

## 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 8 juin 1912.)

---

Monsieur le président et messieurs,

La convention internationale des voies d'accès au Simplon, du 18 juin 1909 (*Recueil des chemins de fer*, XXV, 459) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1910. Cette convention, qui résout les questions ferroviaires intéressant à la fois notre pays et la France, stipule à l'article 9 que le rachat de la gare de Cornavin et du tronçon Genève-La Plaine (frontière nationale) s'effectuera conformément aux conditions des actes de concession ou sur des bases arrêtées à l'amiable entre les administrations de chemins de fer intéressées. Des considérations diverses nous engagèrent dès le

début de l'année 1910 à envisager l'acquisition à bref délai, pour le compte du réseau fédéral, de la ligne Genève-La Plaine. Nous pouvions d'autant mieux nous décider à agir promptement que la compagnie P. L. M. de son côté tenait à être fixée au plus tôt sur nos intentions, vu qu'elle devait prendre, en cas de rachat, une série de mesures au sujet du personnel de sa ligne Genève-La Plaine.

Le rachat pouvait s'effectuer de trois manières différentes: d'après le mode prévu à l'arrêté fédéral du 2 février 1853 (*Recueil des chemins de fer*, ancienne série, I, 47) ratifiant la concession cantonale; d'après la concession genevoise elle-même, ou encore par voie de négociations directes entre les intéressés suisses et la compagnie P. L. M. La concession genevoise, permettant le rachat en tout temps, paraissait offrir des conditions financières relativement favorables, ainsi que l'avantage d'arriver le plus rapidement au but. Il fallait donc avant tout connaître les intentions du gouvernement genevois et savoir s'il consentirait à faire usage de son droit de rachat pour le compte de la Confédération. Le chef de notre département des chemins de fer se rendit le 4 février 1910 à Genève pour s'entretenir de la question avec le Conseil d'Etat. A la suite de cet échange de vues, le Conseil d'Etat nous fit parvenir en date du 25 du même mois un mémoire dans lequel il déclarait vouloir faire profiter la Confédération de son droit de rachat. A cette occasion, le Conseil d'Etat formula un certain nombre de demandes en insistant tout spécialement sur la nécessité de construire la ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives dans un délai donné. Ce mémoire ayant dû être transmis pour étude et préavis à nos divers départements et services intéressés, nous ne pûmes répondre au Conseil d'Etat que le 6 octobre 1911 (voir à ce sujet nos rapports de gestion de 1910 et de 1911, *Feuille fédérale* 1911, II, 616, et 1912, II, 563). Dans l'intervalle, nous avons pu nous convaincre de l'opportunité de faire à Genève une concession sous forme de l'établissement anticipé de la ligne de raccordement par les chemins de fer fédéraux avec la participation financière de l'Etat de Genève. Nous reviendrons plus loin sur les motifs qui nous ont engagés à prendre cette décision.

Notre lettre au Conseil d'Etat fut suivie de négociations entre les intéressés suisses (Confédération, canton de Ge-

nève et C.F.F.) et la compagnie P.L.M. au sujet du rachat de la ligne Genève-La Plaine, ainsi que de pourparlers avec le Conseil d'Etat de Genève pour la construction du raccordement. Dans une première conférence qui se tint à Genève (19 et 20 octobre 1911) on s'entendit sur les principes d'après lesquels devait être calculé le prix de rachat à teneur de la concession genevoise pour la ligne Genève-La Plaine et sur les conditions de l'exploitation de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine après le rachat. Dans trois autres conférences qui eurent lieu successivement à Berne le 16 novembre et les 16 et 27 décembre 1911 entre nos délégués, les représentants du canton de Genève et ceux de l'administration des chemins de fer fédéraux, une entente complète intervint sur la question de l'établissement du raccordement. Quant à l'accord complet sur le rachat et sur l'exploitation future de la ligne Genève-La Plaine, il se fit dans une dernière conférence tenue à Berne, le 22 mars 1912, entre les divers intéressés suisses et les représentants de la compagnie P.L.M.

Après ces quelques mots d'introduction, nous allons faire l'historique de la ligne Genève-La Plaine, ainsi que de la question du raccordement et exposer les négociations qui ont conduit aux divers traités intervenus entre les parties et au projet de loi que nous vous soumettons par le présent message.

## I. Ligne de Genève à La Plaine.

### a. Historique.

La base juridique de cette ligne est constituée par la convention passée le 27 octobre 1852 entre le Conseil d'Etat de Genève et MM. le général Dufour, François Bartholony et Christian Kohler, banquiers (*Recueil des chemins de fer*, ancienne série, I, 43), avec les modifications apportées à cet acte par le Grand Conseil du canton de Genève dans ses séances des 3, 5 et 8 janvier 1853. En passant cette convention, MM. Dufour, Bartholony et Kohler agissaient pour le compte d'une société à constituer en France pour l'établissement du chemin de fer de Lyon à Genève.

Par cette convention qui ne contient pas de disposition relative au rachat\*), l'Etat de Genève s'engageait à verser

\*) Comme nous le verrons plus loin, les conditions du rachat par l'Etat de Genève ont été fixées plus tard, dans le cahier des charges.

à la compagnie à titre de subvention une somme de deux millions de francs (art. 5). La compagnie de son côté était tenue d'admettre parmi ses administrateurs au moins trois citoyens suisses à titre de représentants des intérêts du canton de Genève et de la Confédération. En outre, les conditions de construction et d'exploitation de la ligne devaient être celles de la concession française de la compagnie pour tout ce qui ne serait pas contraire à la législation fédérale en matière de chemins de fer et aux lois du canton. Cette concession cantonale fut ratifiée par arrêté fédéral du 2 février 1853 (*Recueil des chemins de fer*, ancienne série, I, 47). L'article 2 de l'arrêté réserve à la Confédération le droit de racheter la ligne avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30<sup>e</sup>, 45<sup>e</sup>, 60<sup>e</sup>, 75<sup>e</sup>, 90<sup>e</sup> ou 99<sup>e</sup> année à dater du 1<sup>er</sup> mai 1858, le rachat devant être dénoncé cinq ans à l'avance.

En 1855 déjà, la compagnie du Lyon-Genève fusionnait avec celle du Lyon-Méditerranée et, peu après, les trois réseaux du Paris-Lyon, du Lyon-Genève et du Lyon-Méditerranée constituaient, par une nouvelle fusion, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P. L. M.). Par arrêté du 12 juin 1863, le Conseil d'Etat du canton de Genève approuva en ce qui le concernait cette dernière fusion. A cette occasion, il fut stipulé qu'une convention spéciale déterminerait les pouvoirs réservés aux trois administrateurs genevois dans la nouvelle société. En outre, les engagements et les rapports de la nouvelle compagnie avec le gouvernement genevois devaient rester ce qu'ils étaient de par les accords antérieurs entre le Conseil d'Etat et la compagnie du Lyon-Genève devenue celle du Lyon-Méditerranée.

Le jour suivant, 13 juin 1863, fut signée la convention spéciale mentionnée ci-dessus qui créait, en lieu et place des trois administrateurs genevois admis précédemment dans le conseil d'administration du Lyon-Genève, un *comité genevois* composé de trois membres, devant servir d'intermédiaire entre la compagnie P. L. M. et les autorités genevoises et suisses.

La réserve d'après laquelle les accords intervenus avec l'ancienne compagnie n'étaient altérés en rien s'appliquait également au cahier des charges français, du 30 avril 1853, pour la ligne de Lyon à la frontière genevoise, modifié par

le cahier des charges genevois de la ligne Genève-La Plaine (frontière nationale), du 20 juillet 1854. L'article 56 de ce cahier des charges fixe les conditions auxquelles peut avoir lieu le rachat de la ligne Genève-La Plaine par le canton de Genève. Cet article a la teneur suivante:

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

« La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 57 ci-après. »

L'article 57 cite comme devant faire retour gratuitement à l'Etat de Genève à l'expiration de la concession le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, maisons de garde et de surveillants, machines fixes ainsi que tous les autres objets immobiliers qui n'auraient pas pour destination distincte et spéciale le service des transports. Par contre, les objets mobiliers ou engins servant à l'exploitation feront l'objet d'un compte séparé et devront, cas échéant, être repris par le canton de Genève à dire d'experts.

Le trafic s'étant considérablement accru, il fallut agrandir les installations de la gare de Genève. Le Conseil d'Etat passa à cet effet avec la compagnie P. L. M. une convention datée des 9 et 10 avril 1873, aux termes de laquelle la compagnie s'engageait à exécuter les travaux d'agrandissement nécessaires à la gare de Genève. De son côté, le Conseil d'Etat participait aux dépenses résultant de ces travaux pour une

somme de 1,100,000 francs à verser en sus de l'indemnité de rachat fixée à l'article 56 du cahier des charges dans le cas où la ligne serait rachetée avant l'expiration d'un délai de vingt ans, soit avant 1893. Le Grand Conseil de Genève ratifia cette convention en date du 18 juin 1873 tout en la modifiant en ce sens que si la Confédération rachetait la ligne avant l'année 1893, le canton de Genève n'avait pas à payer l'indemnité prévue de 1,100,000 francs.

Tous ces faits avaient été portés à la connaissance du Conseil fédéral par le gouvernement genevois, tant en 1863 qu'en 1873. A l'occasion de la fusion en 1863, le Conseil fédéral ne jugea pas à propos d'intervenir, les intérêts de la Suisse lui paraissant suffisamment sauvegardés par les conventions passées entre les autorités genevoises et la compagnie du chemin de fer et par les arrêtés y relatifs. Le Conseil fédéral ne souleva pas non plus d'objections contre l'approbation par le Grand Conseil genevois, de la convention des 9 et 10 avril 1873, la disposition d'après laquelle on exigeait d'abord de la Confédération, en cas de rachat dans un délai inférieur à 20 années, le paiement de l'indemnité spéciale de 1,100,000 francs en sus de la somme régulière de rachat ayant été supprimée.

En 1893 se dessina à Genève, une première tentative de rachat. Les tractations engagées par le Conseil d'Etat du canton de Genève avec la compagnie P. L. M. aboutirent le 13 octobre 1893 à une convention d'après laquelle l'Etat de Genève devenait possesseur, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1894, de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine. Au lieu de l'annuité prévue par l'article 57 du cahier des charges, la compagnie recevait pour prix de rachat le produit de l'exploitation de la ligne jusqu'au 30 avril 1957. La compagnie P. L. M. continuait donc à exploiter à ses risques et périls le tronçon Genève-La Plaine et assumait l'entretien de la ligne. Si par la suite le gouvernement genevois reprenait l'exploitation de la ligne avant le 30 avril 1957, il devait verser à la compagnie P. L. M. une annuité fixée à 600,000 francs jusqu'à l'expiration de la concession. Quant à l'exploitation de la gare de Cornavin qui restait gare commune, elle était confiée par le Conseil d'Etat à la compagnie du Jura-Simplon, à teneur de la convention du 18 novembre 1893 approuvée par arrêté législatif du 25 du même mois. Nous pouvons nous dispenser de donner de plus amples détails sur ces deux conventions qui ont été analysées dans notre message du

14 décembre 1893 (*Feuille fédérale*, 1893, V, 513) relatif au transfert de la concession de la ligne Genève-La Plaine et à la ratification des conventions conclues par le canton de Genève avec la compagnie P. L. M. et celle du Jura-Simplon. La compagnie P. L. M. ayant de son côté réservé la ratification de la convention qui la concernait par les autorités françaises compétentes, la convention de rachat fut soumise au gouvernement français. En 1897, quand parut notre message concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses, cette affaire était encore en suspens, de sorte qu'il fallut renoncer à comprendre la ligne Genève-La Plaine dans le rachat des lignes principales (voir à ce sujet le passage du susdit message, *Feuille fédérale*, 1897, I, 735).

L'année précédente, soit en 1896, une nouvelle convention relative à l'extension et au remaniement de la gare de Cornavin, extension devenue nécessaire pour l'exposition nationale, avait été conclue entre le gouvernement genevois et la compagnie P. L. M. D'après l'article 2 de cette convention des 19 et 29 mai 1896, l'Etat de Genève devait rembourser en capital à la compagnie, en cas de rachat avant le 30 avril 1957, une somme dont le montant serait fixé comme suit:

« On commencera par faire le total des dépenses réellement effectuées par la compagnie P. L. M., contrôlées et acceptées par le Département fédéral des chemins de fer, en exécution du projet et des travaux connexes visés à l'article premier ci-dessus:

« 1<sup>o</sup> Pour acquisitions de terrains, y compris tous frais accessoires et intérêts à quatre pour cent (4 %) l'an depuis le jour du paiement effectué par la compagnie P. L. M. jusqu'au 30 avril 1896.

« 2<sup>o</sup> Pour travaux d'agrandissement proprement dits.

« Cette dernière somme sera majorée de huit pour cent (8 %) du montant des dépenses réellement effectuées, à titre de frais généraux et de compensation partielle pour les frais supplémentaires restant à la charge de la compagnie, toutes questions de principe étant expressément réservées.

« Le total général sera ramené à sa valeur au 30 avril 1896, et l'on déduira de cette valeur un soixante-deuxième ( $\frac{1}{62}$ ) de son montant pour chaque année écoulée depuis cette date jusqu'au jour où le rachat sera exercé, à l'effet de

« tenir compte d'un amortissement calculé jusqu'au 30 avril 1957, date de l'expiration de la concession.

« Le reste de cette opération constituera la somme à rembourser en capital par le canton de Genève à la compagnie P. L. M. »

Quoique cette première tentative de rachat de la ligne Genève-La Plaine n'eût pas abouti, la nationalisation de cette ligne n'en a pas moins été dès lors l'objet de nos constantes préoccupations, comme le témoigne la correspondance que nous avons entretenue à ce sujet ainsi qu'à propos des autres questions ferroviaires genevoises (Faucille et raccordement) avec le Conseil d'Etat du canton de Genève. Nous avons réuni cette correspondance, ainsi que les procès-verbaux des diverses conférences que notre délégation pour les affaires de chemins de fer a eues avec les représentants du Conseil d'Etat de Genève en trois brochures, dont nous versons des exemplaires au dossier.

En ce qui concerne spécialement la question du rachat de la ligne Genève-La Plaine, elle a été réglée d'une manière définitive au point de vue international, comme nous l'avons déjà fait remarquer, par la convention internationale des voies d'accès au Simplon (art. 9), du 18 juin 1909. A partir de ce moment, le rachat est devenu une question à traiter entre les parties directement intéressées, soit entre la compagnie P. L. M. d'une part et les intéressés suisses, canton de Genève et Confédération, d'autre part.

#### *b. Négociations de rachat.*

La question du rachat étant nettement posée, il fallait choisir d'abord entre le rachat sur la base de l'arrêté fédéral du 2 février 1853 mentionné à la page 4 ci-devant et le rachat d'après la concession cantonale (art. 56 du cahier des charges). D'après l'arrêté fédéral, le prochain terme de rachat était le 1<sup>er</sup> mai 1918, le rachat devant être dénoncé cinq ans à l'avance. Le prix de rachat aurait été égal à 25 fois le produit net et n'aurait pu être inférieur en aucun cas au capital de premier établissement. L'exploitation de la ligne Genève-La Plaine n'ayant jamais été très rémunératrice à cause des dépenses considérables qu'entraîne l'exploitation d'une grande gare telle que celle de Cornavin, le rachat sur

la base du produit net capitalisé n'entraîne pas en ligne de compte et le prix de rachat équivalait au capital d'établissement.

A fin 1908, le capital de premier établissement de la ligne Genève-La Plaine se décomposait comme suit:

|                                                                                      |                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Frais généraux . . . . .                                                             | fr. 288,190. 84           |
| Intérêts pendant la construction . . . . .                                           | » 1,362,693. 97           |
| Personnel et dépenses diverses . . . . .                                             | » 496,300. 48             |
| Acquisition de terrains . . . . .                                                    | » 4,072,795. 09           |
| Terrassements, ouvrages d'art et installations diverses . . . . .                    | » 1,708,353. 50           |
| Voie et ballast . . . . .                                                            | » 2,694,458. 58           |
| Bâtiments, installations télégraphiques, ateliers, magasins et accessoires . . . . . | » 3,762,782. 81           |
| Entreprise générale*) . . . . .                                                      | » 4,914,660. 45           |
| Outillage et mobilier du matériel de traction . . . . .                              | » 96,685. 69              |
| Outillage et mobilier divers (outillage de la voie, etc.) . . . . .                  | » 79,552. 14              |
| Matériel roulant . . . . .                                                           | » 2,113,410. 84           |
| <b>Total général</b>                                                                 | <b>fr. 21,589,884. 39</b> |

\*) Le comité genevois du P. L. M. écrivait en date du 7 mars 1910 à notre Département des chemins de fer ce qui suit au sujet de cette rubrique:

« Nous avons l'honneur de répondre à votre lettre n° 1169/IV du 5 février dernier, en vous transmettant, ci-dessous, copie de celle que nous venons de recevoir de la Direction de la compagnie P. L. M. ».

« Nous vous remettons ci-joint:

« 1° Un état donnant le montant, par chapitres, des dépenses d'établissement des installations du chemin de fer sur territoire suisse.

« Cet état fait ressortir une dépense, à fin 1908, de fr. 21,589,884. 39, comprenant une somme de fr. 4,914,660. 45 inscrite sous le titre « Entreprise générale ».

« Les dépenses imputées sous ce titre se rapportent à des travaux effectués par une entreprise générale dont la comptabilité n'était pas divisée en chapitres et articles, comme l'était celle de la compagnie de Lyon à Genève.

« Pour obtenir une décomposition de cette somme, il serait nécessaire de faire des recherches dans nos archives anciennes. Le travail serait difficile, sinon impossible à exécuter, à raison des fusions successives qui ont amené l'incorporation au P.-L.-M. de la partie suisse de la ligne de Lyon à Genève... »

Nous ajoutons, à ce propos, que les prescriptions de la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer n'ont pas été appliquées à la ligne Genève-La Plaine. Le compte de construction de cette ligne n'a

De cette somme il y aurait eu lieu de déduire:

|                                                                            |                         |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| a. Subvention du canton de Genève à la<br>ligne Genève-La Plaine . . . . . | fr. 2,000,000. —        |
| b. Subvention de l'Ouest-Suisse . . . . .                                  | » 1,500,000. —          |
| c. Matériel roulant et inventaire . . . . .                                | » 2,126,239. —          |
| soit en tout                                                               | <u>fr. 5,626,239. —</u> |

A propos de la rubrique sous lettre *b*, nous rappellerons que les concessionnaires de la ligne Genève-La Plaine avaient obtenu une seconde concession pour une ligne de Genève à Versoix, frontière vaudoise (*Recueil des chemins de fer*, ancienne série, III, 123). Peu de temps après l'ouverture de cette dernière ligne à l'exploitation, la compagnie du Lyon-Genève la vendit à la compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise pour 2,750,000 francs plus une indemnité spéciale de 1,500,000 francs, montant de la subvention réclamée à la ville de Genève pour l'établissement de la gare de Genève à Cornavin. Le gouvernement genevois n'avait voulu accorder l'autorisation de commencer les travaux que si la ville était dispensée d'effectuer ce versement. La compagnie se récupéra en portant en compte, à la compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, la concession Genève-Versoix pour 1,500,000 francs.

D'après la loi suisse sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, les subventions à fonds perdus reçues par une entreprise de chemins de fer ne doivent pas figurer dans son bilan.

Le rachat sur la base de

la concession fédérale au-

rait donc coûté . . . . fr. 21,589,884. 39

— » 5,626,239. —

fr. 15,963,645. 39

donc pas été révisé jusqu'à maintenant. L'ancienne loi du 21 décembre 1883 n'était applicable qu'aux entreprises de chemins de fer ayant leur siège social en Suisse, et quand la nouvelle loi du 27 mars 1896 entra en vigueur, le rachat pouvait être considéré comme étant réalisé, vu qu'il ne manquait plus à la convention de 1893 entre le canton de Genève et la Compagnie P. L. M. que la ratification du gouvernement français. Il va sans dire qu'en cas de rachat sur la base de l'arrêté fédéral du 2 février 1853, des déductions importantes auraient dû être faites du capital de premier établissement pour installations insuffisantes ou manquantes, etc.

La concession cantonale, soit l'article 56 du cahier des charges, offrait par rapport à la concession fédérale un premier avantage, celui de pouvoir racheter le chemin de fer en tout temps, ce qui assurait une reprise de la ligne en état d'entretien normal.

En second lieu, le prix de rachat même paraissait plus favorable en le déterminant d'après l'article 56 du cahier des charges. Ce prix devait consister en une annuité à déterminer de la manière suivante: «... On relèvera, dit à ce sujet l'art. 56 précité (voir aussi page 5 ci-devant), les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.» Ce produit net moyen constituait l'annuité à verser à la compagnie chaque année jusqu'à l'expiration de la concession.

En admettant le rachat effectué au 1<sup>er</sup> janvier 1912, les sept années entrant en ligne de compte pour l'évaluation du produit net étaient celles de 1904 à 1910 inclusivement. Le produit net de ces années s'établissait comme suit d'après les renseignements fournis par la compagnie:

| Exercices                                             | Produit net       |
|-------------------------------------------------------|-------------------|
| 1904                                                  | fr. 631,321. —    |
| 1905                                                  | » 616,066. 47     |
| 1906                                                  | » 594,547. 43     |
| 1907                                                  | » 457,562. 34     |
| 1908                                                  | » 372,933. 79     |
| 1909                                                  | » 425,010. 33     |
| 1910                                                  | » 479,366. 73     |
| Total                                                 | fr. 3,576,873. 09 |
| A déduire produits nets des années 1908 et 1909 . . . | » 797,944. 12     |
| Reste                                                 | fr. 2,778,928. 97 |
| Annuité de rachat ( $\frac{1}{5}$ ) . . .             | fr. 555,785. 80   |

L'étude des comptes permet en outre de constater que la compagnie P. L. M. a modifié à trois reprises sa comptabilité pour la ligne Genève-La Plaine. Jusqu'en 1889, elle a considéré cette ligne comme un tronçon tout à fait distinct

de son réseau français et lui a imputé en plein ses recettes et ses dépenses propres. Le produit net annuel atteignait alors 100,000 francs environ.

En 1889, la compagnie a réparti une partie (85 % environ) de sa part des dépenses de la gare de Genève \*) sur l'ensemble de la ligne de la frontière suisse à Lyon et à Mâcon. Ce mode de procéder a fait brusquement monter le produit net de plus de 300,000 francs. Puis, plus tard, en 1900, nouvelle modification en ce sens qu'on ajoute aux recettes d'exploitation, sous la rubrique « Loyers des gares communes », comme part de la partie française de la ligne de Lyon et Mâcon à Genève une somme de 100,000 à 115,000 francs par an, ce qui fait monter le produit net d'autant.

\*) Les frais d'exploitation de la gare de Genève sont supportés par parts égales par la compagnie P. L. M. et les chemins de fer fédéraux.

Dans une lettre adressée au Conseil d'Etat du canton de Genève, la compagnie P. L. M. explique comme suit la modification apportée à ses comptes pour la ligne Genève-La Plaine :

« Jusqu'en 1889, notre compagnie n'avait pas eu besoin de recourir à la garantie stipulée dans ses conventions avec le gouvernement français et elle considérait, au point de vue de la comptabilité, la portion de la concession de Lyon et Mâcon à Genève, située sur territoire suisse, comme une section à part, à laquelle elle imputait toutes les dépenses de la gare de Genève incombant au P. L. M., comme si elle en était la cause unique.

« Cette façon de procéder évidemment inexacte en elle-même ne présentait pas d'inconvénient tant que notre compagnie avait à solder elle-même toutes ses dépenses, mais le jour où l'Etat français est intervenu comme garant effectif, il a fallu rentrer dans la réalité des choses et adopter une ventilation faisant supporter au prorata kilométrique les charges de la gare de Genève à l'ensemble de la concession Lyon et Mâcon à Genève dont Genève-La Plaine n'est qu'une faible partie, 15 kilomètres sur 235; c'est donc dans la proportion de 235 à 220 que le réseau P. L. M. est intervenu dans la part des dépenses de la gare de Genève et en déchargeant la section suisse qui ne les supporte que dans le rapport de 15 à 235 ».

Enfin, en date du 20 octobre 1911, la compagnie P. L. M. exposait les principes admis actuellement pour la répartition des charges de la gare de Genève en ces termes :

« Les dépenses nettes de la gare de Genève (c'est-à-dire déduction faite de la part incombant aux C. F. F.) ainsi que les charges nettes des obligations émises pour couvrir les dépenses de construction de la gare de Genève et du dépôt sont réparties entre la ligne française et la partie suisse au prorata des produits du trafic de ou pour Genève et les au-delà, de la ligne de Genève à La Plaine et de la ligne de Lyon et Mâcon à La Plaine.

« Cette répartition fait supporter 83 à 85 % des dépenses de la gare de Genève à la partie française de la ligne, et les comptes antérieurs ont été rectifiés dans ce sens ».

Par ces modifications successives, dont l'effet fut de diminuer les dépenses de la gare de Genève à la charge de la ligne Genève-La Plaine de 350,000 à 300,000 francs par an et de relever d'autre part les recettes de 100,000 à 115,000 francs, le produit net de la ligne Genève-La Plaine était augmenté d'environ 450,000 francs par année. Le rachat, au point de vue suisse, ne devait évidemment s'effectuer qu'en considérant la ligne Genève-La Plaine comme un tronçon complètement distinct du réseau français de la compagnie P. L. M., n'ayant que ses recettes et ses dépenses propres. Si toutefois, pour des motifs d'administration intérieure, la compagnie P. L. M. préférait mettre à la base du calcul du prix de rachat, soit de l'annuité à la charge du racheteur, sa comptabilité actuelle, on ne pouvait y consentir que si elle s'engageait définitivement à contribuer à l'avenir dans la même mesure aux charges de la gare de Genève.

Si donc d'une part le racheteur avait à sa charge une annuité de fr. 555,785.80 (en supposant le rachat effectué pour le 1<sup>er</sup> janvier 1912) à verser à la compagnie P. L. M. jusqu'à l'expiration de la concession, la compagnie devait en retour contribuer pendant la même durée pour une somme d'environ 450,000 francs aux charges (redevance foncière et d'exploitation) de la gare de Genève. L'annuité représentant le prix de rachat aurait ainsi été réduite à environ 100,000 francs.

En sus de cette annuité, la compagnie avait droit, en exécution de la convention des 19/29 mai 1896 déjà mentionnée, au remboursement en capital des dépenses effectuées pour l'agrandissement de la gare, déduction faite de l'amortissement forfaitaire convenu ( $\frac{1}{100}$  pour chacune des années de 1896 à la date du rachat). A ce remboursement en capital évalué au chiffre approximatif de 1,400,000 francs venaient s'ajouter, aux termes du cahier des charges, les sommes correspondant à la valeur des approvisionnements, de l'outillage et du mobilier devant être repris à dire d'experts, soit 400,000 francs environ d'après les appréciations du Conseil d'Etat, ainsi qu'un montant d'environ 300,000 francs pour le dépôt des machines construit à l'usage de la compagnie J. S. (convention du 1<sup>er</sup> juin 1893) et pour les installations établies en vue des besoins de l'administration des postes fédérales.

Dans ces conditions, le rachat sur la base du cahier des charges cantonal devait obtenir la préférence. La correspondance échangée au cours des années 1910 et 1911 entre le

Conseil d'Etat et notre département des chemins de fer d'une part et la compagnie P. L. M. d'autre part, ayant permis de se convaincre que des divergences essentielles entre les parties n'existaient pas, il paraissait indiqué de régler en conférence les détails de l'entente. En outre, les trains de la compagnie P. L. M. devant, à teneur de l'article 10 de la convention internationale des voies d'accès au Simplon, continuer à entrer en gare de Genève, une convention devait également être conclue entre la compagnie P. L. M. et les chemins de fer fédéraux, futurs propriétaires de la ligne, au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains dans la section rachetée. Comme les deux questions étaient connexes, il fut décidé que l'administration des chemins de fer fédéraux serait également représentée à la conférence et qu'on y discuterait simultanément le rachat de la ligne, ainsi que son exploitation future. La convention de rachat entre le Conseil d'Etat et la compagnie P. L. M. devait régler les conditions auxquelles serait subordonnée la reprise de la ligne, tandis que le traité d'exploitation à conclure déterminerait les règles de l'exploitation future.

La conférence de rachat eut lieu à Genève les 19 et 20 octobre 1911. La ligne de Genève-La Plaine devant être reprise par la Confédération pour le compte du réseau national, nous nous sommes fait représenter à la conférence par deux membres de notre délégation commise aux affaires de chemins de fer. Les intéressés suisses (département des chemins de fer, direction générale des chemins de fer fédéraux et Conseil d'Etat de Genève) s'étaient mis d'accord sur tous les points dans une conférence préparatoire tenue à Berne le 11 octobre 1911. La compagnie P. L. M. se fit représenter à la conférence par son directeur, M. Mauris, assisté de plusieurs de ses chefs de service.

Un des points essentiels à traiter était celui de l'annuité à verser à la compagnie P. L. M., à titre d'indemnité de rachat, jusqu'à l'expiration de la concession. Nous avons déjà exposé (pages 11 et 12 ci-dessus) les procédés admis successivement par la compagnie P. L. M. pour déterminer le produit net de la ligne Genève-La Plaine, procédés qui furent développés à la conférence par M. Mauris. Nous ne reviendrons donc pas sur cette question et il nous suffira de dire qu'après une discussion très serrée, mais empreinte de part et d'autre du désir sincère d'aboutir à une entente complète, deux projets de convention concernant l'un le rachat et l'autre le nouveau régime d'exploitation furent arrê-

tés dans l'hypothèse de la reprise de la ligne par les C. F. F. au 1<sup>er</sup> janvier 1913. Quant aux chiffres définitifs de l'annuité à payer par l'Etat de Genève, du capital à rembourser à la compagnie P. L. M. pour les installations résultant de la convention de 1896 (extension de la gare), ainsi que pour le dépôt des machines et les installations mises à la disposition des postes fédérales, ils durent être réservés, vu qu'il fallait encore procéder à des calculs et à des vérifications de comptabilité avant de pouvoir les établir.

En outre, il fut convenu que la compagnie continuerait à supporter, jusqu'à l'expiration de la concession, sa part des frais d'exploitation de la gare de Genève qui restera tête de ligne de son trafic. Cette redevance foncière et d'exploitation, correspondant à la participation du réseau de Lyon et Mâcon à la frontière suisse aux dépenses de la gare de Genève, fut fixée à 475,000 francs. Elle n'a pas été inscrite dans la convention de rachat qui règle le passé, mais dans la convention d'exploitation entre la compagnie P. L. M. et les C. F. F. qui dispose de l'avenir.

En plus de cette redevance foncière et d'exploitation, l'administration des C. F. F. demandait que la compagnie P. L. M. participât également dans une certaine mesure aux dépenses d'exploitation plus considérables qu'entraînera la reconstruction de la gare de Cornavin. La compagnie P. L. M. opposa à cette demande très légitime un refus catégorique, quand bien même elle profitera de l'agrandissement de la gare et des installations nouvelles et bien que sa participation n'eût été fixée qu'à 100,000 francs par année jusqu'à l'expiration de la concession. Une entente sur cette question n'ayant pu intervenir, il fallut la réserver.

La date d'échéance de la concession donna lieu également à une longue discussion. L'article 2 de l'arrêté fédéral du 2 février 1853 fixe la date du départ des périodes de rachat par la Confédération au 1<sup>er</sup> mai 1858, ce qui conduit pour l'expiration de la concession au 30 avril 1957. Cette même date fut adoptée entre autres en 1893, lors de la conclusion de la convention pour le rachat de la ligne Genève-La Plaine par le canton de Genève et admise par la compagnie. La compagnie P. L. M., qui avait déjà contesté la date du 30 avril 1957 dans une lettre au Conseil d'Etat du canton de Genève du 26 septembre 1911 et proposé comme date d'expiration de la concession le 30 avril 1958, fit valoir à la conférence que la concession avait, à teneur de l'article 44 du cahier des

charges une durée de 99 ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, soit à partir du 30 avril 1859 (art. 2 du cahier des charges), de sorte que la date d'échéance de la concession était bien le 30 avril 1958. Cette argumentation se basait en outre sur le fait qu'en 1896 on avait fixé au 62<sup>me</sup> du coût des travaux d'agrandissement de la gare l'annuité à payer par le canton de Genève en cas de rachat. Si donc à partir de 1896 l'amortissement de ces dépenses devait se poursuivre pendant 62 ans, la date d'échéance de la concession était bien le 30 avril 1958. Nos représentants jugèrent à propos de ne pas se montrer intransigeants et admirèrent la date d'expiration de la concession proposée par la compagnie. Cette concession pouvait d'autant mieux être faite qu'elle n'entraîne qu'un sacrifice matériel peu important et que, si d'une part les périodes de rachat fixées par l'arrêté fédéral conduisent bien au 30 avril 1957 pour l'échéance de la concession, d'autre part M. Challet-Venel, ancien conseiller fédéral, dans un rapport très documenté, adressé le 1<sup>er</sup> février 1873 au gouvernement de Genève sur ce point spécial, fixait l'échéance de la concession en 1958.

Les questions encore pendantes purent successivement être liquidées par voie de correspondance entre la compagnie P.L.M. et les intéressés suisses, sauf celle de la majoration de la redevance annuelle à payer par la compagnie aux C.F.F. pour la cojouissance des nouvelles installations de la gare de Genève-Cornavin. Dans une dernière conférence qui eut lieu à Berne le 22 mars 1912 entre nos délégués et ceux de la direction générale des C.F.F., du Conseil d'Etat du canton de Genève et de la compagnie P.L.M., une entente complète intervint sur ce dernier point également. Par lettre du 28 décembre 1911 déjà, la direction générale des C.F.F. avait déclaré à la compagnie P.L.M. qu'elle était d'accord de ne faire intervenir la majoration de la redevance qu'après l'achèvement du bâtiment principal des voyageurs. Malgré cette concession, M. Mauris, directeur de la compagnie, déclara ne pouvoir aller, pour la redevance globale, au delà de 550,000 francs au lieu des 575,000 francs (475,000 francs + 100,000 francs) demandés par l'administration des C.F.F. L'accord se fit sur la proposition de porter la redevance annuelle à payer par la compagnie de 475,000 francs à 510,000 francs après la reconstruction du bâtiment aux voyageurs de la gare de Cornavin, à 530,000 francs cinq ans après la mise en vigueur du taux de 510,000 francs et à

550,000 francs après un nouveau délai de cinq ans. La dernière difficulté était aplanie.

L'entente étant ainsi complète, les conventions de rachat (Etat de Genève et P. L. M.) et d'exploitation (compagnie P. L. M. et C. F. F.) purent être rédigées. Elles furent signées toutes deux le 4 avril 1912 par la compagnie P. L. M. et le 23 mai par le Conseil d'Etat du canton de Genève (convention de rachat) et par la Direction générale des C. F. F. (convention d'exploitation).

En définitive, le compte du rachat au 1<sup>er</sup> janvier 1913 se présente comme suit :

|                                                                                                                                                                                                                                    |                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1 <sup>o</sup> Annuité de 516,197 francs (payable par versements trimestriels) à verser à la compagnie P. L. M. du 1 <sup>er</sup> janvier 1913 au 30 avril 1958, capitalisée au 1 <sup>er</sup> janvier 1913 (taux 4 %) . . . . . | fr. 10,780,988. — *)      |
| 2 <sup>o</sup> A rembourser en capital:                                                                                                                                                                                            |                           |
| a. pour le dépôt des machines . . . . .                                                                                                                                                                                            | » 281,702. 91             |
| b. pour les installations établies en vue des besoins des postes suisses . . . . .                                                                                                                                                 | » 26,900. 70              |
| c. pour les installations prévues à la convention des 19/29 mai 1896 (extension de la gare) ou connexes . . . . .                                                                                                                  | » 1,523,866. 79           |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                                                       | <b>fr. 12,613,458. 40</b> |

A cette somme vient s'ajouter la valeur des objets mobiliers ou immobiliers à reprendre par l'acheteur. La compagnie P. L. M. conservant son matériel roulant, le montant à payer de ce chef ne peut être bien considérable; il sera fixé d'après un inventaire indiquant les quantités, la nature et le prix des objets.

Les deux conventions de rachat et d'exploitation sont jointes à notre message (annexes 3 et 4). Nous les analyserons plus loin sous chiffre III.

\*) On remarquera l'écart sensible qui existe entre l'annuité évaluée à fr. 555,785.80 dans l'hypothèse du rachat effectué au 1<sup>er</sup> janvier 1912 (voir page 11 ci-devant) et l'annuité calculée pour le cas de la reprise de la ligne par les C. F. F. au 1<sup>er</sup> janvier 1913. Cette différence s'explique surtout par l'augmentation des dépenses d'exploitation de la gare de Genève-Cornavin qui fait baisser le produit net et l'annuité de rachat.

## II. Ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives.

Dès l'établissement de la ligne Lyon-Genève et de son prolongement sur Lausanne, une des préoccupations constantes du gouvernement genevois fut de relier la ville de Genève à la Savoie par une voie ferrée. En 1856 déjà le tracé d'une ligne de Genève à Annecy fut étudié, mais ces études n'eurent pas de résultats pratiques. Peu après l'annexion de la Savoie à la France, le gouvernement français accorda une concession pour un chemin de fer de Collonges par St-Julien et Annemasse à Thonon, contournant le canton de Genève. Une certaine résistance à ce projet s'étant manifestée même dans les contrées savoisiennes intéressées pour lesquelles Genève est le marché principal des produits agricoles, des démarches furent faites auprès du gouvernement français pour obtenir que le tracé Collonges-Annemasse fût remplacé par la ligne Genève-Annemasse-Annecy. La France consentit à entrer en pourparlers à ce sujet et le 24 novembre 1869 un arrangement intervenait entre les représentants des deux pays d'après lequel la Suisse accordait à la population des zones certaines faveurs douanières dont l'exécution demeurait subordonnée à l'établissement d'une voie ferrée entre Annecy et Annemasse avec prolongement sur Genève. Cet arrangement fut ratifié par l'Assemblée fédérale le 18 juin 1870. Dans son message du 28 mai 1870 par lequel il soumettait le traité en question aux Chambres fédérales, le Conseil fédéral s'exprimait comme suit au sujet de la ligne de raccordement entre Genève-Cornavin et Annemasse:

« Toutefois, il nous reste à mentionner un point qui constitue la principale charge imposée à Genève en échange des avantages qu'on lui procure. Il est dit dans le préambule de l'arrangement que son exécution dépend de l'établissement d'un chemin de fer entre Annecy et Annemasse, qui doit être relié sur Genève par un embranchement avec les chemins de fer de la compagnie française du Paris-Lyon-Méditerranée. La gare de cette compagnie étant située à Genève sur la rive droite du Rhône, la condition dont il s'agit ne pourra être remplie que si l'on fait un pont sur le Rhône et établit un chemin de fer de ceinture très coûteux pour contourner la ville. En conséquence, le Conseil fédéral a pensé qu'il était convenable de demander que les autorités genevoises compétentes déclarassent si elles étaient disposées à remplir cette

condition. Le Conseil d'Etat s'est empressé de soumettre cette affaire au Grand Conseil, qui, le 9 février 1870 et à l'unanimité nous a-t-on dit, a déclaré d'utilité publique le chemin de fer en question, qui partirait de la gare de Cornavin et se reliait à Annemasse soit à une ligne d'Annecy, soit à une autre ligne conduisant à Thonon. Le Grand Conseil s'est réservé, du reste, de fixer ultérieurement les conditions d'exécution de cette entreprise. Par suite de cette déclaration officielle rien ne s'oppose plus à ce que l'Assemblée fédérale prenne une décision sur l'arrangement lui-même.»

Le traité du 24 novembre 1869 ne fut pas ratifié par le gouvernement de la République française qui, peu après, succéda au gouvernement impérial. En date du 24 mars 1874 l'Assemblée nationale décidait au contraire de substituer la ligne Collonges-Annemasse à celle d'Annemasse à la frontière suisse.

En 1876, de nouveaux efforts furent tentés pour assurer la jonction de la gare de Genève-Cornavin au réseau savoisien. 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, avec embranchement de Chêne aux Vollandes. Les frais de construction de cette ligne, longue d'environ 12,7 kilomètres, étaient évalués à 8,680,000 francs. Cette concession ayant été accordée par l'Assemblée fédérale le 22 juin 1877 (*Recueil des chemins de fer*, n. s., IV, 221), le Conseil fédéral fit des démarches auprès du gouvernement français pour savoir si ce dernier consentirait à fixer à Annemasse le point de raccordement du réseau suisse avec le réseau savoisien. Sans nous attarder aux longues négociations qui suivirent avec les autorités françaises au sujet du point de jonction à déterminer et dans lesquelles les facilités douanières à accorder à la population des zones jouèrent un rôle prépondérant, il nous suffira de dire que la construction de la ligne Genève-Annemasse fut décidée par convention du 14 juin 1881 et ratifiée par arrêté fédéral du 27 avril 1882 (*Recueil des chemins de fer*, VII, 40). Chacun des gouvernements suisse et français s'engagea à assurer la construction de la partie de la ligne située sur son territoire. Par un autre arrêté fédéral du même jour (*Recueil des chemins de fer*, VII, 37), la concession accordée le 22 juin 1877 au Conseil d'Etat fut modifiée en ce sens que la ligne pouvait être construite en trois sections, savoir:

- 1<sup>o</sup> Genève (Vollandes-Rive)-frontière nationale dans la direction d'Annemasse;
- 2<sup>o</sup> Genève-Cornavin—Genève-Vollandes;
- 3<sup>o</sup> Genève-Cornavin—frontière nationale près de Bossey-Veyrier.

La première seule de ces sections, soit la ligne Genève (Vollandes-Rive)-frontière nationale près d'Annemasse, fut construite. L'Etat de Genève prit en date des 6 et 7 mars 1885 des arrangements avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée à teneur desquels la compagnie fut chargée de construire et d'exploiter la ligne Vollandes-Annemasse. Cette ligne, longue de 4,177 kilomètres, fut ouverte à l'exploitation en 1888 et est actuellement encore exploitée par la compagnie P. L. M.

Le mouvement qui se dessina à Genève en 1892 et 1893 en faveur du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine relégua pour quelques années la question du raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives \*) au second plan, mais dès qu'il fut établi que la convention de 1893 conclue avec la compagnie P. L. M. resterait à l'état de lettre morte, les études pour le raccordement furent reprises. En 1898, le Conseil d'Etat du canton de Genève obtint du Grand Conseil un crédit de 20,000 francs pour procéder aux études définitives de la ligne de raccordement. Puis, les années suivantes, le percement du Simplon étant bientôt un fait accompli, le problème ferroviaire genevois se compliqua par l'adjonction de la question de la Faucille à celles du rachat et du raccordement. Soucieux de ses intérêts économiques et désireux d'obtenir sa part du trafic de la nouvelle artère internationale, le Conseil d'Etat du canton de Genève étudia l'établissement d'une voie d'accès à travers le Jura par Lons-le-Saulnier pour placer Genève sur la route de Paris à Milan et faire de la voie du Simplon une vraie ligne de plaine, grâce au tunnel de base de la Faucille. Nous avons exposé dans notre message du 19 novembre 1909 concernant la ratification de la convention franco-suisse des voies d'accès au Simplon l'attitude que nous eûmes à l'égard de ce projet, concurrent des autres projets de traversée du Jura, spécialement du Frasnée-Vallorbe. Nous nous con-

---

\*) L'appellation de Vollandes est aujourd'hui vieillie. On dit plutôt Eaux-Vives.

tenterons donc de rappeler qu'à la suite d'une volumineuse correspondance avec le gouvernement genevois et de plusieurs conférences qui eurent lieu entre la délégation du Conseil fédéral commise aux affaires de chemins de fer et les représentants du Conseil d'Etat de Genève, le programme des questions ferroviaires genevoises fut arrêté comme suit:

rachat par le canton de Genève de la ligne Genève-La Plaine sur la base de la concession genevoise;

remise de l'exploitation de la gare de Cornavin en mains des chemins de fer fédéraux et continuation de l'exploitation du tronçon Genève-La Plaine par le Paris-Lyon-Méditerranée;

extension de la gare de Cornavin par les chemins de fer fédéraux;

établissement de la ligne de raccordement Cornavin—Eaux-Vives par les chemins de fer fédéraux moyennant une subvention suffisante de la part du canton de Genève;

exploitation de ce raccordement par les chemins de fer fédéraux jusqu'à Annemasse et, à cet effet, cession gratuite à la Confédération de la ligne genevoise Eaux-Vives—frontière (Annemasse);

réalisation de la Faucille dans un délai donné.

Les solutions données aux divers points de ce programme à la conférence internationale des voies d'accès au Simplon ont été exposées dans le susdit message. Il nous suffira de mentionner, en ce qui concerne spécialement le raccordement, qu'à teneur de l'article 13 de la convention internationale du 18 juin 1909 le gouvernement fédéral a pris l'engagement de construire le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève. L'exécution de cet engagement ne s'imposait toutefois pour la Suisse que lorsque la réalisation du projet de la Faucille serait assurée, l'achèvement du raccordement devant être effectué à l'époque où la ligne de la Faucille serait ouverte à l'exploitation. En outre, d'après l'article 15, l'exploitation de la ligne de raccordement par les chemins de fer fédéraux s'étendrait jusqu'à Annemasse.

Lorsque le chef de notre département des chemins de fer prit contact avec le Conseil d'Etat du canton de Genève, peu

après l'entrée en vigueur de la convention franco-suisse, afin d'arriver si possible à une entente sur la marche à suivre pour effectuer le rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine, le Conseil d'Etat, tout en se déclarant prêt à mettre son droit de rachat à la disposition de la Confédération, formula un certain nombre de désirs en insistant spécialement sur la nécessité de construire le raccordement à bref délai. Dans un mémoire daté du 25 février 1910, le Conseil d'Etat affirma derechef qu'il était prêt à suivre au rachat de la gare tout en nous faisant part des appréhensions que lui causaient les conséquences probables ou certaines d'une opération appelée à modifier un régime existant depuis plus d'un demi-siècle. En assurant l'établissement du raccourci Frasnè-Vallorbe, la convention de Berne, disait le Conseil d'Etat, favorise la circulation des trains Paris-Milan par Lausanne et, en prévoyant le doublement des voies Bouveret-St. Maurice et la correspondance des trains venant de Bellegarde par Annemasse, elle facilite les relations, soit de Lyon, soit de Paris par la ligne de la Savoie qui contourne Genève. Pour le canton de Genève c'est l'isolement, et il n'y a qu'un moyen de remédier à cet état de choses, c'est d'établir le raccordement dans un délai à déterminer, cinq ans par exemple.

Le raccordement, continuait le Conseil d'Etat, est nécessaire parce qu'il est l'amorce du percement de la Faucille, vu qu'il n'est pas compris exclusivement dans l'intérêt de la ligne du Simplon et de Genève, mais qu'il profitera aussi à toute la région savoisiennne au delà de Genève. En outre, grâce au régime de la zone, les relations industrielles et commerciales des cantons suisses avec la Savoie se sont développées et elles auront tout à gagner par le fait de l'établissement du raccordement.

Le raccordement, ajoutait encore le Conseil d'Etat, est de même réclamé par toute l'agglomération de la banlieue genevoise. Depuis plus de 25 ans, Plainpalais, Carouge, les Eaux-Vives, Chêne demandent cette solution. Le moment est venu de donner à la population industrielle et commerçante de ces localités une satisfaction légitime.

Dans cette même requête, le Conseil d'Etat faisait remarquer que le sacrifice financier demandé à la Confédération ne serait pas exagéré, le rachat anticipé de la gare de Cornavin sur la base du cahier des charges cantonal procurant une économie de plusieurs millions. D'autre part, le canton

de Genève renoncerait au remboursement de la subvention de deux millions accordée lors de la construction de la ligne Lyon-Genève et il céderait à la Confédération en toute propriété la ligne Eaux-Vives—Annemasse (coût de premier établissement 3,300,000 francs).

Les autres demandes exprimées par le Conseil d'Etat à cette occasion concernaient l'établissement d'un bureau des douanes françaises et du contrôle français des matières d'or et d'argent à la gare de Genève, le déplacement des entrepôts et le service des réclamations sous le régime futur (contentieux).

Le mémoire du Conseil d'Etat fut étudié soigneusement par nos divers départements et services intéressés. L'examen des allégations du Conseil d'Etat relatives au préjudice que causera au canton de Genève la construction du Frasnè-Vallorbe, le doublement de la voie Bouveret-St. Maurice et la correspondance assurée aux trains venant de Bellegarde par Annemasse fit ressortir que les craintes exprimées par le Conseil d'Etat n'étaient pas fondées et que la construction anticipée du raccordement léserait par contre les intérêts des chemins de fer fédéraux.

Néanmoins, après avoir étudié la question sous toutes ses faces, nous pûmes nous décider à donner satisfaction au vœu unanime des autorités et de la population du canton de Genève\*) et à consentir à l'établissement du raccordement, sans le subordonner à l'exécution du projet de la Faucille. Le fait de n'être pas relié par une ligne de raccordement à l'une des artères principales du trafic par chemins de fer est vraiment, pour la partie de la ville de Genève située sur la rive gauche du Rhône et pour la population des communes de Plainpalais, de Carouge, de Lancy et des Eaux-Vives, une cause d'infériorité manifeste, surtout en ce qui concerne le

---

\*) Le Conseil d'Etat nous transmet encore en date du 6 décembre 1910 un arrêté législatif par lequel le Grand Conseil, unanime, le chargeait de poursuivre les démarches auprès du Conseil fédéral en vue de l'exécution par la Confédération du raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives.

Parmi les diverses manifestations de l'opinion publique genevoise relatives à l'établissement du raccordement, nous ne mentionnerons que l'assemblée populaire de Plainpalais du 18 avril 1910.

développement de l'industrie et du commerce. Cette artère principale sera constituée par les chemins de fer fédéraux lorsque la gare de Cornavin et la ligne Genève-La Plaine en seront une partie intégrante. Cette considération nous parut, à elle seule, décisive et de nature à répondre à toutes les objections qui pourraient être faites, si justifiées soient-elles. On ne pourrait, en effet, attendre pour solutionner cette question que le percement de la Faucille soit décidé, car cette dernière entreprise est si considérable et dépend dans une si large mesure de circonstances indépendantes de la volonté de Genève et de la Confédération, que dans le cas le plus favorable, bien des années s'écouleront avant qu'elle puisse être réalisée.

Nous répondîmes par lettre du 6 octobre 1911 au mémoire du Conseil d'Etat dans le sens des considérations qui précèdent en ajoutant qu'à notre avis la question de l'établissement du raccordement devrait être résolue en même temps que celle du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine. La Confédération reprendrait la ligne et la gare rachetées en se chargeant des obligations incombant au canton de Genève vis-à-vis de la compagnie P. L. M. En outre, le canton de Genève renoncerait sans autre au remboursement de la subvention de deux millions versée lors de la construction du Lyon-Genève et remettrait en toute propriété à la Confédération la ligne improductive Eaux-Vives—Anemasse.

En second lieu, nous posâmes comme condition à l'établissement anticipé du raccordement que le canton de Genève assumerait une partie importante des frais de construction, le raccordement se faisant pour ainsi dire exclusivement dans son intérêt.

Enfin et en troisième lieu nous fîmes observer au Conseil d'Etat qu'en présence des engagements très considérables assumés par les chemins de fer fédéraux en fait de constructions, il était nécessaire de fixer des délais aussi longs que possible tant pour le commencement que pour l'achèvement des travaux. Nous propositions ensuite de fixer ces délais à huit et dix ans.

Dans notre réponse au Conseil d'Etat, nous traitions également à fond les autres points soulevés par le gouvernement genevois dans son mémoire, soit l'établissement d'un bureau des douanes françaises et du contrôle français des

matières d'or et d'argent à la gare de Genève, le déplacement des entrepôts et le service des réclamations. Le mémoire du Conseil d'Etat et notre réponse du 6 octobre 1911 constituant la base des négociations ultérieures au sujet du raccordement, nous joignons ces deux documents au présent message et nous nous permettons de renvoyer à ces pièces mêmes pour les points accessoires.

Dans l'intervalle, le gouvernement genevois avait poussé activement les études relatives au tracé du raccordement. Le 11 avril 1911, il avait fait parvenir à notre département des chemins de fer un avant-projet détaillé établi par son département des travaux publics et partant de l'idée que le raccordement doit de prime abord être construit de façon à lui permettre d'assurer le service de banlieue Cornavin-Annemasse, le service de jonction du réseau fédéral avec le réseau de la Savoie et, enfin, en dernière période, le service de l'artère internationale de la Faucille, c'est-à-dire d'une ligne de grande capacité. Les acquisitions de terrains étaient donc largement prévues pour la double voie, ainsi que pour les installations et extensions de gares, dans l'idée toutefois de ne construire en premier lieu que les voies et installations strictement nécessaires.

D'après ce projet, le raccordement utilise d'abord, en sortant de la gare de Cornavin, la plateforme et la voie de la ligne de Genève à Lyon sur un parcours de 2260 m. La bifurcation a lieu à l'ouest du cimetière de Châtelaine. La ligne pénètre aussitôt après sous le plateau d'Aire par un tunnel de 712 m. de longueur, puis elle traverse le Rhône sur un grand viaduc en pierre long de 300 m. Le pont sera éventuellement aménagé pour livrer passage au-dessus de la voie, à une route large de 20 mètres.

Peu après le viaduc, près du cimetière de St-Georges, la ligne entre dans un second tunnel de 1588 m. de longueur passant, à peu de profondeur, à l'est du stand de St-Georges et traversant ensuite, à 28 m. environ au-dessous du sol, le quartier couvert de constructions du Petit-Lancy. La sortie de ce tunnel est située à environ 300 m. au nord du Pont Rouge sur l'Aire. Au tunnel fait suite un tronçon de ligne à ciel ouvert de 1,5 km. de longueur où sera érigée la gare de Plainpalais. La gare aux voyageurs, surélevée, sera construite sur un remblai de 6 m. de hauteur, à l'est de la Laiterie modèle. Le bâtiment aux voyageurs sera dans l'axe.

de la route des Acacias. A l'ouest de la gare aux voyageurs sera établie la gare aux marchandises qui s'étendra sur un kilomètre de longueur. A partir de cette dernière gare, les voies principales du raccordement se dirigent au nord-est en décrivant un grand arc en quart de cercle. Peu après, la ligne entre dans un troisième tunnel de 800 mètres de longueur, construit sous Grange-Colomb à une profondeur de 14 à 22 mètres au-dessous du sol. La sortie du tunnel se trouve aux abords de l'Asile des enfants malades. Ensuite vient un tronçon de voie ouverte de 270 m., puis le quatrième tunnel d'environ 30 mètres de longueur qui débouche près de l'angle sud du cimetière de Carouge. La section qui suit est à ciel ouvert; elle a une longueur de 830 m. et traverse l'Arve. Sur cette section se trouvera la gare de Carouge dont le bâtiment aux voyageurs sera situé à l'est de la route de Veyrier. Entre cette dernière et le cimetière seront placés les hangars aux marchandises. La gare de Carouge sera surélevée et la route de Veyrier sera traversée à une hauteur de 6 mètres.

Le pont sur l'Arve se trouve à l'est de la Tour de Champel. Près de ce pont commence le cinquième tunnel, de 1340 m. de longueur, passant sous le quartier de villas de Champel, à une profondeur de 10 à 33 mètres. Ce tunnel se termine au nord de la route de Malagnou, puis la ligne franchit encore la nouvelle avenue Wæber, le chemin de Belmont et la route de Chêne et atteint enfin la gare des Eaux-Vives.

Au point de vue géologique, les terrains que traverseront les cinq tunnels ne seront probablement pas défavorables. Sur la rive gauche du Rhône, les plateaux de Pinchat et de Champel sont en grande partie constitués par des couches de gravier aggloméré, tandis que le plateau du Petit-Lancy est formé d'argile passablement consistante, comme on peut le voir par les canalisations pratiquées près du stand.

Les distances entre les gares sont les suivantes :

|                                               |          |
|-----------------------------------------------|----------|
| Genève (Cornavin)—Plainpalais-Lancy . . . . . | 5600 m.  |
| Plainpalais-Lancy—Carouge . . . . .           | 3020 »   |
| Carouge—Eaux-Vives . . . . .                  | 2160 »   |
|                                               | <hr/>    |
|                                               | 10780 m. |
| Eaux-Vives—Annemasse, environ . . . . .       | 6000 »   |
| Genève (Cornavin)—Annemasse . . . . .         | 16780 m. |

Le rayon minimum des courbes de la ligne à construire est de 350 m. et la rampe maximum de 9,14 ‰.

Altitude des gares : Genève (Cornavin) 394,1 m.; Plainpalais-Lancy 389 m.; Carouge 391 m.; Eaux-Vives 405,1 m.

D'une manière générale, le tracé prévu par l'avant-projet genevois et admis en principe par les C. F. F. évite dans la mesure du possible les terrains bâtis, très chers. Les gares sont prévues dans le voisinage de quartiers susceptibles de se développer, ce qui favorisera l'établissement de raccordements industriels. La ligne n'aura pas de passages à niveau, des passages supérieurs ou inférieurs étant prévus pour toutes les routes qui croisent le chemin de fer.

L'idée d'établir à Plainpalais la gare centrale a été abandonnée et la gare de Cornavin restera la gare principale de Genève. De l'avis des techniciens, l'établissement d'une gare centrale à Plainpalais aurait compliqué l'exploitation de toute manière et l'aurait rendue plus coûteuse.

Quant au devis au montant total de 18 millions de francs accompagnant l'avant-projet du Conseil d'Etat, il fut estimé insuffisant par l'administration des C. F. F. et c'est le devis suivant, établi pour la ligne à construire de Châtelaine à la gare des Eaux-Vives, qui sert de base aux tractations ultérieures :

|                                                   |     |            |
|---------------------------------------------------|-----|------------|
| Frais d'organisation et d'administration .        | fr. | 700,000    |
| Intérêts pendant la construction . . . . .        | »   | 1,600,000  |
| Expropriations . . . . .                          | »   | 4,450,000  |
| Infrastructure:                                   |     |            |
| a. Terrassements . . . . .                        | fr. | 1,219,000  |
| b. Tunnels . . . . .                              | »   | 8,170,000  |
| c. Ponts et ponceaux *) . . . . .                 | »   | 3,774,000  |
| d. Ballast, empierrement des routes, etc. . . . . | »   | 452,000    |
| e. Correction et défense de rives . . . . .       | »   | 120,000    |
|                                                   |     | <hr/>      |
|                                                   | »   | 13,735,000 |
| A reporter                                        | fr. | 20,485,000 |

\*) Le pont sur le Rhône n'est prévu que pour le chemin de fer. Les frais de l'aménagement de ce pont pour la route seraient à la charge du canton de Genève.

|                                                              |                   |                |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|
|                                                              | Report            | fr. 20,485,000 |
| Superstructure . . . . .                                     | »                 | 1,250,000      |
| Bâtiments et installations mécaniques des<br>gares . . . . . | »                 | 1,350,000      |
| Télégraphe, signaux, divers . . . . .                        | »                 | 460,000        |
| Mobilier . . . . .                                           | »                 | 37,000         |
| Imprévu . . . . .                                            | »                 | 1,418,000      |
| Total                                                        | fr. 25,000,000 *) |                |

Ce devis s'entend pour la ligne de raccordement à double voie. La seconde voie ne devant être posée que plus tard, lorsque l'accroissement du trafic l'exigera, le devis s'élève en réalité à 24 millions de francs.

L'avant-projet du gouvernement genevois ayant été adopté en principe par l'administration des C.F.F. qui est directement intéressée à la question puisque c'est elle qui construira la ligne de raccordement, l'arrangement à conclure entre la Confédération et le canton de Genève pour la rétrocession de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine à la Confédération et pour la construction du raccordement fit l'objet de deux conférences (16 novembre et 27 décembre 1911) entre notre délégation des chemins de fer et les représentants du Conseil d'Etat. Etant donné que le raccordement est, jusqu'à la construction de la Faucille, une ligne d'importance toute locale et qu'il se fait spécialement dans l'intérêt de Genève, surtout dans celui de la rive gauche du Rhône, nous avons fixé primitivement la subvention du canton de Genève à la moitié du coût d'établissement de la ligne, tandis que la délégation du Conseil d'Etat établissait les apports du canton de Genève comme suit:

\*) Les travaux suivants ne sont pas compris dans le chiffre des dépenses de 25 millions:

1° Les voies d'accès aux gares de Plainpalais-Lancy et de Carouge (200,000 fr. environ). Ces travaux seront à la charge du canton.

2° L'agrandissement de la gare de Genève-Cornavin en tant qu'il sera la conséquence de l'introduction en gare de la ligne de raccordement.

3° L'augmentation des voies sur le tronçon gare de Cornavin-Châtelaine (2,750,000 fr.).

4° L'extension de la gare des Eaux-Vives (1 1/2 à 2 millions).

*Feuille fédérale suisse. Année LXIV. Vol. III.*

|                                                                                                                  |   |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----------------------|
| Bénéfice approximatif résultant pour la Confédération du rachat sur la base de la concession cantonale . . . . . |   | fr. 3,500,000        |
| Cession de la ligne Eaux-Vives—Annemasse                                                                         | » | 3,300,000            |
| Subvention accordée autrefois pour la construction du Lyon-Genève . . . . .                                      | » | 2,000,000            |
| Total                                                                                                            |   | <u>fr. 8,800,000</u> |

En outre, le canton de Genève s'offrait à procéder aux acquisitions de terrains nécessaires à condition que les dépenses soldées par lui de ce chef lui fussent remboursées en tout ou en partie, si la Faucille venait à être construite dans un délai donné. Cette dernière condition était pour nous absolument inacceptable, car si la Faucille ne se construisait que dans un avenir éloigné ou si elle ne se construisait pas du tout et que le raccordement restât ainsi une simple ligne locale ou régionale, la Confédération qui, en principe, ne subventionne pas de ligne d'importance purement locale, serait elle aussi en droit de réclamer de Genève le remboursement de tout ou partie de ses dépenses.

En définitive, une entente complète se produisit après des discussions très serrées et nous nous décidâmes à aller à l'extrême limite des concessions en assurant la construction anticipée du raccordement à condition que le canton de Genève prenne à sa charge, en plus de la cession de la ligne Eaux-Vives—Annemasse et sous forme de subvention à fonds perdus, un tiers des frais d'établissement, la caisse fédérale assumant dans les mêmes conditions le second tiers et les C. F. F. le troisième à titre de propriétaires. Cette répartition par tiers a le grand avantage d'établir entre les trois parties une véritable solidarité d'intérêts qui s'exprimera, cas échéant, par une certaine diminution des frais d'établissement du raccordement, sans que la bienfaisance technique de la ligne en puisse être aucunement affectée. Il fut entendu en outre que pour établir le coût du raccordement on ferait masse de toutes les dépenses, y compris celles de l'acquisition des terrains. Ces dernières seraient faites par les soins du canton de Genève qui est le mieux placé pour obtenir les terrains aux conditions les plus favorables.

Quant au délai d'exécution, il fut convenu que les travaux du raccordement seraient commencés dans un délai maximum de six ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1912, étant sti-

pulé que ce délai pourra être abrégé si les formalités légales, y compris la procédure d'approbation des plans prévue par la loi sur les chemins de fer, sont accomplies avant l'expiration du terme fixé. Quoiqu'il eût été dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, dont le programme de construction est déjà bien chargé, de maintenir les délais de huit et dix ans prévus dans notre lettre du 6 octobre 1911 au Conseil d'Etat, nous pûmes nous décider à faire cette concession. La construction anticipée du raccordement une fois résolue, il est aussi dans l'intérêt de la Confédération que l'exécution ne tarde pas afin de diminuer dans la mesure du possible les charges d'intérêts qui résulteront des dépenses importantes à faire prochainement pour l'acquisition des terrains.

Il n'a pas été prévu de délai pour l'achèvement du raccordement, car il va sans dire que, les travaux une fois commencés, les chemins de fer fédéraux seront les premiers intéressés à ce qu'ils soient terminés le plus rapidement possible. Ces travaux dépendront du reste dans une certaine mesure de la reconstruction et de l'extension de la gare de Cornavin, vu que les trains en provenance du raccordement ne pourront pas entrer en gare de Genève-Cornavin aussi longtemps que les installations pour le service des voyageurs n'auront pas été agrandies.

Il nous reste à mentionner que les questions accessoires soulevées dans la requête du Conseil d'Etat du 25 février 1910, soit l'organisation future du contentieux, l'installation à la gare de Cornavin du service des douanes françaises et du contrôle français des matières d'or et d'argent, ainsi que le déplacement des entrepôts ont été discutées à une conférence spéciale qui eut lieu à Berne, le 16 décembre 1911, entre nos délégués et ceux du Conseil d'Etat du canton de Genève. En ce qui concerne le transfert à Genève des bureaux de la douane française et du contrôle français des matières d'or et d'argent, notre délégation ne put que confirmer les termes de notre lettre du 6 octobre 1911 au Conseil d'Etat. Ces questions doivent être réservées.

Pour les entrepôts de Genève, la délégation du Conseil d'Etat présenta un projet de convention qui devra être étudié par les chemins de fer fédéraux et qui pourra servir de base aux pourparlers à ce sujet entre les administrations intéressées.

Quant à la question du contentieux, la délégation du

Conseil d'Etat se fit l'organe des appréhensions des milieux commerçants et industriels de Genève, dont les vœux tendaient au maintien des bureaux de la compagnie P. L. M. pour les arrivages de France et les expéditions locales et de transit pour ce pays, ainsi qu'au maintien du contentieux P. L. M. pour les transports. L'administration des C. F. F. opposa à cette demande un refus catégorique et, après avoir bien examiné la question, nous fûmes de même amenés à écarter la demande du Conseil d'Etat pour les raisons suivantes:

Le trafic de Genève dans la direction de la France sera soit du trafic local, soit du trafic international. Pour le trafic local, les réclamations seront liquidées d'après les prescriptions de la législation suisse en matière de chemins de fer; pour le trafic international, il faudra appliquer les dispositions de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Le fait que les tarifs P. L. M. seront encore appliqués après le rachat dans une certaine mesure (art. 11 de la convention franco-suisse des voies d'accès au Simplon) ne change rien à la situation de la compagnie P. L. M. qui sera uniquement entrepreneur de traction et fournisseur de matériel pour le compte des C. F. F., propriétaires du tronçon Genève-La Plaine. D'après les principes posés par la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, les réclamations sont réglées par le dernier transporteur pour le compte de toutes les administrations ferroviaires qui ont pris part au transport. En l'espèce, ce dernier transporteur sera dans tous les cas l'administration des C. F. F. puisque la compagnie P. L. M. n'est plus qu'entrepreneur de traction payé par les chemins de fer fédéraux et qu'à partir de La Plaine tout le trafic qu'elle amènera à Genève sera du trafic suisse.

Quant aux réclamations en elles-mêmes, elles sont de deux sortes, les réclamations par suite de perte ou d'avarie de la marchandise ou de retard dans la livraison et celles relatives aux détaxes.

En ce qui concerne les réclamations pour marchandises perdues ou avariées, les chemins de fer fédéraux ont admis, en principe, la méthode pratiquée par la compagnie P. L. M. et préconisée par les commerçants et industriels genevois. Certains fonctionnaires de catégories déterminées des gares

et stations sont compétents depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1911, pour liquider eux-mêmes les demandes d'indemnités pour pertes ou avaries jusqu'à concurrence de 50 francs. Ces compétences seront augmentées par la suite si les expériences faites sont satisfaisantes.

Le service des détaxes est centralisé, et logiquement il ne peut en être autrement, vu qu'il s'agit le plus souvent de cas très compliqués. Il n'est donc pas possible de déléguer des compétences spéciales aux stations en ce qui concerne le service des détaxes et Genève ne peut, sous ce rapport, demander un régime de faveur.

La comparaison avec Bâle et Chiasso faite souvent par les intéressés genevois n'est pas justifiée, vu que les chemins de fer d'Alsace-Lorraine sont locataires du tronçon Bâle-St. Louis et non seulement entrepreneurs de traction pour le compte des C. F. F. De ce fait, ils assument toute l'exploitation ainsi que le service des réclamations dont ils supportent les frais. A Chiasso, la situation est encore plus simple, la gare étant pour ainsi dire à la frontière même.

Quoique nous n'ayons pas pu donner satisfaction, pour ces motifs, au gouvernement de Genève dans la question du contentieux, nous n'en avons pas moins la conviction que l'administration des C. F. F. parviendra à organiser son service des réclamations de manière à tenir compte des vœux et des rapports commerciaux de la population genevoise.

Ayant exposé les bases qui furent arrêtées pour les divers arrangements à intervenir entre les parties, nous allons passer en revue les traités qui ont été conclus entre les intéressés.

### III. Traités intervenus entre les parties et projet de loi fédérale.

#### 1<sup>o</sup> *Convention de rachat entre le Conseil d'Etat du canton de Genève et la compagnie des chemins de fer de Paris et à la Méditerranée, du 4 avril/23 mai 1912.*

D'après l'article premier de cette convention (annexe 3) l'Etat de Genève exerce son droit de rachat au 31 décembre 1912, à teneur de l'article 56 du cahier des charges du 20 juillet 1854. Au surplus, l'article énumère en détail et d'après le cahier des charges et les diverses conventions passées successivement entre les intéressés, les installations diverses rentrant dans le rachat.

L'article 2 fixe la procédure à suivre pour les contestations qui pourraient se produire à l'occasion du transfert de la ligne.

A l'article 3 sont précisées les indemnités auxquelles la compagnie P. L. M. a droit de par le rachat. Nous renvoyons à ce sujet à ce que nous avons dit sous chiffre I, page 676 ci-devant.

*Article 4.* Pas d'observations.

L'article 5 détermine les versements à effectuer par la compagnie P. L. M. pour la formation de la pension de ses agents de nationalité suisse qui passeront au service des chemins de fer fédéraux et les obligations de ces derniers vis-à-vis de la compagnie P. L. M. quant au service des retraites des agents de nationalité française maintenus provisoirement en service sur la ligne de Genève-La Plaine.

*Articles 6, 7 et 8.* Pas d'observations.

L'article 9 prévoit, pour les difficultés qui pourront surgir entre les parties contractantes dans l'application de la convention de rachat, un tribunal arbitral de trois membres. La même disposition a été admise dans la convention conclue entre les chemins de fer fédéraux et la compagnie P. L. M. pour la circulation des trains P. L. M. sur la ligne Genève-La Plaine et leur admission dans la gare de Genève-Cornavin.

*Articles 10 et 11.* Pas d'observations.

*2° Convention entre les chemins de fer fédéraux et la compagnie P. L. M. pour la circulation des trains de cette dernière sur la ligne de Genève à La Plaine et pour leur admission dans la gare de Genève-Cornavin, du 4 avril/23 mai 1912.*

Cette convention (annexe 4) a le caractère d'un arrangement entre les deux administrations C. F. F. et P. L. M. Comme elle ne comporte aucune cession de droits à la compagnie P. L. M., elle n'est soumise, du côté suisse, qu'à l'approbation du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux. Il nous suffira donc de dire que cette convention qui détermine le régime d'exploitation futur de la ligne

Genève-La Plaine et les conditions d'admission des trains de la compagnie P. L. M. dans la gare de Genève-Cornavin repose en tous points sur les stipulations de la convention internationale des voies d'accès au Simplon. A partir de La Plaine-frontière, la compagnie P. L. M. est simplement entrepreneur de traction et fournisseur de matériel pour le compte des chemins de fer fédéraux qui l'indemnisent de ses frais de transport. Les C. F. F. encaissent toutes les recettes de la section Genève-La Plaine et assurent le service des trains de banlieue. Tout le personnel des gares et du service de la voie sur la ligne Genève-La Plaine sera du personnel des C. F. F.

En ce qui concerne la redevance foncière et d'exploitation à payer par la compagnie P. L. M. et qui compensera assez exactement l'annuité de rachat, nous renvoyons à ce que nous avons dit à page 675 ci-devant.

### *3<sup>e</sup> Convention entre la Confédération suisse et le canton de Genève, du 7 mai 1912.*

Ce traité (annexe 2), d'ordre intérieur, constitue une solution d'ensemble des questions ferroviaires genevoises susceptibles d'être réglées aujourd'hui. Il détermine les conditions de la rétrocession à la Confédération de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine (frontière nationale), l'établissement de la ligne de raccordement entre les deux gares de Genève et la remise, aux chemins de fer fédéraux, de la ligne des Eaux-Vives à la frontière nationale près d'Annessette.

A teneur de l'article premier, la date du rachat du chemin de fer Genève-La Plaine par le canton de Genève est fixée, comme dans la convention de rachat avec la compagnie P. L. M., au 31 décembre 1912. Cette date s'imposait parce que la dernière année dont le produit net puisse être pris en considération est l'année 1911 et que, d'après l'article 56 du cahier des charges, les sept années entrant en ligne de compte pour le calcul de l'annuité de rachat sont celles qui précèdent l'année au cours de laquelle le rachat sera effectué. Par contre, à l'article 2, la prise de possession par les C. F. F. de la ligne rachetée est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 1913.

*Article 2.* Pas d'observations.

L'article 3 décrit aussi exactement que possible, sur la

base de l'avant-projet du canton de Genève, le tracé de la ligne de raccordement entre les deux gares qui est à établir à frais communs. Il prescrit en outre que les routes d'accès aux gares et haltes de la nouvelle ligne seront construites par l'Etat de Genève et à ses frais. Le Conseil d'Etat du canton de Genève, désireux d'éviter tout malentendu au sujet des travaux qui seront à sa charge, avait proposé de dire à la fin de cet article que les cours des gares, les chemins latéraux et les chemins de service seront établis par les C.F.F. A la conférence du 7 mai 1912 entre nos délégués et ceux du Conseil d'Etat, dans laquelle le texte définitif de la convention fut arrêté, il fut décidé de faire abstraction d'une disposition de ce genre dans l'idée que tous les travaux à faire sur les terrains acquis à frais communs et faisant partie du domaine des C.F.F. rentreront dans la convention et seront exécutés par les chemins de fer fédéraux.

#### *Article 4. Pas d'observations.*

*Article 5.* Cet article fixe le mode de répartition des frais de construction du raccordement sur la base exposée à page 29 ci-devant. La subvention du canton de Genève est à fonds perdus. Quant à la part incombant à la Confédération et devisée à 16,000,000 de francs, il n'aurait pas été possible de la faire supporter entièrement aux chemins de fer fédéraux qui devront assumer en outre le service de l'annuité de rachat et la dépense de la reconstruction de la gare de Cornavin (évaluée à vingt-cinq millions). Nous avons donc dû prévoir la participation financière de la caisse fédérale sous forme d'une subvention à fonds perdus qui sera versée aux chemins de fer fédéraux et qui s'élèvera au tiers des frais de l'établissement du raccordement. Nous nous permettons de rappeler à cette occasion que des raisons d'ordre économique et politique, ainsi que des considérations d'équité et de bienveillance, ont déterminé à plusieurs reprises la Confédération à subventionner des entreprises ou des travaux ayant un caractère de haute utilité générale en faisant application du principe posé dans l'article 23 de la constitution fédérale. Dans le domaine des chemins de fer notamment, elle a accordé des subsides importants au Gothard, au Simplon, au canton des Grisons pour le réseau des chemins de fer rhétiens et au canton de Berne pour la ligne du Lötschberg. On ne saurait, il est vrai, comparer comme importance le raccordement entre les deux gares de Genève à l'une ou à

l'autre des lignes précitées, mais, dans notre idée la subvention de la Confédération, quoique affectée directement à la construction de la ligne de raccordement, est plutôt destinée à faciliter la solution d'ensemble des questions ferroviaires genevoises et à contribuer ainsi au développement économique du canton de Genève. Il convient de rappeler à ce propos que Genève a accordé à la ligne du Simplon, dont elle n'a retiré jusqu'ici que des avantages indirects, une subvention de un million de francs et qu'elle devra faire un grand sacrifice financier dans le cas de la construction de la ligne de la Faucille.

*Article 6.* D'après cet article, le canton de Genève est chargé de procéder au nom et avec la coopération des chemins de fer fédéraux à l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne de raccordement. Dans un second alinéa nous avons prévu que si le montant total des dépenses à faire pour l'acquisition des terrains dépassait huit millions de francs, le surplus serait à la charge exclusive du canton de Genève. A la conférence du 7 mai, les délégués du Conseil d'Etat demandèrent que cette réserve fût supprimée en offrant de prendre les acquisitions de terrains à la charge du canton de Genève pour le chiffre forfaitaire de cinq millions. Dans ces conditions, nous pûmes nous décider à renoncer à notre réserve sans cependant accepter l'acquisition des terrains à forfait par le canton de Genève, les achats de terrains sur une base aussi large pouvant ménager des surprises dans un sens comme dans l'autre.

*Article 7.* Cet article règle les conditions de la cession de la ligne Eaux-Vives—frontière nationale près d'Annemasse par le canton de Genève à la Confédération. La ligne et ses dépendances seront remises aux C. F. F. en bon état d'entretien. Pour satisfaire à cette condition, le canton de Genève devra s'entendre en temps opportun avec la compagnie P. L. M. conformément aux arrangements pris pour l'exploitation de la ligne.

*Articles 8 et 9.* Pas d'observations.

*L'article 10* stipule que la convention ne déploiera ses effets qu'après l'entrée en vigueur des conventions de rachat et d'exploitation.

A l'*article 11*, la date extrême pour les ratifications légales de la Confédération et du canton de Genève a été fixée au 25 décembre 1912 pour tenir compte des délais référendaires.

*4<sup>o</sup> Loi fédérale portant développement du réseau des chemins de fer fédéraux sur territoire genevois.*

En droit strict, les trois opérations que nous vous proposons de ratifier, savoir: le rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine (frontière nationale), l'établissement du raccordement et l'acquisition de la ligne Eaux-Vives—frontière nationale près d'Annemasse ne sont pas soumises aux mêmes ratifications légales. A teneur de l'article 3 de la loi sur le rachat, du 15 octobre 1897, nous serions compétents, l'autorisation des Chambres fédérales réservée, pour racheter la ligne Genève-La Plaine. Par contre, aux termes de l'article 4 de ladite loi, l'établissement du raccordement et l'acquisition de la ligne Eaux-Vives—frontière nationale près d'Annemasse doivent faire l'objet d'une loi fédérale et recevoir l'assentiment tacite ou formel du peuple suisse. Nous aurions donc pu vous soumettre d'une part un arrêté fédéral relatif au rachat, d'autre part une loi fédérale concernant la construction du raccordement et la cession de la ligne Eaux-Vives—frontière nationale près d'Annemasse. Pour éviter cette complication et étant donné que les trois opérations forment une solution d'ensemble des questions ferroviaires genevoises qui peuvent être résolues aujourd'hui, nous avons estimé qu'il était préférable de faire ratifier par une loi fédérale la convention intervenue avec le canton de Genève, qui englobe les trois questions. L'adoption de cette loi par l'Assemblée fédérale implique la ratification, en dernier ressort, de l'opération du rachat, ainsi que de la rétrocession de la gare de Genève-Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine à la Confédération.

#### IV. Considérations finales.

La solution d'ensemble des questions ferroviaires genevoises que nous vous soumettons par le présent message est le résultat de négociations longues et parfois délicates. Comme dans tout arrangement équitable, il a fallu faire la part de chacune des parties en présence.

Les avantages que Genève retire de la solution intervenue sont importants. Tout en continuant d'être la porte d'entrée principale de la compagnie P. L. M. en Suisse, elle devient tête de ligne des C. F. F. qui seront désormais intéressés directement à son essor économique. La gare de Cornavin sera

reconstruite, agrandie et outillée de manière à pouvoir répondre aux exigences du commerce et de l'industrie. En outre, Genève obtient à des conditions fort avantageuses, quoiqu'on en ait dit, la ligne de raccordement, qui contribuera puissamment à sa prospérité matérielle. Le canton de Genève devait, en tout état de cause, participer financièrement à la réalisation de ce point de son programme ferroviaire. Nous avons déjà rappelé à page 680 ci-devant qu'à teneur de l'article 13 de la convention franco-suisse du 18 juin 1909, la Confédération a pris l'engagement de construire la ligne de raccordement sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève quand l'établissement de la ligne de la Faucille serait assuré. Il était bien entendu alors que la formule «...sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève...» impliquait la participation financière du canton de Genève aux frais d'établissement du raccordement. A plus forte raison le canton de Genève devait-il prendre à sa charge une partie relativement importante de ces frais dans le cas de l'établissement anticipé du raccordement.

En outre, il va sans dire que l'article 4 de la convention internationale du 18 juin 1909, qui prévoit la circulation directe de voitures à voyageurs de Paris à Genève via Mouchard-Vallorbe et l'acheminement de trains directs spécialisés à créer entre Paris et Genève par le raccourci Bussigny-Morges, garde toute sa valeur.

Nous devons convenir que la convention conclue avec le canton de Genève impose à la caisse fédérale et encore plus aux chemins de fer fédéraux de gros sacrifices. Dans notre message du 19 novembre 1909 nous disions en commentant la convention des voies d'accès au Simplon : « La Confédération a entendu montrer par des faits qu'elle sait et veut prendre sa part des dépenses destinées à assurer la prospérité économique du canton de Genève. » La Confédération tient aujourd'hui sa promesse en s'engageant à reconstruire la gare de Genève-Cornavin (probablement 25 millions) et en prenant à sa charge les deux tiers des frais d'établissement du raccordement, soit 16 millions environ. En outre, la Confédération aura à supporter seule (v. p. 687 ci-devant) les frais de l'extension des voies sur le tronçon gare de Cornavin-Châtelaine (2,750,000 francs) et le coût de l'extension de la gare des Eaux-Vives (1 ½ à 2 millions). Nous avons le sentiment d'être allés à l'extrême limite des con-

cessions en consentant à cette dépense totale d'environ 45 millions de francs. D'autre part, la Confédération a la satisfaction de voir enfin le réseau national s'étendre jusqu'à la frontière. C'est là une étape qui marquera dans le développement des chemins de fer fédéraux. Et nous avons toujours été d'avis que la Confédération doit vouer toute sa sollicitude aux cantons qui sont à la périphérie, et qu'elle ne saurait en tout cas les traiter moins favorablement que ceux de l'intérieur du pays.

Toutes les ratifications légales, y compris la sanction tacite ou formelle du peuple suisse, devant intervenir avant le 25 décembre 1912, il est indispensable que les Chambres fédérales liquident les questions ferroviaires genevoises dans la session qui va s'ouvrir.

Veuillez agréer, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 3 juin 1912.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*

L. FORRER.

*Le chancelier de la Confédération,*

SCHATZMANN.

*Annexes:*

1. Projet de loi fédérale.
2. Convention entre Genève et la Confédération du 7 mai 1912.

---

Projet.

Annexe 1.

## Loi fédérale

portant

développement du réseau des chemins de fer  
fédéraux sur territoire genevois.

(Du 1912.)

---

### L'ASSEMBLEE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 3 juin 1912;

Voulant favoriser l'essor économique du canton de  
Genève,

*décète :*

Article unique.

Est ratifiée la convention du 7 mai 1912 entre la  
Confédération suisse et le canton de Genève concer-  
nant:

- 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.
-

## 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.

## Article 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 1<sup>er</sup>. En vertu de la présente convention, les chemins de fer fédéraux deviendront propriétaires, le 1<sup>er</sup> 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.

## Article 3.

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.

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

#### Article 4.

La construction de la ligne de raccordement commencera le 1<sup>er</sup> 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.

#### Article 5.

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 vingt-quatre millions de francs. Rentrent dans la dépense d'établissement les frais pour études, acquisition des terrains et intérêts de construction fixés à 4 % l'an et calculés de la manière habituelle.

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.

#### Article 6.

Le canton de Genève procédera, au nom et avec la coopération des chemins de fer fédéraux, à l'acqui-

tion, 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.

#### Article 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.

#### Article 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.

#### Article 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.

**Article 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.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

(signé)

**L. FORRER.**  
**PERRIER.**  
**MOTTA.**

Au nom du Conseil d'Etat du canton de Genève:

(signé)

**Henri FAZY.**  
**A. MAUNOIR.**  
**V. CHARBONNET.**

**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 ...**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1912             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 24               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 12.06.1912       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 660-705          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 079 567       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.