

Historique du projet CEVA

1. DES PRÉMICES DU PROJET À LA CONVENTION DE 1912

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

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

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

- a) Vollandes-Rive (Genève)–frontière nationale dans la direction d'Annemasse;
- b) Cornavin (Genève)–Vollandes-Rive (Genève);
- c) Cornavin (Genève)–frontière nationale près de Bossey-Veyrier.

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

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

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

Les autorités fédérales entrèrent en contact avec le gouvernement genevois pour établir la marche à suivre en vue du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève–La Plaine. Il s'avéra que le rachat pouvait s'effectuer de plusieurs manières différentes, mais que la solution financièrement la plus intéressante consistait à utiliser le droit de rachat du canton de Genève, reconnu par le cahier de charges du 20 juillet 1854, relatif à la concession de cette ligne dont la compagnie PLM était titulaire. Le gouvernement genevois, tout en se déclarant prêt à mettre son droit de rachat à la disposition de la Confédération, formula un certain nombre de désirs et insista sur la nécessité de construire le raccordement Cornavin–Eaux-Vives à bref délai.

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

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

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

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

2. DE LA CONVENTION DE 1912 AU PROTOCOLE D'ACCORD DE 2002

Entre les années 1920 et les années 1950, plusieurs conventions furent conclues entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève en vue de réaliser le raccordement. La construction d'une partie du raccordement, à savoir du tracé Cornavin–La Praille, fut réalisée à la fin des années 1940.

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

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

Dans le courant des années 1970, une commission composée de représentants de la Confédération, du canton et des CFF étudia de manière approfondie les problèmes posés par la ligne de jonction sur les plans technique, financier et juridique.

Au début des années 1980, il fut toutefois convenu entre le Conseil d'Etat et les autorités fédérales que le raccordement de l'aéroport de Cointrin au réseau CFF avait la priorité. Dans le message relatif au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève, le Conseil fédéral rappela que la convention de 1912 «est toujours en vigueur et [que] le canton de Genève a intérêt à ce qu'elle soit maintenue, afin, notamment, de résoudre les problèmes de circulation inhérents à une

telle agglomération. Le Conseil d'Etat genevois est cependant disposé, au profit du raccordement de l'aéroport, à renoncer jusqu'à l'an 2000 à faire valoir les droits que lui confère l'accord précité.»

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

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

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

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

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

C'est la raison pour laquelle la Confédération, les CFF et le canton de Genève négocièrent un protocole d'accord en vue de mettre en œuvre la convention de 1912, signé en avril 2002.

3. DU PROTOCOLE D'ACCORD DE 2002 À NOS JOURS

En 2000 et 2001, deux crédits d'études furent débloqués. A la suite de la signature du protocole d'accord, un projet de loi comprenant la part cantonale du financement du projet fut voté le 28 juin 2002.

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

Simultanément, la mise à l'enquête publique du reste du tracé débuta le 8 septembre 2006. Le projet fit l'objet de 1700 oppositions, qui furent rejetées, et l'autorisation de construire, ou décision d'approbation des plans (DAP), fut délivrée le 6 mai 2008 par l'Office fédéral des transports, assortie d'environ 300 charges. 65 recours furent déposés contre cette DAP, dont 57 déclarés recevables. Ces recours avaient un effet suspensif qui empêcha le début des travaux.

Parallèlement à la procédure, le projet CEVA commença, dès juillet 2008, à lancer les appels d'offres de génie civil pour la réalisation des travaux. Un processus, mené par des représentants techniques, juridiques et financiers des deux maîtres d'ouvrage, aboutit à l'adjudication des travaux de génie civil entre décembre 2009 et mai 2010.

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

Durant l'été 2010, les maîtres d'ouvrage menèrent des négociations qui aboutirent au retrait de plus de la moitié des recours. Le 15 juin 2011, après plus de trois ans de procédure, le Tribunal administratif fédéral rejeta finalement les 22 recours restants, ouvrant ainsi la voie au démarrage des travaux. Cet arrêt fut cependant à nouveau contesté par les opposants au projet, qui déposèrent cinq recours au Tribunal fédéral, demandant l'effet suspensif sur l'autorisation de construire. Le 22 septembre 2011, le Tribunal fédéral autorisa le démarrage des travaux sur l'ensemble du tracé, à l'exception de la creuse du tunnel de Champel pour laquelle un effet suspensif a été accordé.

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

Genève, le 15 novembre 2011