectation pour des projets liés aux transports.

Des précisions sont apportées sur le financement. Les 30 millions dus aux CFF et les 6 millions du crédit d'étude seront déduits des 400 millions que coûte le projet. Le CE demande donc bien au GC 364 millions.

On applique une autre proposition de financement sur les aménagements de stations, soit 80% à charge du canton et 20% à charge de la Confédération.

On a le souci de l'attractivité des gares, mais il est difficile de faire des projets détaillés à ce stade. Des provisions ont été fixées pour assurer l'essentiel, soit 3 gares qui feront l'objet de planification : La Praille, Eaux-Vives et Chêne; 2 gares seront souterraines sans valorisation urbaine : Bachet et Champel. Champel est une station souterraine devant aller charger jusqu'à l'hôpital; elle doit rester simple. Pour les Eaux-Vives, il est prévu 4 voies dans le chiffrage; mais on pourrait être amené à faire des économies, car l'infrastructure a été largement dimensionnée.

Un commissaire insiste car il est convaincu que cette traversée est nécessaire mais pas forcément avec l'utilisation des gares évoquées; c'est en fonction des projets urbanistiques à venir que les arrêts doivent être déterminés.

Cependant les sélections ont été faites par rapport au potentiel actuel de population, des possibilités de densification qui existent et l'articulation du réseau de transports publics. Par exemple les stations de Cayla et Pinchat ont été supprimées.

Des commissaires s'inquiètent sur le chiffrage qui a été fait pour avancer les coûts. Sur quelle expérience reposent-ils ? Comment mesurer la fiabilité des chiffres fournis par les CFF ? Est-il possible d'avoir une fourchette et qu'on dise que l'enveloppe a un plafond ?

M. Pirat explique que c'est le canton qui est le moteur de cette opération; des bureaux d'études ont procédé aux évaluations des chiffrages externes. On aurait pu avoir une subvention plafonnée, mais ce n'est pas possible par

rapport à la convention de 1912, car les coûts définitifs sont répartis selon la clé de répartition. C'est donc l'ensemble des partenaires qui assure le risque.

On ne peut donc pas nier qu'il y a une part de risque dans un tel projet. La structure de pilotage de cette étude se dote de moyens pour assurer un contrôle des coûts et aider à tenir les délais et les dépenses. C'est un expert externe qui fera ces contrôles systématiques.

Un commissaire a besoin d'une précision : quand on parle de la liaison, est-ce que le tronçon jusqu'à Annemasse est compris ?

M. Cramer précise que Genève paie jusqu'à la frontière, soit Thônex; depuis la frontière jusqu'à Annemasse, c'est à la charge des Français. Le canton a approché ses voisins dans une concertation franco-valdo-genevoise; tout le monde est d'accord sur la carte qui a été établie au niveau ministériel, entre la Suisse et la France. Il y a un groupe de travail pour préparer des notes diplomatiques afin de réactualiser la convention. Les représentants français ont été désignés pour ce groupe de travail. Pour Genève, c'est M. Bernard Ziegler qui a été désigné.

Sur cette ligne, il y aura des trains RER avec un arrêt dans toutes les gares et des très grandes lignes, soit des dessertes depuis Lausanne.

Vote d'entrée en matière

L'entrée en matière est votée à l'unanimité.

Séance de la Commission des travaux du 21 mai 2002

Cette séance est essentiellement consacrée au vote des article de la loi soit :

Vote des articles

Articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Ces articles sont acceptés à l'unanimité.

Article 10

Suite à une discussion lors de la séance du 14 mai, la question de la situation particulière de ce PL de ne pas être un crédit grands travaux, mais bien d'une subvention d'investissement dont le montant est variable, la commission avait souhaité que le département propose un aménagement de l'article 10. Plutôt que de renvoyer à la loi qui ne prévoit pas ce cas de figure,

il a été précisé, à l'article 10, les différents points. Ce texte correspond au plus près des vœux émis par la commission.

Le département propose donc le complément suivant :

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993. **Une loi de bouclement sera soumise à l'approbation du Grand Conseil. Le dépôt interviendra au plus tard 24 mois après la date de remise de l'ouvrage à l'utilisateur et/ou l'achèvement des travaux permettant l'utilisation de l'ouvrage.**

La Commission des travaux est compétente pour accorder un délai supplémentaire si des circonstances particulières l'exigent.

Passé ce délai supplémentaire, la loi de bouclement est impérativement soumise au Grand Conseil.

L'article 10 amendé est accepté à l'unanimité

Article 11

Le CE propose un amendement complétant cet article soit :

Outre l'information régulièrement fournie au Grand Conseil, le Conseil d'Etat présente un rapport au Grand Conseil sur l'avancement du projet CEVA **annuellement dès le début des travaux. Ce rapport porte sur l'avancement des études et des travaux, l'état des engagements, des adjudications et des paiements sous forme consolidée par objet (section courante, halte) et par type de travaux (génie civil, équipements ferroviaires, honoraires, aménagements de surface, …), l'état des recettes provenant de la RPLP et des plus-values foncières, dont le budget pour l'année suivante, et une évaluation des risques techniques et financiers, une planification des travaux jusqu'à la mise en service.**

L'article 11 amendé est accepté à l'unanimité

L'article 12 est accepté à l'unanimité

Vote du projet de loi

Le projet de loi est accepté à l'unanimité.

N.B. : Le Grand Conseil a pris acte du rapport du Conseil d'Etat sur la motion 1439-A lors de sa séance du 2 mai 2002.

Annexes :
- *Protocole d'accord du 26 avril 2002*
- *Lettre du Conseil fédéral du 8 mars 2002*

Projet de loi
(8719)

ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fers fédéraux suisses S.A. (CFF)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Titre I Crédit d'investissement

Art. 1 Crédit d'investissement

[1] Un crédit global pouvant atteindre 400 800 000 F est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention d'investissement en vue de la réalisation de la ligne ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses S.A. (CFF).

[2] Il se décompose de la manière suivante :

• nouveaux travaux d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur et à la clé de répartition prévues dans la Convention de 1912 ainsi que dans le protocole d'accord, représentant au total un montant arrondi à	365 500 000 F
• remboursement d'une dette de 1964 correspondant à la part de l'Etat de Genève de la 2ème étape des travaux du raccordement Praille – Eaux-Vives arrondi à	35 300 000 F
• TOTAL	400 800 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003 sous la rubrique 53.03.00.563.05.

Art. 3 Financement et charges financières

[1] Pendant la durée des travaux, le financement de ce crédit (déduction faite de la part des plus-values foncières revenant à l'Etat de Genève) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume

d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

[2] Dès le bouclement des travaux, la part des plus-values foncières revenant à l'Etat de Genève figurera en revenus de fonctionnement.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 But

[1] Cette subvention d'investissement doit permettre de couvrir la partie des coûts du maître d'ouvrage CFF (société anonyme de droit public) incombant au canton de Genève sur le territoire suisse en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives.

[2] Elle s'inscrit dans le cadre de l'exécution de la Convention de 1912 signée entre la Confédération suisse et la République et canton de Genève et de la loi cantonale du 22 juin 1912 approuvant ladite Convention.

Art. 6 Durée

Ce crédit est ouvert dès 2003 pour une durée indéterminée, mais au plus tard jusqu'au terme des travaux de réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives, conformément au but défini à l'article 5.

Art. 7 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci dans les comptes de l'Etat de Genève, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 8 Transfert de propriété des terrains et des infrastructures aux CFF

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de mettre en œuvre les modalités comptables et légales découlant de l'article 7 de la Convention de 1912 relatif au transfert de la ligne des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse et à ses dépendances, ainsi que de la loi cantonale du 22 juin 1912 approuvant ladite Convention.

[2] Les opérations visées dans la présente disposition sont exonérées de tout droit d'enregistrement et émolument.

Titre II Compte de fonctionnement

Art. 9 Coût d'exploitation

L'indemnisation due aux CFF pour les coûts d'exploitation sera intégrée dans le budget de fonctionnement de l'Etat de Genève.

Titre III Dispositions finales

Art. 10 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993. Une loi de bouclement sera soumise à l'approbation du Grand Conseil. Le dépôt interviendra au plus tard 24 mois après la date de remise de l'ouvrage à l'utilisateur et/ou l'achèvement des travaux permettant l'utilisation de l'ouvrage.

La commission des travaux est compétente pour accorder un délai supplémentaire si des circonstances particulières l'exigent.

Passé ce délai supplémentaire, la loi de bouclement est impérativement soumise au Grand Conseil.

Art. 11 Evaluation, information et Grand Conseil

Outre l'information régulièrement fournie au Grand Conseil, le Conseil d'Etat présente un rapport au Grand Conseil sur l'avancement du projet CEVA annuellement dès le début des travaux. Ce rapport porte sur l'avancement des études et des travaux, l'état des engagements, des adjudications et des paiements sous forme consolidée par objet (section courante, halte) et par type de travaux (génie civil, équipements ferroviaires, honoraires, aménagements de surface, …), l'état des recettes provenant de la RPLP et des plus-values foncières, dont le budget pour l'année suivante, et une évaluation des risques techniques et financiers, une planification des travaux jusqu'à la mise en service.

Art. 12 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la feuille d'avis officielle.

ANNEXES

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

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 1er 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 :

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.

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.

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'aliénation 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.

[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.

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 1er janvier 1964, deviendra exigible dès le 1er 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.

[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.

[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.

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

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

RÉPUBLIQUE ET CANTON
DE GENÈVE
CONSEIL D'ÉTAT

R 14 MARS 2002 T/8.03 A.r.

	DF	DAEL	DASS
	DIP	DIAE	DM
	DJPT	DEEE	VG

DIAE-SG Reçu le
19 MARS 2002

Pot	SG	DI	SA
SA	JUR	DA	DE

CC: PHV
Resp. OTC

République et Canton de Genève
Conseil d'État
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

DÉPT RAPPORTEUR : DIAE
CO-RAPPORTEUR : DAEL DEEE

Liaison ferroviaire Genève – Annemasse

Madame la Présidente du Conseil d'État,
Mesdames et Messieurs les Conseillers d'État

Dans le cadre de la consultation des cantons concernant la Convention sur les prestations 2003 – 2006 entre la Confédération et les CFF, vous nous avez demandé de nous engager définitivement en faveur du financement de la liaison ferroviaire La Praille – Les Eaux Vives.

S'appuyant sur la motion adoptée par le Conseil des Etats, nous avons examiné de manière détaillée les questions juridiques et financières afférentes à la convention du 7 mai 1912 sur la construction d'une liaison ferroviaire entre la gare de Genève-Cornavin et la frontière près d'Annemasse. L'analyse détaillée du projet proprement dit pour la liaison La Praille – Les Eaux Vives n'est toutefois pas encore achevée. Sur la base des études réalisées jusqu'à présent nous avons l'honneur de vous communiquer ce qui suit.

Nous reconnaissons l'engagement pris par la Confédération et les CFF dans la convention de 1912. Selon une première évaluation, la nouvelle liaison ferroviaire contribuera à alléger grandement le trafic de l'agglomération genevoise. Nous avons déjà montré notre intention de soutenir ce projet en approuvant une première tranche de 40 millions de francs dans l'enveloppe financière accordée dans le cadre de la convention sur les prestations 2003 – 2006 avec les CFF. Les premiers travaux de construction pourront donc commencer avant 2006, à la condition que les travaux préparatoire progressent en conséquence.

A l'heure actuelle, la question du financement du reste du projet demeure ouverte. Pour financer cette liaison importante pour Genève les nouveaux fonds destinés au trafic

d'agglomération semblent devoir s'imposer (cf. propositions du groupe d'experts «Financement du trafic d'agglomération»). Dans la mesure ou les débats parlementaires sur la mise en œuvre desdites propositions (augmentation de 5 ct du litre d'essence pour financer le trafic d'agglomération) auront lieu rapidement, les fonds en provenance de cette nouvelle source financière pourront déjà être mis à disposition en 2006.

Pour les autres sources financières envisageables (convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2007 – 2010 et 2e étape de Rail 2000), nous ne pouvons pas encore nous engager aujourd'hui de manière contraignante car il revient au Parlement de décider en dernier lieu des dépenses de la Confédération.

Nous estimons toutefois que si les électeurs genevois soutenaient clairement ce projet en approuvant la prise en charge de la part des travaux revenant au canton, la disponibilité de la Confédération à financer sa part s'en trouverait facilitée, voire accélérée.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente du Conseil d'État, Mesdames et Messieurs les Conseillers d'État, l'assurance de notre haute considération.

3003 Berne, 8 mars 2002

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération

Kaspar Villiger

La chancelière de la Confédération

Annemarie Huber-Hotz

ANNEXE

Secrétariat du Grand Conseil

PL 8719
M 1439-A

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt: 10 avril 2002
Messagerie

a) PL 8719 **Projet de loi ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses S.A. (CFF)**

b) M 1439-A **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Gabriel Barrillier, Thomas Büchi, Jacques Jeannerat et Jean-Marc Odier pour la réalisation de la liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) dans les meilleurs délais et pour un engagement suffisant de la Confédération et des CFF dans le cadre de la Convention de prestations pour la période 2003-2006**

Projet de loi

ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fers fédéraux suisses S.A. (CFF)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Titre I Crédit d'investissement

Art. 1 Crédit d'investissement

[1] Un crédit global pouvant atteindre 400 800 000 F est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention d'investissement en vue de la réalisation de la ligne ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses S.A. (CFF).

[2] Il se décompose de la manière suivante :

• nouveaux travaux d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur et à la clé de répartition prévues dans la Convention de 1912 ainsi que dans le protocole d'accord, représentant au total un montant arrondi à	365 500 000 F
• remboursement d'une dette de 1964 correspondant à la part de l'Etat de Genève de la 2ème étape des travaux du raccordement Praille – Eaux-Vives arrondi à	35 300 000 F
• TOTAL	400 800 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003 sous la rubrique 53.03.00.563.05.

Art. 3 Financement et charges financières

[1] Pendant la durée des travaux, le financement de ce crédit (déduction faite de la part des plus-values foncières revenant à l'Etat de Genève) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

[2] Dès le bouclement des travaux, la part des plus-values foncières revenant à l'Etat de Genève figurera en revenus de fonctionnement.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 But

[1] Cette subvention d'investissement doit permettre de couvrir la partie des coûts du maître d'ouvrage CFF (société anonyme de droit public) incombant au canton de Genève sur le territoire suisse en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives.

[2] Elle s'inscrit dans le cadre de l'exécution de la Convention de 1912 signée entre la Confédération suisse et la République et canton de Genève et de la loi cantonale du 22 juin 1912 approuvant ladite Convention.

Art. 6 Durée

Ce crédit est ouvert dès 2003 pour une durée indéterminée, mais au plus tard jusqu'au terme des travaux de réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives, conformément au but défini à l'article 5.

Art. 7 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci dans les comptes de l'Etat de Genève, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 8 Transfert de propriété des terrains et des infrastructures aux CFF

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de mettre en œuvre les modalités comptables et légales découlant de l'article 7 de la Convention de 1912 relatif au transfert de la ligne des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse et à ses dépendances, ainsi que de la loi cantonale du 22 juin 1912 approuvant ladite Convention.

[2] Les opérations visées dans la présente disposition sont exonérées de tout droit d'enregistrement et émolument.

Titre II Compte de fonctionnement

Art. 9 Coût d'exploitation

L'indemnisation due aux CFF pour les coûts d'exploitation sera intégrée dans le budget de fonctionnement de l'Etat de Genève.

Titre III Dispositions finales

Art. 10 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993.

Art. 11 Evaluation, information et Grand Conseil

Outre l'information régulièrement fournie au Grand Conseil, le Conseil d'Etat présentera un rapport au Grand Conseil sur l'avancement du projet CEVA dans les deux ans suivant le début des travaux.

Art. 12 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la feuille d'avis officielle.

Certifié conforme
Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Introduction

L'objectif du présent projet de loi vise à ce que le canton de Genève s'acquitte de sa part à la construction du Raccordement ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA). Cette infrastructure doit permettre à Genève et son large bassin économique et de vie transfrontalier de disposer à très court terme d'un réseau ferroviaire complet, donc sans discontinuité. Cette base est en effet indispensable à la mise en exploitation d'un véritable RER franco-valdo-genevois, au profit d'une population estimée en l'état à 910 000 habitants.

Cette démarche du Conseil d'Etat, qui s'inscrit sur le plan contractuel avec la Confédération et les CFF dans l'achèvement de la mise en œuvre de la Convention de 1912 entre la Confédération suisse et le canton de Genève, du 7 mai 1912, fait suite à plusieurs démarches, dont les principales méritent d'être rappelées ici :

– vote du Grand Conseil de la loi n° 8191, en date du 14 avril 2000, ouvrant un crédit d'étude de 6 millions de francs en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à Annemasse et la décision du Conseil d'Etat d'aller dans ce sens;
– dépôt d'une initiative cantonale par le Conseil d'Etat, le 12 septembre 2000, auprès de l'Assemblée fédérale (11707 2000), transformée en motion contraignante à l'égard du Conseil fédéral le 17 septembre 2001 par les Chambres, demandant expressément que les dispositions nécessaires soient prises pour que la Confédération s'acquitte de ses engagements en faveur du raccordement à construire;
– signature d'une convention de collaboration entre les CFF, les TPG et la SNCF, le 4 septembre 2001, portant sur la planification et la réalisation d'un réseau express régional pour l'agglomération franco-valdo-genevoise;
– signature par le Conseil d'Etat, le 19 septembre 2001, d'une convention de coopération renforcée entre le canton de Genève et le Conseil régional de Rhône-Alpes, autorité organisatrice pour les transports régionaux, portant dans une grande mesure sur le volet des déplacements;

- vote du Grand Conseil de la loi n° 8534, en date du 21 septembre 2001, ouvrant un crédit d'étude complémentaire à la loi 8191 du 14 avril 2000 de 30 millions de francs en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par La Praille et les Eaux-Vives;
- renvoi au Conseil d'Etat, le 25 janvier 2002, de la motion M 1439 de MM. Gabriel Barrillier, Thomas Büchi, Jacques Jeannerat et Jean-Marc Odier, pour la réalisation de la liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par La Praille et les Eaux-Vives (CEVA) dans les meilleurs délais et pour un engagement suffisant de la Confédération et des CFF dans le cadre de la Convention de prestations pour la période 2003-2006;
- décision du Conseil fédéral, du 8 mars 2002, d'inclure la première partie du financement de la part fédérale et des CFF pour CEVA dans le cadre de la Convention sur les prestations Confédération - CFF 2003-2006;
- suivi régulier du dossier au plan franco-suisse via la Commission mixte consultative franco-suisse, organe faîtier du Comité régional franco-genevois (CRFG), dès le printemps 2002;
- signature du protocole d'accord Confédération - CFF - canton de Genève en avril 2002, destiné à permettre l'achèvement de la mise en œuvre de la Convention de 1912 entre la Confédération suisse et le canton de Genève, au besoin en l'interprétant, l'actualisant ou la complétant pour permettre la construction du raccordement.

Dans le prolongement de la signature du protocole d'accord évoqué ci-avant, la direction cantonale de projet est également chargée du développement du projet de régler les modalités concernant la mise à disposition des fonds et de veiller à ce que les préoccupations de nature cantonale soient prises en considération.

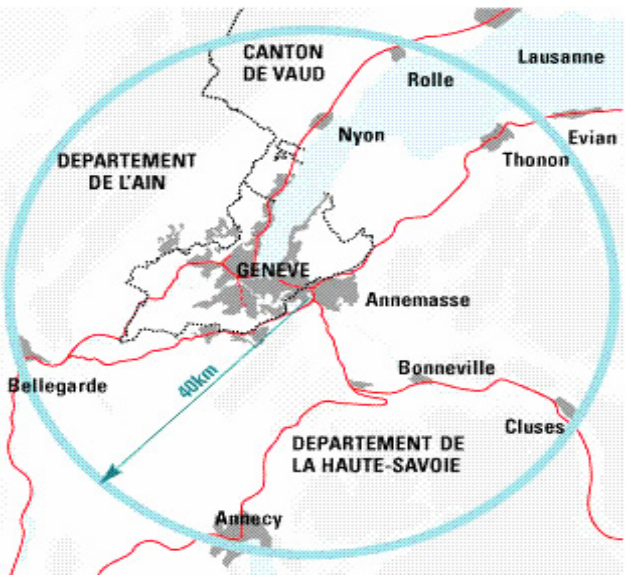
Dans le cadre de la dynamique que connaît l'instruction de ce projet qui implique de nombreux partenaires, le Conseil d'Etat tient maintenant, à l'appui des engagements fermes que la Confédération et les CFF ont pris au cours des dernières semaines, à marquer concrètement sa volonté de s'acquitter de la part de financement genevoise. Ce signe clair des autorités cantonales doit en effet permettre au chantier de démarrer le plus vite possible, soit dès que les études auront été terminées et que les autorisations nécessaires auront été délivrées.

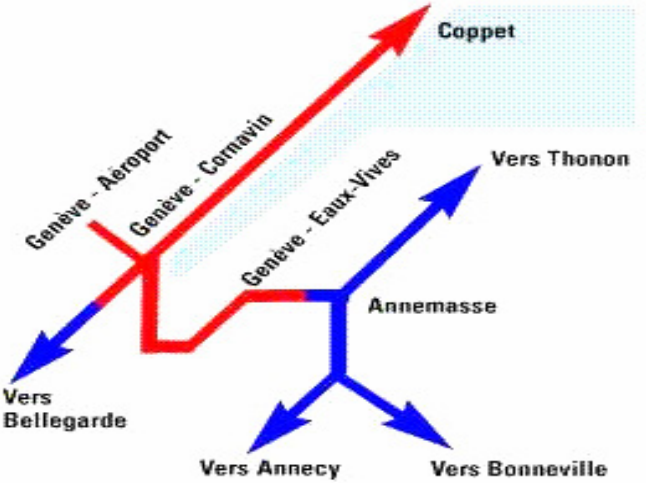
Le Conseil d'Etat est attaché à ce que le Grand Conseil adopte le présent projet de loi en dernière lecture dans le courant de l'automne 2002 encore, soit avant que l'Assemblée fédérale n'adopte de façon définitive la Convention sur les prestations Confédération - CFF 2003-2006 au sein de laquelle l'engagement de la Confédération et des CFF est inscrit. Cette manière de procéder consolidera encore le processus engagé. En effet, la Confédération et les CFF doivent avoir l'illustration concrète de la volonté qui anime Genève au sujet de ce raccordement à construire, indispensable pour le devenir d'une mobilité régionale et transfrontalière équilibrée. Genève se doit maintenant de prendre son destin en main sur cette opération de grande envergure et de caractère historique.

2. Les enjeux du projet

2.1 Développement de la mobilité régionale

Le raccordement CEVA ne permet pas seulement d'étendre les lignes ferroviaires actuelles, mais aussi et surtout de mettre en réseau l'ensemble des infrastructures existantes ou en voie de développement, sur un vaste espace que l'on peut considérer comme un bassin de vie en tant que tel, portant sur un rayon de 40 km.





Demain le raccordement CEVA: une liaison indispensable pour mettre en réseau et valoriser les infrastructures existantes

On le voit, les enjeux dépassent de beaucoup les frontières cantonales. La première ligne de type RER a été inaugurée en septembre 2001 sur le tronçon Genève - Bellegarde. La desserte voyageurs doit être prolongée prochainement depuis Cornavin jusqu'à Lancy - Pont-Rouge. Enfin, la 3ème voie ferroviaire Genève - Coppet, qui sera mise en exploitation fin 2004 et dont l'extension en direction de Gland interviendra par la suite inéluctablement, viendra compléter le réseau actuel, qui compte également le tronçon Cornavin - Cointrin. Ce dernier bénéficiera progressivement de tous les développements planifiés, ce qui est hautement appréciable eu égard au nombre de déplacements très importants générés par la plate-forme économique au centre de laquelle l'Aéroport international de Genève et Palexpo occupent une place très importante pour la région.

Les enjeux liés au raccordement à construire touchent non seulement aux aspects liés à la mobilité, mais également dans une grande mesure à l'aménagement du territoire, une infrastructure de cette importance ayant un effet structurant indiscutable.

Une mobilité régionale confortable et rapide, judicieusement connectée aux principaux pôles urbains, est dans ce contexte tout bénéfice en termes de qualité de vie. L'usage renforcé du rail à Genève s'inscrit dès lors parfaitement dans l'optique du développement durable.

Cette forme de mobilité, totalement complémentaire aux autres modes de transport, doit en particulier permettre de décongestionner les artères principales du réseau routier et le centre de l'agglomération urbaine, qui souffrent trop souvent d'un trafic très intense, aussi bien individuel que collectif. Si tant est que ce soit nécessaire, le Conseil d'Etat rappelle que, chaque jour, 400 000 personnes et 300 000 véhicules franchissent la frontière cantonale, pour un bassin économique et de vie de 910 000 habitants censés atteindre 1 100 000 à l'horizon 2020.

C'est donc en décidant maintenant que l'on prépare l'avenir de la vaste région transfrontalière au centre de laquelle Genève se trouve, région appelée à connaître de forts développements au cours des décennies à venir.

2.2 Niveau de desserte

Les coûts résiduels d'exploitation du tronçon Cornavin - frontière près d'Annemasse à charge du canton sont évalués en l'état à 3-4 millions de francs par an, pour une cadence initiale à la demi-heure. L'offre régionale est complétée par une desserte Grandes lignes (IR ou RX) jusqu'à un train / heure sur le même tronçon.

Les coûts dont il est fait état pourraient évoluer à la hausse si les besoins recensés impliquent une augmentation de la cadence des trains régionaux, qui pourrait passer au quart d'heure, en particulier aux heures de pointe.

Le raccordement CEVA s'inscrit par ailleurs parfaitement dans la continuité du Plan directeur cantonal adopté le 21 septembre 2001 par le Grand Conseil et du Plan directeur des transports publics 2003-2006 adopté par le Conseil d'Etat le 27 mars 2002 en vue de sa transmission au Grand Conseil.

L'ossature du réseau des transports publics va en effet connaître des développements intégrant d'ores et déjà le nouvel axe ferroviaire structurant, qui jouira d'une desserte de rabattement ciblée pour en augmenter l'attractivité, en complémentarité avec le réseau TPG.

2.3 L'organisation du projet

Une structure ad hoc (« groupe national ») placée sous la présidence de Genève suit l'instruction du dossier sur les plans politique, financier et juridique, avec la participation des instances helvétiques compétentes.

A cela s'ajoute la direction cantonale de projet associée à la direction de projet CFF, qui traitent globalement tous les aspects liés à la construction du raccordement et à l'usage qui en sera fait au moment de sa mise en exploitation. Les volets étudiés se décomposent comme suit :

– technique infrastructure et équipements;
– marché et offre;
– juridique et économie;
– aménagement;
– environnement.

Dans la mesure où l'impact du raccordement à construire dépasse largement les frontières cantonales, en particulier du côté français, il était indispensable d'entreprendre les démarches nécessaires en vue d'étendre le champ de réflexions, puis d'études, en se dotant des instruments institutionnels adéquats comprenant à tous les niveaux de compétences les interlocuteurs nécessaires. Ainsi, une structure paritaire franco-valdo-genevoise a été instituée en janvier 2001, dénommée « Développement des transports publics régionaux » (DTPR), composée d'un comité stratégique sur le plan politique et d'un comité technique.

Le comité stratégique, paritaire, comprend 14 membres ainsi que des invités. Il est placée sous la coprésidence du président de la délégation du Conseil d'Etat du canton de Genève aux transports d'une part et du vice-président du Conseil régional de Rhône-Alpes en charge du domaine des transports ferroviaires régionaux d'autre part.

La Confédération, le canton de Vaud, la Ville de Genève, les communes des Trois-Chênes, les CFF et les TPG forment la délégation helvétique. La Préfecture de Région, les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie, le Syndicat intercommunal de Thonon, les Communautés de communes du Genevois, du Pays de Gex et de l'agglomération d'Annemasse, RFF et la SNCF forment la délégation française.

Les travaux conduits au sein de cette structure ont permis d'appréhender progressivement les enjeux de mobilité sur un plan régional de façon commune et d'inscrire ainsi les perspectives de développement qu'il convient

d'instaurer dans une vision concertée basée sur une approche fédérée en concordance avec les enjeux du projet.

Une structure franco-suisse intergouvernementale a également été instaurée sous la présidence de l'Office fédéral des transports (OFT) et de la direction des transports terrestres (pour le compte du Ministère français des transports), en vue de régler les aspects juridiques, techniques et financiers relatifs aux travaux à entreprendre sur l'axe Eaux-Vives - Annemasse. Le canton de Genève est intégré dans cette structure également, tout comme la Région Rhône-Alpes, les CFF Infrastructures et exploitation, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF.

Enfin, le Comité régional franco-genevois (CRFG), en particulier sa commission « Déplacements et sécurité », suit régulièrement l'évolution du dossier sous la coprésidence de M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, et de M. Pierre-Etienne Bisch, préfet de l'Ain.

3. Procédures

a) Historique

1. Dès l'établissement de la ligne Lyon – Genève et de son prolongement sur Lausanne, dans le courant de la seconde moitié du XIXème siècle, l'une des préoccupations constantes du gouvernement genevois fut de relier la ville de Genève à la Savoie par une voie ferrée[1].

2. En 1876 déjà, le Grand Conseil du canton de Genève chargea le Conseil d'Etat de demander, au nom de l'Etat, la concession d'un chemin de fer de Genève par Carouge et Chêne jusqu'à la frontière française vers Annemasse, qui fut accordée par l'Assemblée fédérale le 22 juin 1877. Ces démarches aboutirent par ailleurs à la signature de la Convention franco-suisse pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève en date du 14 juin 1881. Chacun des gouvernements suisse et français s'engagea à assurer, dans les limites de la concession accordée à la République et canton de Genève, la construction de la partie de la ligne située sur son territoire.

---

[1] Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rachat de la ligne Genève – La Plaine (frontière nationale), la construction de la ligne de raccordement entre la gare de Genève-Cornavin et celle des Eaux-Vives et la cession de la ligne Eaux-Vives – frontière nationale près d'Annemasse aux Chemins de fer fédéraux, du 3 juin 1912, FF 1912 III 660-698.

A teneur d'un arrêté fédéral du 27 avril 1882, modifiant la concession accordée au Conseil d'Etat le 22 juin 1877, la ligne pouvait être construite en trois sections, à savoir :

a) Vollandes-Rive[2] (Genève) – frontière nationale dans la direction d'Annemasse;

b) Cornavin (Genève) – Vollandes-Rive (Genève);

c) Cornavin (Genève) – frontière nationale près de Bossey-Veyrier.

De ces trois sections, seul le tracé Eaux-Vives jusqu'à Annemasse fut construit. L'Etat de Genève chargea la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (ci-après : «la compagnie P.L.M. ») de réaliser et d'exploiter cette ligne, inaugurée en 1888.

3. A la suite du percement du Simplon, les autorités suisses et françaises entamèrent des pourparlers concernant les voies d'accès au tunnel. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat du canton de Genève se soucia de placer Genève sur la route de Paris à Milan et insista auprès des autorités fédérales sur la nécessité de réaliser le raccordement de Cornavin aux Eaux-Vives.

Le 31 décembre 1909, la convention franco-suisse au sujet des voies d'accès au Simplon[3] entra en vigueur. Le gouvernement suisse s'engagea à construire le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives, mais uniquement si le gouvernement français procédait à la construction d'une ligne de Lons-le-Saunier à Genève, en passant par la Faucille (art. 12 et 13). La Confédération obtint aussi la faculté de racheter à la compagnie P.L.M., qui exploitait la ligne Lyon – Genève, la gare de Cornavin et le tronçon de Genève à La Plaine (art. 9).

4. Les autorités fédérales entrèrent en contact avec le gouvernement genevois pour établir la marche à suivre en vue du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine. Il s'avéra que le rachat pouvait s'effectuer de plusieurs manières différentes, mais que la solution financièrement la plus intéressante consistait à utiliser le droit de rachat du canton de Genève, reconnu par le cahier de charges du 20 juillet 1854, relatif à la concession de cette ligne dont la compagnie P.L.M. était titulaire.

Le gouvernement genevois, tout en se déclarant prêt à mettre son droit de rachat à la disposition de la Confédération, formula un certain nombre de désirs et insista tout particulièrement sur la nécessité de construire le raccordement Cornavin – Eaux-Vives à bref délai.

---

[2] L'appellation Vollandes a été remplacée par Eaux-Vives : *cf.* FF 1912 III 679.

[3] RS 0.742.140.334.94.

5. La question de l'établissement du raccordement Cornavin – Eaux-Vives fut ainsi résolue en même temps que celle du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine[4], par la conclusion d'une convention entre la Confédération suisse et le canton de Genève. C'est ainsi que le 7 mai 1912 la Confédération suisse et le canton de Genève conclurent la convention (ci-après : la convention de 1912) concernant :

« *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. »

La Convention fut soumise, le 22 juin 1912, à la ratification du Grand Conseil de la République et canton de Genève[5].

6. Le rachat par le canton de Genève, pour le compte de la Confédération, de la Gare de Cornavin et de la ligne Cornavin – La Plaine intervint dans le courant de l'année 1912 et, le 1er janvier 1913, le canton céda ces deux propriétés à la Confédération. La construction de la ligne de raccordement devait commencer le 1er janvier 1918 au plus tard. En raison de la Première Guerre mondiale, le raccordement ne fut cependant pas construit.

7. Entre les années 20 et les années 50, plusieurs conventions furent conclues entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève en vue de réaliser le raccordement. La construction d'une partie du raccordement, à savoir du tracé Cornavin – La Praille, fut réalisée à la fin des années 40.

8. En 1964, le Conseil d'Etat requit formellement des CFF la réalisation du raccordement La Praille – Eaux-Vives. L'exécution de cette obligation mettant les CFF dans une situation difficile, Genève accepta de différer la construction du tracé La Praille – Eaux-Vives jusqu'au 31 décembre 1970.

Le 1er décembre 1970, le Conseil d'Etat sollicita à nouveau du Conseil fédéral la construction du raccordement. Le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie confirma, par courrier du 22 septembre 1972, le droit du canton au raccordement, tout en précisant que la convention de 1912 devait être actualisée.

9. Dans le courant des années 70, une commission composée de représentants de la Confédération, du canton et des CFF étudia de manière

---

[4] FF 1912 III 683.

[5] Loi du 22 juin 1912, Recueil authentique 1912, p. 604.

approfondie les problèmes posés par la ligne de jonction sur les plans technique, financier et juridique.

Au début des années 80, il fut toutefois convenu entre le Conseil d'Etat et les autorités fédérales que le raccordement de l'aéroport de Cointrin au réseau CFF avait la priorité. Dans le message relatif au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève, le Conseil fédéral rappela que la convention de 1912 « est toujours en vigueur et le Canton de Genève a intérêt à ce qu'elle soit maintenue, afin, notamment, de résoudre les problèmes de circulation inhérents à une telle agglomération. Le Conseil d'Etat genevois est cependant disposé, au profit du raccordement de l'aéroport, à renoncer jusqu'à l'an 2000 à faire valoir les droits que lui confère l'accord précité »[6].

10. En 1986, le Conseil d'Etat demanda à nouveau au Conseil fédéral la réalisation de la ligne de raccordement La Praille – Eaux-Vives. Par courrier du 15 décembre 1986, le président du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie répondit au Conseil d'Etat genevois que la Confédération n'entendait pas mettre en doute la validité de la Convention du 7 mai 1912. Un groupe de travail fut d'ailleurs constitué en vue de réactualiser cet accord.

11. Au début des années 90, une « Etude de réactualisation des éléments de décision pour le raccordement La Praille – Eaux-Vives », fut réalisée d'entente entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève.

12. Le 2 décembre 1996, le Conseil d'Etat écrivit au Conseil fédéral et demanda une entrevue en vue d'actualiser la Convention de 1912. Une rencontre eut lieu le 30 janvier 1997 entre MM. les conseillers fédéraux Moritz Leuenberger et Kaspar Villiger et une délégation du gouvernement genevois. Il fut notamment décidé d'étudier la pertinence et la faisabilité d'une jonction entre les réseaux SNCF et CFF par le sud du canton et cela comme alternative au raccordement ferroviaire entre La Praille et les Eaux-Vives. Les études effectuées ne confirmèrent toutefois pas la supériorité supposée du « barreau sud » par rapport au raccordement La Praille – Eaux-Vives.

---

[6] FF 1980 I 404.

13. Le 10 juillet 2000, le Conseil d'Etat a demandé au Conseil fédéral, vu la fin du moratoire, la réalisation du raccordement ferroviaire. Cette demande a été complétée le 19 septembre 2000 par le dépôt d'une initiative cantonale auprès des Chambres fédérales, que celles-ci ont renvoyée sous forme de motion au Conseil fédéral.

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

15. Au vu de ce qui précède, il y a lieu de constater que la Convention de 1912 est toujours valable, la Confédération et les CFF n'ayant pas manqué de le confirmer à réitérées reprises. Il en découle que la Confédération est toujours tenue de faire construire le raccordement La Praille – Eaux-Vives par les CFF.

b) Le protocole d'accord

16. La mise en œuvre de la Convention de 1912 ne nécessite pas la conclusion d'un nouvel accord entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève. Toutefois, le sens actuel de la convention doit être nouvellement déterminé. La gare des Eaux-Vives ne peut notamment plus servir de point de démarcation entre la section La Praille – Eaux-Vives et la section Eaux-Vives – frontière. En effet, le développement urbain et les exigences en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement rendent impossible un raccordement en surface, à l'emplacement de l'actuelle gare des Eaux-Vives, de la ligne à construire La Praille – Eaux-Vives à celle reliant les Eaux-Vives à la frontière.

17. C'est la raison pour laquelle la Confédération, les CFF et le canton de Genève ont négocié un protocole d'accord en vue de mettre en œuvre la Convention de 1912, au besoin en l'interprétant, l'actualisant ou la complétant et qui prévoit la construction du tronçon manquant. Les CFF ayant, le 1er janvier 1999, acquis le statut de société anonyme de droit public dotée de la personnalité juridique (cf. art. 2 de la loi sur les Chemins de fer

fédéraux - LCFF)[7], il se justifie qu'ils soient partie et qu'ils signent en leur nom cet accord, bien que la Convention de 1912 ait été conclue uniquement par la Confédération et le canton de Genève.

18. Le protocole d'accord prévoit, pour l'essentiel, les engagements suivants :

– la construction par les CFF, agissant en qualité de maître d'ouvrage, de la ligne de raccordement entre Genève – La Praille et Genève – Eaux-Vives. Le financement de la construction de la ligne de raccordement sera supporté à raison de deux tiers par la Confédération et les CFF d'une part, et d'un tiers par le canton de Genève d'autre part;
– la cession par le canton de Genève, dès l'approbation définitive des plans, du chemin de fer de la gare des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse aux CFF, y compris des terrains situés au-dessus des nouvelles gares souterraines des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg;
– l'adaptation de la gare de Cornavin et de la ligne Genève/Cornavin – La Praille, ainsi que la transformation de la ligne de chemin de fer de Genève – Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse par les CFF. Les dépenses afférentes à ces travaux seront supportées à raison de 20 % par les CFF et de 80 % par le canton de Genève;
– la mise en valeur des terrains, propriété des CFF, sis en zone ferroviaire de la gare de La Praille, dont l'achat avait été financé à raison d'un tiers par le canton de Genève. La mise en valeur de ces terrains impliquera une procédure d'affectation du sol. Le tiers de la plus-value, qui sera réalisée consécutivement à l'affectation des terrains de La Praille à une zone de construction, sera porté par les CFF au crédit du canton de Genève dans les comptes des travaux de construction de la ligne de raccordement;
– l'apurement du solde des comptes de constructions de la gare de La Praille, pour lequel les CFF avaient accordé un moratoire de paiement au canton de Genève à partir du 1er janvier 1964. Ce solde, qui se montait à 34 223 592,43 F au 31 décembre 2000, devient en effet exigible dès le moment où le canton de Genève a demandé la construction de la ligne de raccordement.

[7] RS 742.31.

c) Suite de la procédure

19. La décision formelle de construire la ligne de raccordement appartient à l'Assemblée fédérale (art. 4, al. 3, LCFF), agissant par la voie d'un arrêté simple, non soumis au référendum. Conformément au Protocole d'accord, l'Assemblée fédérale sera saisie à cet effet par le Conseil fédéral, en réponse à l'initiative cantonale que lui ont renvoyée les Chambres fédérales sous forme de motion.

20. Les plans de la ligne de raccordement devront être soumis à l'approbation du DETEC, conformément aux articles 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer. La liaison ferroviaire CEVA sera en principe soumise à la procédure réservée aux grands projets.

21. Les parties devront également veiller à ce que la réalisation de la ligne de raccordement selon les modalités définies par le Protocole d'accord ait une continuité entre la frontière internationale et la gare d'Annemasse et soit compatible avec les engagements internationaux de la Suisse, notamment avec la Convention pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève du 14 juin 1881[8] et avec celle relative aux voies d'accès au Simplon du 18 juin 1909[9] conclues entre la Suisse et la France. Une actualisation des conventions internationales concernées sera le cas échéant nécessaire. Un groupe de travail a été mis en œuvre afin d'étudier les implications internationales du projet de liaison ferroviaire dans le cadre du comité de pilotage franco-suisse créé par la Direction des transports terrestres et l'Office fédéral des transports.

4. Le dossier technique CEVA

a) Les études menées en 2001

D'avril à septembre 2001, une étude de faisabilité a été menée en collaboration avec les CFF. Elle était limitée au territoire suisse puisque l'objectif prioritaire de cette étude visait à la définition du projet à mettre en œuvre dans le cadre de l'application de la convention de 1912 (Confédération-Canton). Les hypothèses retenues sur le territoire français étaient conservatrices. En effet, quelles que soient les décisions prises par les acteurs français, le projet serait techniquement réalisable et l'exploitation ferroviaire assurée avec les infrastructures existantes, même si leur

---

[8] RS 0.742.140.334.93.

[9] RS 0.742.140.334.94.

modernisation est vivement souhaitable. L'étude a porté sur les volets suivants :

– technique;
– offre et demande;
– aménagement du territoire;
– socio-économique;
– environnement.

L'étude de faisabilité a permis :

– d'établir la pertinence du tracé (« variante 0 bis abaissée »);
– de localiser les haltes et les stations;
– de mettre en cohérence le projet et le plan directeur d'aménagement du territoire cantonal et d'identifier les potentiels de développement;
– d'évaluer le coût d'investissement;
– de proposer des scénarios d'exploitation de la liaison ferroviaire;
– d'établir une première évaluation des impacts sur l'environnement;
– d'estimer l'intérêt du projet pour la collectivité grâce à une étude socio-économique.

L'étude de faisabilité a été acceptée en septembre 2001 par les trois partenaires de la Convention qui ont reconnu :

– la pertinence du projet;
– le coût de l'investissement;
– la répartition des coûts entre les partenaires CFF/Confédération/Canton.

b) Description du projet

Le projet CEVA comprend la réalisation d'une double voie entre Cornavin et la frontière près d'Annemasse. L'étude de faisabilité a permis de déterminer la localisation des différentes stations le long du tracé à partir des critères suivants :

– la population, les emplois et les équipements publics desservis actuellement et dans le futur;
– la faisabilité technique et les coûts d'investissement;
– l'articulation avec le réseau des TPG;
– l'exploitation ferroviaire et notamment la conservation d'une vitesse commerciale élevée, d'environ 50 km/h.

L'application de ces critères a conduit à retenir les haltes et stations suivantes :

– Cornavin, gare centrale de Genève permettant tous les échanges internationaux et notamment TGV, nationaux (intercity) et locaux (RER, réseau TPG).
– Lancy – Pont-Rouge, qui s'articule autour du tram de Lancy et qui s'inscrit dans le développement du site ferroviaire de La Praille.
– Carouge – Bachet, qui sera un véritable nœud des transports, en liaison avec les lignes de tram, le réseau autoroutier et le P+R qui sera créé. Cette station répond également à la desserte du nouveau stade de football, du futur centre commercial, au développement des activités environnantes et aux besoins de déplacements des habitants de zones denses (Les Palettes).
– Champel - Hôpital (pôle santé) qui desservira tant les équipements publics hospitaliers que les quartiers environnants.
– Genève - Eaux-Vives qui accueillera tant les trains régionaux qu'interrégionaux.
– Chêne - Bourg qui bénéficiera d'un équipement propice au développement de l'ensemble des Trois-Chênes.

L'infrastructure a été dimensionnée jusqu'à la frontière près d'Annemasse à double voie, avec une vitesse possible de 100 km/h. Le gabarit d'espace libre retenu permettrait d'accueillir tous les types de convois tant voyageurs que fret. Les quais ont une longueur de 220 m pour le trafic régional et de 320 m pour le trafic grandes lignes.

Côté France, l'installation d'une double voie jusqu'à Annemasse, en surface ou enterrée est évidemment plus favorable pour l'exploitation ferroviaire.

Sur le premier tronçon de 4 km entre la gare de Cornavin et La Praille (Lancy - Pont-Rouge), le tracé existe, actuellement exploité pour le trafic fret. Les adaptations en gare de Cornavin (prolongement du quai 1) et au niveau de la bifurcation de Saint-Jean permettent d'accroître la capacité de manière adéquate.

Entre Pont-Rouge et les Eaux-Vives (8,5 km), le tracé est à construire, soit dans les emprises ferroviaires (entre les haltes de Lancy - Pont-Rouge et du Bachet), soit en souterrain depuis le Bachet jusqu'aux Eaux-Vives, à l'exception du franchissement de l'Arve qui se fait par un pont. Les stations de Lancy-Pont-Rouge, de Carouge-Bachet et de l'Hôpital sont incluses dans

le devis. La « variante 0bis abaissée » permet une meilleure insertion dans le Val d'Arve et une meilleure desserte de l'hôpital.

La gare des Eaux-Vives pourra accueillir des trains Interregio (IR, RX). Les quais centraux auront donc une longueur de 320 m, alors que les quais latéraux auront une dimension standard de 220 m. La gare sera dimensionnée de façon adéquate en fonction des options prises en France. L'estimation des coûts prend en considération le dimensionnement maximal.

Pour le tronçon entre les Eaux-Vives et la frontière (4 km), l'étude de faisabilité a pris en compte deux variantes:

– une variante en surface qui nécessite la suppression des passages à niveau et le rétablissement de la desserte routière par création de passages dénivelés inférieurs et la création de nouveaux chemins d'accès pour les riverains;
– une variante en tranchée couverte dont l'insertion permet une meilleure intégration paysagère sans générer de nuisances.

Le coût de la variante en tranchée couverte est supérieur de 70 millions CHF et doit être mis en regard de l'insertion du projet dans le site, des difficultés de rétablissement des accès, des nuisances sonores et de l'acceptation des riverains. La négociation du protocole d'accord avec les CFF et la Confédération s'est basée sur la variante en tranchée couverte.

c) Offre ferroviaire

La liaison CEVA est essentiellement destinée au trafic de voyageurs, que ce soit pour des déplacements à l'échelle de la région ou pour des destinations plus lointaines. A cet effet, l'exploitation envisagée sur CEVA est de deux types :

– Grandes lignes. Grâce au raccordement des réseaux français et suisse, les trains pourront desservir la rive gauche avec la gare de Genève - Eaux-Vives et celle d'Annemasse.
– Régional : le deuxième grand apport du projet est la création d'un réseau RER ambitieux à l'échelle franco-valdo-genevoise.

Ce sont ces possibilités de liaisons directes à moyenne distance, par exemple entre Versoix et Annemasse, entre Sécheron (pôle d'emplois des organisations internationales) et Thonon qui sont à même de faire évoluer l'urbanisation et le système des transports du bassin genevois transfrontalier.

Plus précisément, le schéma d'offre prévoit pour la mise en service :

– une desserte Grandes lignes (IR ou RX) horaire, avec un temps de parcours entre Eaux-Vives et Cornavin en 9 minutes;
– une desserte RER avec un train toutes les 30 minutes s'arrêtant dans chaque halte entre Coppet et Annemasse.

Dès que le besoin s'en fera sentir, cette offre pourra être doublée afin d'obtenir du cadencement au quart heure pour le trafic RER et à la demi-heure pour le trafic grandes lignes.

La modélisation des déplacements a permis une première quantification des voyageurs transportés sur CEVA. A l'horizon de mise en service, c'est environ 20 000 déplacements par jour puis 30 000 à l'horizon 2020.

L'infrastructure est dimensionnée de manière à pouvoir accepter un trafic marchandise limité. Le souci de la sécurité a conduit les partenaires CFF/Canton à engager d'ores et déjà des études détaillées de sécurité.

L'exploitation de la gare aux marchandises de La Praille sera maintenue, notamment dans son activité de plate-forme d'échanges rail-route, offrant l'avantage exceptionnel d'un branchement direct sur le réseau autoroutier.

d) Articulation avec les autres modes de transports

Le projet de raccordement CEVA dépasse de beaucoup la simple création d'une ligne de desserte locale. La connexion des réseaux suisse et français est un vrai projet ferroviaire : le maillon clé entre Genève - Cornavin et Annemasse multiplie les possibilités de déplacements à moyenne distance sur des trajets denses en emplois et en équipements en offrant des temps de parcours attractifs.

En particulier, en contournant l'hypercentre de Genève sur sa première couronne, le raccordement CEVA présente le double avantage :

– de desservir directement des pôles existants (organisations internationales, Hôpital, ..) ou en devenir (La Praille);
– de croiser des axes forts pénétrant et desservant l'agglomération.

Situé en première couronne, le tracé est à l'articulation entre la dimension régionale et la dimension urbaine. Il comprend six pôles d'échanges avec les réseaux urbains de Genève et de l'agglomération qui se trouveront valorisés par leur fonction de rabattement des voyageurs sur l'axe ferroviaire :

– gare de Genève – Cornavin : c'est l'un des trois pôles majeurs du réseau des Transports publics genevois (2 lignes de tram, 14 lignes de bus),
– halte de Lancy – Pont-Rouge : interface entre le train et l'axe de tram des Acacias,

- halte de Carouge – Bachet : lignes de tramway,
- gare de Genève – Eaux-Vives : connexion avec les lignes de tram 12, 16 et prochainement 17,
- halte de Chêne-Bourg avec création d'un nœud intermodal (bus, tram),
- gare d'Annemasse : nœud du réseau des Transports Urbains de l'agglomération d'Annemasse.

e) Aménagement du territoire

Sur le plan de l'aménagement du territoire, le projet s'inscrit dans une logique de développement en cohérence avec le plan directeur cantonal : CEVA passe par la première couronne, entre la périphérie à préserver et le centre ville dense dont le développement est limité.

CEVA permet le développement de zone à enjeux :

- Une partie des terrains ferroviaires de la gare de La Praille, pour environ 240 000 m^2, par un redimensionnement des terrains liés à l'activité ferroviaire, tout en gardant une activité forte liée à la logistique urbaine : les potentialités d'aménagement sont conséquentes et s'inscrivent dans une logique de développement illustrée par différentes implantations tertiaires ou d'équipements publics, ou à usage public (stade) ou commerciaux.
- Le site de la gare des Eaux-Vives, qui s'étend sur plus de 50 000 m^2 à proximité immédiate de l'hypercentre de Genève, sera transformé de friche industrielle en nouveau quartier.
- Le site de la gare de Chêne-Bourg, d'une superficie de 20 000 m^2, devra également être aménagé et développé en fonction de la desserte ferroviaire créée.

f) Etude socio-économique

Le bilan socio-économique a permis d'évaluer l'ensemble des coûts et des avantages du projet CEVA. Les avantages sont entre autres les recettes de l'exploitant, les gains de temps des usagers, la diminution de la pollution, les valorisations foncières, la création d'emplois pendant la période de chantier. Les coûts intègrent l'investissement, l'entretien et l'exploitation.

Le taux de rentabilité interne du projet a été évalué à 12 %, ce qui permet d'assurer que le projet CEVA est rentable pour la collectivité.

g) Evaluation des impacts sur l'environnement

Cette évaluation a permis d'identifier les principaux impacts du projet et d'affirmer que le bilan environnemental est positif.

Pendant la phase chantier, les impacts sur les eaux et la nappe phréatique nécessiteront des mesures constructives appropriées. La traversée de l'Arve devra faire l'objet d'une insertion architecturale et paysagère soignée.

L'évacuation des matériaux ainsi que la maîtrise des nuisances sonores des chantiers seront les éléments clés des études d'avant-projet.

En phase d'exploitation, le projet étant essentiellement en souterrain, les impacts seront dès lors négligeables.

La politique cantonale en matière de protection de l'environnement bénéficiera largement de la réalisation de ce projet. CEVA offre en effet une alternative crédible à l'accroissement du trafic individuel.

h) Coûts d'investissement

L'étude de faisabilité a permis de faire une réactualisation des coûts d'investissement à partir des études antérieures, établies au début des années 90. Cette estimation des coûts (base de prix 2001, sans renchérissement et sans TVA) s'est essentiellement focalisée sur les ouvrages souterrains, qui représentent la part prépondérante de l'investissement.

Le tableau récapitulatif intègre l'ensemble des coûts suivants :

– l'ensemble de l'infrastructure et des équipements ferroviaires de la ligne de Cornavin jusqu'à la frontière;
– la réalisation des gares de Lancy – Pont-Rouge, Carouge - Bachet, Champel - Hôpital, Genève - Eaux-Vives et Chêne-Bourg en prenant en compte les aménagements de surface sur les emprises ferroviaires, les équipements d'accès (ascenseurs, escaliers roulants), le second œuvre des stations, la signalétique et la billetique;
– les déviations de réseaux, les rétablissements des voiries générés par la création de l'ouvrage ferroviaire.

L'investissement total est estimé à 941 millions de francs. Il est détaillé dans le tableau ci-après intitulé « Matrice des coûts - Variante tranchée couverte entre Gradelle et la frontière CH/F ».

La répartition des coûts d'investissement a été effectuée conformément aux termes du protocole d'accord tripartite (CFF-Confédération-Canton) :

– 80 % à la charge du canton pour les tronçons Cornavin – La Praille et Eaux – Vives – Frontière dont le coût atteint 188 millions de francs suisses.
– $^{1}/_{3}$ à la charge du canton pour le tronçon central dont le coût s'élève à 753 millions de francs suisses.

i) Planning de réalisation

Le planning retenu par le canton prévoit une mise en service dès 2008. Pour atteindre cet objectif, les études d'avant-projet, dont les montants sont avancés par le canton via les crédits d'étude n° 8191 de 6 millions de francs du 1er février 2000 et n° 8534 de 30 millions de francs du 6 juin 2001, sont en cours et seront terminées en 2003.

Afin de mener à chef l'avant-projet, une convention avec les CFF est en cours d'élaboration. Le découpage en lots d'études sur des critères géographiques et de domaines d'études, l'élaboration des différents cahiers des charges en vue des appels d'offres, sont en cours.

Les enjeux de l'avant-projet se concentrent sur l'insertion urbaine des haltes et le fonctionnement de ces interfaces multimodaux.

Les études techniques permettront d'affiner les coûts et d'établir les plans, de définir les méthodes d'exécution ainsi que les phasages de réalisation.

Pendant la période d'approbation des plans, des travaux préparatoires seront menés dès 2004 et le projet définitif sera achevé la même année, permettant de débuter les travaux dès 2005.

Par ailleurs, le volet international, étudié dans le cadre du comité de pilotage franco-suisse, sera chargé de définir :
– la continuité physique de l'investissement sur territoire français;
– le type d'exploitation qui aura une influence directe sur l'alimentation en énergie (les courants de traction suisse et français étant différents);
– les coûts d'investissement sur le territoire français et le phasage de réalisation.

j) Maîtrise d'ouvrage

Dans la phase d'avant-projet, les CFF et le Canton exercent une co-maîtrise d'ouvrage, nécessaire compte tenu de l'imbrication du projet ferroviaire et des aménagements urbains concomitants.

Pendant la phase de réalisation, les CFF assumeront la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure ferroviaire.

k) Communication et concertation

La communication et la concertation sont des priorités pour le Conseil d'Etat.

Elle devra satisfaire aux objectifs suivants :

– informer l'ensemble des acteurs ayant une compétence décisionnelle aux différents échelons territoriaux suisses et français dans le domaine ferroviaire proprement dit et dans les opérations connexes au projet (mesures d'accompagnement);
– informer le grand public sur les enjeux liés à CEVA, les avantages directs qui en seront retirés et l'état d'avancement des études et des travaux.

Différentes opérations ont déjà été menées en termes de communication, dont notamment la diffusion du rapport de synthèse de l'étude de faisabilité et la création d'un site internet. Plusieurs actions de communication et concertation sont d'ores et déjà planifiées.

5. Le financement de la part cantonale du projet CEVA

a) Dispositif juridique et financier - Commentaires article par article

Article 1 – Crédit d'investissement

Ce projet de loi vise un objectif unique, en l'occurrence la réalisation par les CFF de la ligne Cornavin à Annemasse. Il est présenté sous la forme d'une subvention d'investissement d'un montant global de 400,8 millions de francs qui incorpore deux « objets » distincts sur un plan temporel : les nouveaux travaux d'infrastructure du projet CEVA sur le territoire suisse et le remboursement d'une dette correspondant à des travaux effectués en 1964 en relation directe avec les nouveaux travaux à entreprendre par les CFF.

De surcroît et dans le cadre d'un dossier très complexe, il a fallu intégrer dans le présent dispositif juridique des éléments qui découlent de décisions remontant à la fin du XIXème siècle d'une part, du début et du milieu du XXème siècle d'autre part.

Dans ce cadre, une partie de la subvention d'investissement présentée permet d'éteindre la dette (avec un taux d'intérêt fixé à 3,125 %) que l'Etat de Genève a contractée en 1964 à l'égard des CFF correspondant à sa part

des dépenses de la deuxième étape des travaux de raccordement La Praille – Eaux-Vives. Le remboursement de cette dette conditionne le démarrage des travaux par les CFF tout en étant un maillon indispensable de la liaison Cornavin – La Praille - Eaux-Vives.

En effet, au 24 janvier 1964, les CFF avaient accordé un moratoire de paiement sur 16 493 727 F, soit 34 223 592,45 F au 31 décembre 2000 [cf. courrier du 9 août 2001]. Au 31 décembre 2002 cela représentera 35 254 450,39 F de capital et intérêts à payer; montant arrondi à 35,3 millions de francs.

Quant à la partie de la subvention d'investissement relative aux nouveaux travaux d'infrastructure, elle est accordée aux CFF par le canton de Genève à hauteur de 365,5 millions de francs pour leur permettre de réaliser la nouvelle infrastructure et finaliser ainsi la liaison ferroviaire prévue. Ce montant est obtenu d'après la matrice des coûts qui présente un chiffrage total pour le projet CEVA de 941 millions de francs (sans renchérissement) avec la clé de répartition définie : 401,5 millions de franc à la charge du canton, auxquels on retranche 36 millions (via les deux projets de loi d'études de 6 et de 30 millions), ce qui donne 365,5 millions de francs représentant la part cantonale restant encore à financer (hors TVA).

Les modalités de mise à disposition progressive des fonds liés à cette subvention d'investissement, avant et durant les travaux, sont réglées par la Convention de 1912 (par exemple par une rémunération à 4 %) ainsi que par le protocole d'accord. Le « compte courant de construction » tenu par les CFF enregistrera ces différentes opérations.

Ainsi, la subvention d'investissement s'élève au total à 400 800 000 F.

Article 2 – Budget d'investissement

En l'état, il est postulé que le remboursement de la dette de 1964 (35,3 millions) interviendra début 2003; le calcul des intérêts a été fait dans ce sens. Si une date postérieure devait être retenue, la date de la première tranche (2003) sera corrigée sous forme d'un amendement avec également un ajustement des divers montants mentionnés.

Un plan de décaissement relatif au projet CEVA, établi en fonction de l'avancement des travaux, figure en annexe. Il comprend les montants totalisant 36 millions de francs (études) et la subvention d'investissement de 400,8 millions de francs – avec ses deux composantes – présentée dans ce projet de loi.

Article 3 – Financement et charges financières

Cet article règle les questions suivantes.

Tout d'abord, il prévoit, de manière habituelle, que les dépenses seront financées – après inscription au budget d'investissement – par le recours, au besoin, à l'emprunt dans le cadre de l'enveloppe des « nets-nets ». Les charges financières, soit l'intérêt ainsi que l'amortissement de la subvention d'investissement, sont à couvrir par l'impôt.

Par ailleurs, l'alinéa 1 mentionne que pendant la phase de réalisation et jusqu'au bouclement des travaux, les plus-values foncières revenant à Genève iront directement en diminution des sommes dues aux CFF dans le cadre du « compte courant de construction » ouvert par les CFF qui enregistrera les opérations financière en relation avec ce projet.

Enfin l'alinéa 2 règle quant à lui l'enregistrement de la part des plus-values foncières versées par les CFF après le bouclement des travaux (ce cas de figure risque de représenter la majorité des montants). Ces sommes entreront alors dans les revenus du compte de fonctionnement de l'Etat.

Article 4 – Amortissement

Les caractéristiques, l'historique et les conditions de l'opération [cf. notamment l'article 5 de la Convention de 1912] influent sur la problématique de l'amortissement.

La subvention d'investissement de 400,8 millions de francs versée (à fonds perdus selon la Convention de 1912) à une société anonyme de droit public sera amortie sur 50 ans. En outre, les travaux de 1964 équivalant à 35,3 millions de francs ne donneront pas lieu à un rattrapage d'amortissement, car ce volet fait partie intégrante de la subvention d'investissement et forme un tout ne pouvant être dissocié de la liaison ferroviaire dans son ensemble.

Article 5 – But

Cet article rappelle les objectifs du projet de loi et dans quel cadre ce dernier s'inscrit : l'exécution de la Convention de 1912 et de la loi cantonale de 1912 approuvant ladite Convention selon les modalités fixées dans le protocole d'accord à signer en 2002. Ces différents textes, dont les principaux éléments ont déjà été présentés, ont par conséquent un impact important sur le contenu du présent dispositif juridique avec la prise en considération d'éléments datant de quasi un siècle.

Article 6 – Durée

Cet article délimite, de manière habituelle, le cadre temporel durant lequel la subvention d'investissement sera versée.

Article 7 – Aliénation du bien

Il s'agit par cet article de prévoir le cas de figure d'une éventuelle aliénation (sous une forme ou une autre par les CFF) du projet qui a fait l'objet de la subvention d'investissement avant amortissement complet dans les comptes de l'Etat.

Article 8 – Transfert des terrains et des infrastructures aux CFF

Le transfert gratuit des terrains et infrastructures a été approuvé par le Grand Conseil genevois le 22 juin 1912 en regard de l'article 7 de la Convention de 1912.

Comme il n'y a pas eu un transfert complet de propriété à l'époque, le Conseil d'Etat est chargé de mettre en œuvre les conséquences légales (principalement les inscriptions au registre foncier) et comptables afin de régulariser la situation.

Par conséquence comptable, il faut principalement entendre la sortie du bilan de l'Etat des terrains (dont la surface devra être encore calibrée en application du protocole d'accord) et des infrastructures liés à la gare/ligne des Eaux-Vives qui entrent dans le périmètre du projet CEVA; cette sortie devrait en principe se faire à 1 F « pour mémoire » et ne générerait donc pas une moins-value comptable pour le Canton.

En effet, à l'exception de l'enregistrement au registre foncier encore au nom de l'Etat de Genève et de l'identification dans l'inventaire physique des terrains effectué par le DAEL, il ne semble plus y avoir de trace au patrimoine administratif et/ou financier de l'Etat tout comme d'un amortissement partiel ou total des terrains (puisqu'ils devaient être remis aux CFF) et des infrastructures.

Vu la nature particulière de l'opération et au regard de la Convention de 1912, il y aura exonération de tout droit d'enregistrement et émolument du registre foncier.

Article 9 – Coûts d'exploitation

Dans le respect des principes issus de la LGF, il est mentionné que les budgets et comptes futurs pourraient notamment englober des coûts pour lesquelles les CFF devraient être indemnisés.

Article 10 – Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

Il s'agit d'un simple rappel.

Article 11 – Evaluation et information au Grand Conseil

Pour toutes les raisons présentées dans cet exposé des motifs, le Conseil d'Etat présentera deux ans après le début des travaux un rapport complet (état du planning, état des coûts, etc.) sur l'avancement du projet CEVA.

Article 12 – Entrée en vigueur

La date d'entrée est fixée selon les modalités usuelles.

b) Commentaires sur certaines charges et revenus liés au projet CEVA

A l'alinéa 2 de l'article 3, il est mentionné qu'avec le bouclement des travaux et par conséquent du compte courant de chantier avec les CFF, les plus-values revenant au canton de Genève seront dès lors imputées aux revenus de fonctionnement de l'Etat (cette hypothèse étant la plus vraisemblable).

Ces dernières découleront des valorisations foncières réalisées par les CFF, principalement sur les terrains de la gare de La Praille. On peut estimer que la fourchette se situera entre 70 et 135 millions (soit une moyenne d'environ 100 millions) sur plusieurs années, mais une échéance de temps précise ne peut pas être fixée. Le potentiel de valorisation dépend essentiellement :

– du marché foncier;
– de la densité et de l'affectation des terrains.

En parallèle, les revenus de la redevance poids lourds (RPLP) entrent depuis 2001 dans les caisses de l'Etat (8,3 millions). Les chiffres annoncés par la Confédération vont de 6,8 millions en 2001, d'un peu plus de 7 millions pour 2002 à 2004, et de 14,3 millions en 2005.

On constate que le chiffre réel 2001 de 8,3 millions est déjà différent de celui prévu à 6,8 millions nonobstant le fait que plusieurs éléments rendent les évaluations pour les années futures très difficiles : arrivée des 40 tonnes en 2005, ouverture de transversales alpines dès 2008, etc. En l'absence d'hypothèses venant de la Confédération, il a été retenu un montant de 15 millions dès 2006 avec des possibilités de hausse (voire aussi de légère baisse).

Le Conseil d'Etat a décidé de dédier ces deux types de revenus, RPLP (dès 2001) et plus-values foncières, au projet CEVA dans le but de contenir les effets de la charge financière en intérêts et en amortissements sur le budget de fonctionnement (non compris les autres montants comme l'indemnisation qui serait due aux CFF pour les frais d'exploitation).

De manière résumée et avec des hypothèses conservatrices, il peut être raisonnablement admis à terme (donc non compris la RPLP déjà reçue depuis 2001) qu'au regard d'une dépense de 400,8 millions (hors plus-values) avec des intérêts de 5 % (moyenne historique calculée sur 20 ans) et un amortissement de 2 %, les charges financières s'élèveraient alors à 28 millions à la fin des travaux. En regard de ce chiffre, il peut être déjà considéré des revenus annuels de 17 millions dont 15 au titre de la RPLP et 2 de plus-values (100 millions répartis sur 50 ans).

6. Conclusion

Le moment est venu pour Genève de clairement montrer sa détermination d'aller rapidement de l'avant avec ce projet historique, qui doit permettre à l'ensemble de la région transfrontalière de bénéficier d'un réseau ferroviaire sans rupture.

Cette réalisation est indispensable pour mettre en service une véritable desserte régionale de type RER sur l'ensemble du bassin d'activité transfrontalier et ainsi faire face aux besoins de mobilité recensés pour les prochaines décennies, tout en contribuant à une meilleure valorisation urbanistique et à une meilleure qualité de vie. En adoptant ce projet de loi, le Grand Conseil est appelé en quelque sorte à donner le « coup d'envoi » à un chantier de grande portée et dont les effets positifs attendus porteront sur le très long terme. Dans cet esprit, la démarche s'inscrit totalement dans le sens du développement durable.

Il est par ailleurs nécessaire que Genève montre maintenant sa détermination à cet égard vis-à-vis de la Confédération dans la mesure où l'Assemblée fédérale est appelée à entériner des décisions prises par le

Conseil fédéral qui concernent entre autres son engagement dans l'opération, pour le compte de la Confédération et des CFF, et ce, en 2002 encore.

De son côté, le Conseil d'Etat entretient des contacts permanents avec l'OFT et les CFF afin que le dossier connaisse une avancée significative régulière, aussi bien sur le plan institutionnel que technique. Des contacts réguliers avec la députation genevoise aux Chambres fédérales sont également établis dans la même perspective.

Au bénéfice de ces explications et convaincu qu'il y a véritablement nécessité d'agir pour faire face de façon adaptée aux défis d'aujourd'hui et de demain en matière de mobilité, le Conseil d'Etat vous remercie, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi et de considérer que son contenu apporte également réponse à la motion M 1439 dont il vous remercie de bien vouloir prendre acte.

Annexes :

– *La loi du 22 juin 1912 portant approbation des conventions intervenues entre le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, et*
  - *1° La compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, concernant le rachat par le Canton de Genève de la ligne de Genève à La Plaine, en date des 4 avril et 23 mai 1912 ;*
  - *2° la Confédération Suisse, concernant : 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 ;c) la remise aux chemins de fer des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse, en date du 7 mai 1912.*

- *La Convention entre la Confédération et le canton de Genève du 7 mai 1912 concernant:*
  - *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.*
- *Protocole d'accord 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.*
- *Motion M 1439 de MM. Gabriel Barrillier, Thomas Büchi, Jacques Jeannerat et Jean-Marc Odier, pour la réalisation de la liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) dans les meilleurs délais et pour un engagement suffisant de la Confédération et des CFF dans le cadre de la Convention de prestations pour la période 2003-2006.*
- *Matrice des coûts détaillée (Variante Tranchée couverte entre Gradelle et la frontière CH/F).*
- *Plan de décaissement de la part genevoise relatif au projet CEVA établi en fonction de l'avancement des travaux.*
- *Tableau récapitulatif de l'évaluation de la dépense nouvelle et tableau des charges financières moyennes.*
- *Préavis technique*

LOI

portant approbation des conventions intervenues entre le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève,

et

1° La Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, concernant le rachat par le Canton de Genève de la ligne de Genève à La Plaine, en date des 4 avril et 23 mai 1912;

2° la Confédération Suisse, concernant:

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;

c) la remise aux Chemins de fer fédéraux du chemin de fer des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse, en date du 7 mai 1912.

Du 22 Juin 1912

LE CONSEIL D'ÉTAT de la République et Canton de Genève fait savoir que :

LE GRAND CONSEIL,

Sur la proposition du Conseil d'Etat;

DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER.

Les conventions conclues entre le Conseil d'Etat et

1° La Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, concernant le rachat de la ligne Genève à La Plaine, en date des 4 avril et 23 mai 1912,

et 2° la Confédération Suisse, concernant:

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;

c) la remise aux Chemins de fer fédéraux du chemin de fer des Eaux-Vives à la frontière nationale, près d'Annemasse, en date du 7 mai 1912;

sont approuvées.

ART. 2.

Le préavis du Conseil d'Etat prévu à l'art. 3 de la convention entre la Confédération Suisse et le Canton de Genève du 7 mai 1912 sera soumis à l'approbation du Grand Conseil.

ART. 3.

Le texte de ces deux conventions sera annexé à la présente loi.

Le Conseil d'Etat est chargé de faire promulguer les présentes dans la forme et le terme prescrits.

Fait et donné à Genève, le vingt-deux juin mil neuf cent douze, sous le sceau de la République et les signatures du Président et du Secrétaire du Grand Conseil.

Le Président du Grand Conseil,
H. BOVEYRON.

Le Secrétaire du Grand Conseil,
V. DUSSEILLER.

CONVENTION

entre le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève et la Compagnie de Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, à Paris, concernant le rachat par le Canton de Genève de la ligne de Genève à La Plaine.

Entre le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, représenté par M. Fazy, son président, et MM. Charbonnet et Maunoir, conseillers d'Etat, d'une part,

Et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.-L.-M.), représentée par M. Mauris, son directeur, d'autre part;

Il a été expliqué et convenu ce qui suit:

Article premier.

L'Etat de Genève déclare exercer son droit de rachat du chemin de fer de Genève à la frontière

française, droit qui lui est reconnu par l'art. 56 du Cahier des charges du 20 juillet 1854, relatif à la concession de cette ligne. La concession, par suite du rachat, prendra fin le 31 décembre 1912.

En conséquence, à la même date, la Compagnie P.-L.-M. fera remise à l'Etat de Genève, dans les conditions prévues à l'art. 57 du dit Cahier des charges et précisées ci-après, de la concession suisse qu'elle exploite sur le territoire genevois, telle qu'elle se comporte. Elle remettra à l'Etat de Genève le plan cadastral et les actes d'acquisition de ses terrains; elle sera toutefois dispensée de produire les procès-verbaux de bornage et l'état descriptif visés aux art. 35 et 57 du dit Cahier des charges.

La Compagnie P.-L.-M. cède à l'Etat de Genève:

a) le chemin de fer, les terrains et ouvrages qui en dépendent, notamment les gares et stations, bâtiments de toute nature, y compris les dépôts, ateliers et maisons de gardes, les machines fixes (à l'exception de celles des ateliers), les signaux et postes de manœuvres, les appareils fixes d'éclairage, les grues de chargement fixes, les grues hydrauliques et réservoirs d'eau, les voies et appareils de voie, les clôtures et barrières, et, en général, tous les objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les installations ci-dessus sont comprises les suivantes, qui y sont incorporées en fait, mais qui en sont distinctes en droit, comme ayant fait

Loi fédérale portant développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois

742.32

du 10 juillet 1912

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 3 juin 1912[1],
décrète:

Article unique

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier la convention du 7 mai 1912 entre la Confédération suisse et le canton de Genève concernant:

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;
c. La remise, aux Chemins de fer fédéraux, du chemin de fer des Eaux-Vives à la frontière nationale, près d'Annemasse.

Date de l'entrée en vigueur: 24 décembre 1912[2]

RS 7 214
1) FF 1912 III 660
2) ACF du 24 déc. 1912 (RO 28 808)

Annexe

Convention entre la Confédération suisse et le canton de Genève

concernant

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.

Entre

le Conseil fédéral suisse,

représenté par Monsieur *Forrer,* président de la Confédération, et Messieurs *Perrier* et *Motta,* conseillers fédéraux,

agissant au nom de la Confédération suisse, d'une part,

et

le Conseil d'Etat du canton de Genève,

représenté par Monsieur *Fazy,* président du Conseil d'Etat, et Messieurs *Maunoir* et *Charbonnet,* conseillers d'Etat,

agissant au nom du canton de Genève, d'autre part, est convenu ce qui suit:

Article premier

Le canton de Genève rachète au 31 décembre 1912, de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à Paris, la gare de Genève-Cornavin et la ligne de Genève à la frontière nationale près de La Plaine, aux conditions stipulées dans la convention entre le canton de Genève et la compagnie précitée.

Art. 2

Les Chemins de fer fédéraux assumeront toutes les obligations et tous les droits qui découlent pour le canton de Genève, vis-à-vis de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de la convention mentionnée à l'article premier. En vertu de la présente convention, les Chemins de fer fédéraux deviendront propriétaires, le 1er janvier 1913, de la gare de Genève-Cornavin et de la ligne de Genève à la frontière nationale près de La Plaine avec tous leurs accessoires et ils en assumeront l'exploitation à partir du même jour.

Art. 3

[1] 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.

2 Les routes d'accès aux gares et haltes de la nouvelle ligne seront construites par l'Etat de Genève et à ses frais.

Art. 4

La construction de la ligne de raccordement commencera le 1er janvier 1918, au plus tard. Si les études définitives, la procédure d'approbation des plans prévue par la législation fédérale et l'acquisition des terrains pouvaient être menées à chef avant cette date, la construction de la ligne pourrait être avancée d'autant.

Art. 5

1 Les Chemins de fer fédéraux supporteront la dépense d'établissement de la ligne de raccordement, dépense à laquelle la Confédération et le canton de Genève contribueront, par une subvention à fonds perdus, chacun pour un tiers. Cette dépense d'établissement s'élève selon devis des Chemins de fer fédéraux à 24 millions de francs. Rentrent dans la dépense d'établissement les frais pour études, acquisition des terrains et intérêts de construction fixés à 4 pour cent l'an et calculés de la manière habituelle.

2 Les subventions seront payées à l'expiration de chaque année de construction au vu des pièces justificatives des Chemins de fer fédéraux. Ceux-ci, la Caisse fédérale et le canton de Genève participeront par parts égales au surplus de la dépense totale ou aux économies réalisées sur le devis ci-dessus.

Art. 6

Le canton de Genève procédera, au nom et avec la coopération des Chemins de fer fédéraux, à l'acquisition, par voie d'achat ou d'expropriation, des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne de raccordement et versera aux ayants droit les montants fixés. Ces divers paiements, ainsi que les intérêts simples, à calculer conformément à l'article 5, seront imputés chaque année sur le tiers dû par le canton de Genève à teneur dudit article.

Art. 7

Le canton de Genève cédera à la Confédération, en toute propriété et sans autre rétribution, la ligne des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annemasse, avec ses dépendances, le tout en bon état d'entretien et libre de toutes charges. Les Chemins de fer fédéraux deviendront propriétaires de cette ligne par la présente convention. L'entrée en possession aura lieu le jour de l'ouverture à l'exploitation de la ligne de raccordement.

Art. 8

A partir du jour ci-dessus, la ligne de raccordement prolongée jusqu'à la frontière nationale près d'Annemasse fera partie intégrante du réseau des Chemins de fer fédéraux, qui en assumeront l'exploitation et l'entretien.

Art. 9

Les contestations qui pourraient surgir au sujet de la présente convention seront tranchées par le Tribunal fédéral à moins qu'elles ne relèvent de la compétence du Conseil fédéral ou des Chambres fédérales en vertu de la législation fédérale sur les chemins de fer, présente ou future.

Art. 10

La présente convention ne déploiera ses effets qu'après l'entrée en vigueur des deux conventions suivantes:

1. La convention entre le canton de Genève et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, mentionnée à l'article premier ci-dessus;
2. La convention entre l'administration des Chemins de fer fédéraux et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la circulation des trains sur la ligne de Genève à La Plaine et pour leur admission dans la gare de Genève-Cornavin.

Art. 11

Les ratifications légales de la Confédération et du canton de Genève sont réservées. Si ces ratifications n'intervenaient pas de part et d'autre jusqu'au 25 décembre de l'année courante, la présente convention serait nulle et non avenue.

Ainsi fait à Berne, en deux doubles, le 7 mai 1912.

Entrée en vigueur en vertu de l'approbation par le Conseil fédéral[1)]

[1)] ACF du 24 déc. 1912 (RO **28** 809)

PROTOCOLE D'ACCORD

Etat de situation au 10 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. Moritz Leuenberger, Conseiller fédéral, Chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

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

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 1er 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 :

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.

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.

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 par les recettes provenant de la vente des sillons de toutes catégories de trafic et non assumés par la Confédération au titre de l'entretien et du maintien de la substance du réseau. Les deux parties concluent à cet effet une convention quadriennale 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.

[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'aliénation 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.

[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.

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 1er janvier 1964, deviendra exigible dès le 1er 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.

Annexes :

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

Secrétariat du Grand Conseil M 1439

Proposition présentée par les députés:
MM. Gabriel Barrillier, Thomas Büchi, Jacques Jeannerat et Jean-Marc Odier

Date de dépôt: 25 janvier 2002
Messagerie

Motion
pour la réalisation de la liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par la Praille et les Eaux-Vives (CEVA) dans les meilleurs délais et pour un engagement suffisant de la Confédération et des CFF dans le cadre de la Convention de prestations pour la période 2003-2006

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant:

- que les autorités genevoises ont déjà décidé d'injecter 36 millions de francs dans l'opération pour mener à bien les études nécessaires jusqu'au début des travaux ;
- que la classe politique locale unanime – fait rarissime à Genève – a apporté son soutien à ce projet ;
- que l'Assemblée fédérale a demandé par voie de motion au Conseil fédéral de proposer un financement fédéral adéquat ;
- que le Conseil fédéral a décidé (message à venir) que cette liaison faisait partie de la Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour la période 2003 à 2006 et non de rail 2000 2e étape ;
- que cependant seuls les travaux de planification ont été inscrits, le gros des crédits devant a priori être portés dans le programme 2007-2010 ;
- que l'horizon de fin des travaux est fixé à partir de 2007, planification jugée pour le moment ambitieuse par Berne ;

- que, cependant, l'Office fédéral des transports a, dans son communiqué de presse du 20 décembre 2001, précisé que les premiers travaux de construction d'une liaison entre la Praille et les Eaux-Vives étaient envisagés dans la période 2003 à 2006 déjà ;
- que le Conseil d'administration des CFF conserve la possibilité d'attribuer des montants supplémentaires en fonction de l'avancement des travaux conduits par le canton ;
- qu'il est important que Genève continue à présenter un front uni sur ce dossier vital pour son avenir ;
- que l'urgence de la réalisation d'un RER dans la décennie à venir est impérative pour éviter l'étouffement de toute la région franco-valdo-genevoise ;

invite le Conseil d'Etat

- à accélérer le rythme des études afin de les finaliser dans les plus brefs délais ;
- à présenter rapidement au Grand conseil une planification réaliste des travaux ;
- à déposer dans les meilleurs délais les projets de lois de financement des travaux ;
- à maintenir un contact régulier avec les autorités fédérales de façon à les convaincre de la pertinence de la planification genevoise et s'assurer de la plus grande part du financement fédéral par la convention de prestations 2003-2006 ;
- à examiner toutes les variantes possibles qui permettent malgré tout de démarrer les travaux dans les temps, en particulier dans l'hypothèse où la manne fédérale venait provisoirement à manquer ;
- à mobiliser la députation genevoise aux Chambres fédérales afin de tout mettre en œuvre pour permettre l'inauguration de cette liaison comme prévu en 2007, ce qui signifie suivre ce dossier au plus près, participer aux décisions législatives et politiques, et relayer au niveau fédéral la volonté politique unanime du canton de voir ce projet se réaliser au plus vite ;

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Confédération a décidé de l'inscription dans le projet de Convention de prestations entre la Confédération et les CFF d'un crédit de quelques dizaines de millions pour la réalisation du projet de liaison ferroviaire (RER) la Praille-Eaux-Vives.

Cela signifie en clair que sur une enveloppe financière quadriennale pour les investissements des CFF de 6,025 milliards de francs entre 2003 et 2006, une petite partie sera dévolue au projet de RER genevois.

D'aucuns y voient un renvoi aux calendes grecques, voire un enterrement de première classe, alors que, sur cette somme, environ 4,3 milliards seront consacrés à des investissements à moyen terme sur le réseau existant mais aussi pour certains éléments de l'aménagement des systèmes RER, parmi lesquels figurent expressément les premiers travaux de construction de la liaison susmentionnée. L'on peut donc aujourd'hui se réjouir de cette nouvelle étape franchie dans l'obtention d'une participation financière fédérale car ce projet de liaison fait maintenant bien partie du programme d'investissement 2003-2006 et non de rail 2000 2e étape, laquelle est prévue bien plus tard. Tout au plus peut-on regretter que l'ambition genevoise de voir se terminer les travaux en 2007 n'ait pas été jugée réaliste et qu'il soit dans un premier temps prévu que le gros des crédits émarge au programme suivant (2007-2010). Cela étant, il convient aussi de préciser que les CFF peuvent en tout temps revoir la planification financière qui se veut très souple et ainsi décider d'attribuer des montants supplémentaires à la liaison la Praille-Eaux-Vives en fonction de l'avancement des travaux préparatoires conduits par le canton.

Il est donc maintenant important que la classe politique genevoise dans son ensemble confirme une nouvelle fois son désir de voir réalisée au plus vite une infrastructure vitale pour le développement de notre canton et de la région franco-valdo-genevoise et c'est en ce sens que la présente motion vous est proposée. Elle doit constituer un signal politique fort, tant à l'attention des différentes autorités concernées, que pour la population et les médias.

En effet, la participation fédérale via le prochain plan quadriennal des CFF dépend du rythme de l'avancement des travaux, en particulier préparatoires, et ce n'est qu'avec un appui politique aussi large que possible

et dans un souci de célérité sans cesse rappelé que les délais pourront être tenus, qui doivent permettre le 1er coup de pioche en 2004 au plus tard. A cette condition, la participation financière des CFF sera revue à la hausse dans le cadre de l'enveloppe 2003-2006, étant entendu que la participation financière de la Confédération n'est quant à son principe nullement remise en cause.

Au bénéfice des explications qui précèdent, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir accepter les invites de cette motion.

LIAISON FERROVIAIRE CORNAVIN - EAUX-VIVES - FRONTIERE CH/F

CFF - I-AM-LS-LK / I-GP-LS 18.07.2001

MATRICE DES COÛTS

VARIANTE Tranchée couverte entre Gradelle et la frontière CH/F

MONTANT DES INVESTISSEMENTS (en KCHF 2001)

NATURE DES COUTS (SN 641 700)			Section Genève-bif. St-Jean	Section (bif. St-Jean)-(GEPR)	TOTAL courant Genève-GEPR-EAVI	Gare GEPR bifur. Pont-Rouge	Section courante Pont-Rouge-Eaux-Vives	Gare Eaux-Vives	Section courante Eaux-Vives - km 72.260	TOTAL courant Pont-Rouge-GEPR-EAVI	Section courante km 72.260 - frontière	TOTAL courant km 72.260-frontière	TOTAL GENERAL
T Terrains	0 Terrains	Terrains	1'000		1'000		1'000		1'000	2'000	3'000	3'000	6'000
C1 Gros-œuvre	1 Travaux préparatoires	Travaux préparatoires					13'990	2'940	2'015	18'945	2'383	2'383	21'328
		Adaptation d'installations											-
		Installations provisoires											-
	2 Infrastructure	Terrassement tracé et OA					8'100			8'100			8'100
		Travaux souterrains					229'540	6'750	9'168	245'458	13'257	13'257	258'715
	3 Gros-œuvre superstructure	Bâtiment				550	3'500			4'050	1'000	1'000	5'050
		Gros œuvre OA,	15'000		15'000		9'355			9'355			24'355
		Gros œuvre ouvrages souterrains,					87'360	57'230	76'462	221'052	91'117	91'117	312'169
		Canalisations d'évac. des eaux,											-
		Superstructure chaussées et places											-
		Gros œuvre pour installations de voies											-
C2 Equipements, Second-œuvre, Finitions, Instal. d'exploit.	4 Equipement et inst. de transport	Inst. san., chauffage, vent.,											-
		Installations électriques, intérieur											-
		Installations de transport					6'875	8'315		15'190	1'250	1'250	16'440
	5 Second-œuvre et instal. ferrov.	Aménagement inf. bât.											-
		Aménagement infrastructure et OA					5'400	9'000		14'400	2'900	2'900	17'300
		Installations de voies,	1'780	1'440	3'220	1'490	14'550	3'020	3'505	22'565	4'490	4'490	30'275
		Installation de caténaire	3'200	4'700	7'900	1'500	7'180	1'440	1'665	11'785	1'826	1'826	21'511
		Alim. en courant de traction					540	1'725		2'265			2'265
		Installations de câbles				70	1'035	360	900	2'365	1'287	1'287	3'652
		Installations électriques, extérieur					1'980		600	2'580	838	838	3'418
		Installations de sécurité	3'600		3'600	10'450		5'450		15'900			19'500
		Installations d'automation											-
		Installations de télécommunication	415	620	1'035	45	2'545	660	450	3'700	865	865	5'500
	6 Installations d'exploit. générales	Equipement d'exploit.,											-
		Installations de couplage HT						3'500		3'500			3'500
	7 Aménagements extérieurs d'un bât.	Aménagements extérieurs propre à l'objet	1'200	400	1'600		3'000	650	2'000	5'650	1'000	1'000	8'250
		Aménagements extérieurs pour tiers											-
H Honoraires et autres coûts	8 Honoraires et autres coûts	Honoraires			4'663					4'663		17'108	108'250
		Frais secondaires											-
		Prestations de prod. interne (CFF)											-
		Recettes (CFF)											-
		Divers et imprévus			1'668					1'668		5'267	65'163
TOTAL			26'195	7'160	39'576	14'105	395'930	101'040	97'765	752'657	125'333	148'708	940'941
Part cantonale en %					80%					1/3		80%	
soit l'équivalent en francs de					31'661					250'886		118'966	401'513

Crédits d'études déjà alloués :

- PL 8191 du 1 février 2000 -6'000
- PL 8543 du 6 juin 2001 -30'000

Part cantonale à financer 365'513

Scénario de décaissement pour CEVA

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaux
Financement GE	15	55 *	30	80	100	105	52	437

** Inclus le remboursement de la dette de 35 millions*
*** Ces montants s'entendent hors TVA*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05)
Dépense nouvelle et couverture financière d'un projet d'investissement

RÉCAPITULATIF DE L'EVALUATION DE LA DÉPENSE NOUVELLE ET DE LA COUVERTURE FINANCIÈRE

Projet de loi ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses S.A.

I. Revenus annuels moyens (estimés à terme)

Revenus propres (augmentation ou création de nouvelles recettes)	17'000'000	
Economies prévues (réduction ou suppression de dépenses existantes)	0	
TOTAL des revenus	**17'000'000**	**0**

II. Charges annuelles moyennes

Total général des charges financières moyennes (report tableau)	16'533'000
Charges en personnel (postes supplémentaires)	0
Dépenses générales	
Coûts induits découlant des postes de travail supplémentaires (mobilier, matériel, locaux, énergie, etc.)	0
Coûts induits découlant des nouveaux bâtiments et ouvrages (conciergerie, entretien, énergie, etc.)	0
Autres charges : coûts résiduels d'exploitation estimés entre 3.0 et 4.0 mios de F par année, soit en moyenne 3.5 mios	3'500'000
Octroi de subvention ou de prestations (subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	0
TOTAL des charges	**20'033'000**

III. Couverture du projet

(Total des charges - total des revenus)

Excédent de couverture		
Insuffisance de couverture		**3'033'000**

IV. Taux de couverture en pourcent

(Revenus / charges)

Pourcentage	**84.86%**

V. Remarques

- Au niveau des revenus de fonctionnement :

1) Les revenus RPLP (quote-part genevoise à la redevance sur le trafic des poids lourds) sont estimés sur la période 2001-200 par la Confédération comme suit :

(en 1000 francs)	2001		2002	2003	2004	2005
	budget	réel				
RPLP	6'838	8'300	7'371	7'127	7'249	14'310

L'augmentation prevue en 2005 est liée à la fin des accords provisoires bilatéraux (arrivée des 40 tonnes, paiement plein tarif). En l'absence d'hypothese venant de la Confédération, il a été retenu un montant de 15 mios dès 2006 avec des possibillités de hausse (voire aussi de légères baisses); ex: l'ouverture du tunnel du Lotschberg en 2008 pourrait impacter les revenus RPLP.

2) Selon les premières estimations DAEL-CFF, la part des plus-values foncières revenant à l'Etat de Genève oscillerait entre 70 mios et 135 mios de francs, soit une moyenne d'environ 100 mios reparti sur 50 ans équivalent à 2.0 mios par an.

- Cette estimation de la dépense nouvelle et des charges financieres moyennes annuelles y relatives diffère de celle qui est fait dans l'exposé des motifs (chapitre 5 point b)) en raison des hypothèses retenues, soit en ce qui concerne :
(a) des coûts résiduels d'exploitation estimés entre 3.0-4.0 mios par année (indemnisation éventuelle des CFF);
(b) un taux d'intérêt de 4.25% correspondant au coût moyen actuel de la dette;
(c) un calcul de la charge d'intérêt repartie sur la durée d'amortissement comptable du projet en considérant un remboursement financier complet en fin de période.

Date : 10 avril 2002

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05)
Dépense nouvelle et couverture financière d'un projet d'investissement

ÉVALUATION DES CHARGES FINANCIÈRES MOYENNES (amortissement et intérêts)

Projet de loi ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses S.A.

Catégories d'investissement	Etude non suivie de réalisation y compris études y relatives	Informatique (matériel bureautique et logiciels) y compris études y relatives	Véhicule, machine et matériel (selon liste) y compris études y relatives	Mobilier, infrastructure informatique lourde y compris études y relatives	Camion, véhicule spécial, installation fixe (selon liste) y compris études y relatives	Intallation fixe (selon liste) y compris études y relatives	Infrastructure spécifique et installation fixe (selon liste) y compris études y relatives	Bâtiment administratif et génie civil y compris études y relatives	TOTAL
Durée d'utilisation moyenne	1	4	5	8	10	20	30	50	
aux d'amortissement sur le créd	100.0%	25.0%	20.0%	12.5%	10.0%	5.0%	3.3%	2.0%	
I. Dépense nouvelle d'investissement									
Crédit brut proposé								400'800'000	400'800'000
- recettes d'investissement									0
Crédit net proposé	0	0	0	0	0	0	0	400'800'000	400'800'000
II. Charges financières annuelles moyennes									
Amortissement linéaire	0	0	0	0	0	0	0	8'016'000	8'016'000
intérêts passifs moyens 4.250%	0	0	0	0	0	0	0	8'517'000	8'517'000
Total des charges financières	0	0	0	0	0	0	0	16'533'000	16'533'000

III. Remarques

Date : 10 avril 2002

Signature du responsable financier : _____

Département des finances
Cellule d'expertise financière

République et
Canton de Genève

PREAVIS TECHNIQUE

☐ **fonctionnement** ☐ **bouclement**
☒ **investissement** ☐ **Autre**

Grands travaux - n° 53.03.00.563.05

1. Objet

Projet de loi ouvrant un crédit de 400 800 000 F au titre de subvention cantonale d'investissement en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - Les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fers fédéraux suisses SA (CFF).

2. Evaluation

Le coût moyen annuel du projet (estimé à terme) se décompose comme suit :

Revenus propres	17'000'000
Economies prévues	-
Total revenus	**17'000'000**
Charges financières annuelles moyennes	16'533'000
Charges en personnel	-
Dépenses générales	3'500'000
Octroi de subvention ou prestations	-
Total charges	**20'033'000**

3. Financement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003.
Ce projet de loi devra entrer dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat dès 2003.

4. Remarques

A titre d'information

- Cette subvention d'investissement fait suite à une demande de crédit d'étude (PL n° 8191) ainsi qu'un crédit complémentaire à cette dernière (PL n° 8534) pour un montant total de 36 millions de francs.
- Comme stipulé à l'article 5 du dispositif juridique, la subvention d'investissement ne couvre que la partie « Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives » située sur territoire suisse.
- Il est à signaler un « pic » dans le plan de décaissement entre les années 2005 et 2007 (environ 100 millions de francs par année). Il sera à mettre en regard des autres investissements à réaliser durant cette période.

Montants estimés dans le projet de loi

- Le montant de la subvention est basé sur les études de faisabilité (hors renchérissement) et non pas sur des devis. Il peut donc être sujet à d'importantes variations. Néanmoins, il est à relever qu'une rubrique « divers et imprévus » a été prévue pour un montant d'environ 65 millions de francs, représentant environ 7% du projet.
- La TVA n'a pas été incluse dans le présent projet de loi et peut représenter un risque d'augmentation des coûts en fonction du degré de récupération de l'impôt préalable par les CFF.
- Pour le canton, les plus-values foncières sont estimées par les CFF et le DAEL entre 70 et 135 mios de francs.

Dette envers les CFF

- La dette envers les CFF concernant la liaison la Praille - les Eaux-Vives n'a pas été comptabilisée au bilan, dès la terminaison des travaux, en 1964. Cet objet faisant partie du projet global, il a été inclus dans la subvention d'investissement et donc activé au patrimoine administratif de l'Etat de Genève. Nonobstant une possible réévaluation de l'objet ainsi que les plus ou moins value s'y rapportant, deux charges d'amortissement aurait dû être prévues dans le compte de fonctionnement. La première liée aux intérêts courus d'un montant d'environ 18.8 millions de francs. La seconde liée au rattrapage d'amortissement comptable sur la valeur initiale (environ 16.5 millions de francs) de l'actif.

Raphaël Ferrillo

Alain Decosterd

Genève, le 11 avril 2002

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL et l'exposé des motifs datés du 11 avril 2002. La Cellule d'expertise financière n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du préavis technique.

Pris connaissance le : 12 avril 2002

Signature du responsable financier : p.o. P. Cely