Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 7 (1910-1911)

Artikel: Le rachat de la gare de Genève
Autor: Martin, Jean
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-750441

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE RACHAT DE LA GARE DE GENÈVE

La question du rachat de la gare de Cornavin a fait, ces derniers temps, l'objet de nombreuses discussions. Les Chambres fédérales en ont délibéré, en 1909, à l'occasion de la ratification de la Convention franco-suisse des voies d'accès au Simplon. En 1910 les journaux de notre ville ont échangé des polémiques à ce sujet. Et notre corps législatif cantonal, à son tour, vit apparaître à son ordre du jour le problème ferroviaire genevois. On ne se borna pas à parler de la nationalisation de la gare et du rachat de la voie ferrée Genève-la Plaine; on y joignit le raccordement des deux gares Cornavin - Eaux Vives, puis la Faucille. Pour qui ne connaît pas notre canton et l'histoire de ses chemins de fer, il est malaisé de s'orienter dans le dédale des polémiques genevoises, inspirées les unes par des considérations nationales et économiques, d'autres par des mobiles d'ordre politique. Nous avons pensé que le meilleur moyen de permettre aux lecteurs de „*Wissen und Leben*" de se former une opinion raisonnée sur cette question consistait à placer sous leurs yeux les principaux documents relatifs à la gare de Cornavin, en accompagnant ces textes de quelques-unes des réflexions qu'ils nous suggèrent.

* * *

Le 27 octobre 1852, le Conseil d'Etat du canton de Genève signait une convention accordant à trois citoyens genevois, le général Dufour, M. François Bartholony et M. Christian Kohler, banquier, la „concession du droit d'établir, sur territoire genevois, un prolongement d'un chemin de fer partant de Lyon pour aboutir à Genève, en passant par le Département de l'Ain." Ce contrat était signé, au nom du Conseil d'Etat, par MM. James Fazy, président, François Janin et Jacques Veillard, délégués à cet effet. Il fut discuté par le Grand Conseil le 29 décembre de la même année et dans les premiers jours de 1853, et ratifié avec un certain nombre de modifications dans le détail desquelles il nous est impossible d'entrer.

Voici quelques extraits des dispositions principales de cette convention, dont les conséquences se font sentir encore aujourd'hui après 58 années:

CONCESSION.

Article 1. Il est accordé à MM. Dufour, Bartholony et Kohler la concession sur le canton de Genève, du droit d'établir un chemin de fer en prolongement de celui projeté, venant de France, et dont le parcours, partant de Lyon, viendrait aboutir au canton de Genève, passant par le Département de l'Ain avec embranchement d'Ambérieux à Bourg et Mâcon, ou dans cette dernière direction, pour rejoindre au-dessus de Lyon le chemin de Paris à Lyon.

PARCOURS.

Article 2. Le parcours sur le canton de Genève sera d'à peu près douze kilomètres, partant du lieu dit la Plaine, vers la frontière de France au bord du Rhône, passant sous Russin et au-dessus de Peney, longeant le Rhône, continuant par un côté de Vernier, et venant joindre Genève par la Servette.

(Origine du tronçon Genève-la Plaine.)

SUBVENTION, ADMINISTRATION, GARE.

Article 5. Le canton de Genève s'engage à fournir à la Compagnie qui obtiendra en France la concession du chemin de Lyon à Genève, tel qu'il a été indiqué ci-dessus, une subvention de deux millions de francs, à la charge par cette compagnie:

1. D'admettre parmi ses administrateurs au moins trois citoyens suisses, demeurant à Genève, comme représentant, dans la Compagnie, les intérêts du Canton de Genève et de la Confédération suisse, dans l'établissement et l'exploitation du chemin projeté.

(Origine du Comité genevois du P.-L.-M.)

2. De construire, aussi près que possible de la Ville ou dans son intérieur, un embarcadère assez vaste pour servir à l'exploitation du chemin de Lyon, de celui se dirigeant sur les autres cantons suisses, et d'un autre venant de Savoie, si ce chemin est établi.

(Origine de la gare de Cornavin.)

Il résulte de ces dispositions, dont nous ne reproduisons que les parties essentielles, que Genève devait se trouver au point de jonction d'une voie ferrée venant de France et d'une ligne suisse située au nord du Lac. Le chemin de fer prolongeant celui venant de Lyon devait suivre la rive droite du Rhône. La plus grande partie du canton, sur la rive gauche du même fleuve, resterait donc dépourvue de communication ferroviaire: c'est pourquoi l'article 5 de la convention prévoyait l'éventualité d'un chemin venant de Savoie, qui fut décidé par la loi du 7 juillet

1884, et qui aboutit à la gare secondaire des Vollandes, dans la commune des Eaux-Vives, sans être relié à la ligne principale.

(Origine de la question du raccordement.)

Le 2 février 1853, les Chambres fédérales ratifièrent la convention conclue entre l'Etat de Genève et MM. Dufour et consorts. De cet arrêté fédéral nous extrayons la première partie de l'article 2, qui forme l'une des bases de la discussion actuelle:

> La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de *racheter le chemin de fer ici concessionné*[1]), avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e, et 99e année, à dater du 1er mai 1858, *après que la déclaration de rachat aura été faite 5 ans à l'avance*[1]).

(Origine du droit de rachat fédéral.)

La suite du même article fixe les conditions du rachat, avec clause d'arbitrage en cas de défaut d'entente entre les intéressés. En teneur de cet article, la prochaine occasion qu'aurait actuellement le Conseil fédéral de faire usage de ce droit, se présenterait en 1918 (60e année), avec déclaration de rachat dès 1913. Il aurait, dans ce cas, à payer 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les années 1903—1913.

Mais, à côté du droit de rachat *fédéral* existe un droit de rachat *cantonal*, qui résulte du cahier des charges genevois du chemin de fer de Genève à la frontière française (tronçon Genève-la Plaine). Le 24 juillet 1854, en effet, MM. Dufour, Bartholony et Kohler avaient cédé leur concession à la *Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève*, qui reprenait tous leurs droits et obligations, acceptant notamment les clauses des arrêtés cantonal et fédéral que nous venons d'analyser, et d'un „cahier des charges", du 20 juillet 1854, dont l'article 56 était ainsi conçu:

> *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*[1]). Pour règler 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.

(Origine du droit de rachat cantonal.)

* * *

[1]) C'est nous qui soulignons.

Nous possédons maintenant les principaux éléments du problème: lignes sud-nord Lyon-Genève et Genève-Lausanne sur la rive droite du Rhône et du Lac avec jonction à la gare de *Cornavin*, dans le faubourg septentrional de la ville; isolement de la partie du canton située sur la rive gauche; sa jonction ultérieure avec les voies françaises de la Savoie, grâce au Vollandes-Annemasse, mais sans *raccordement* avec la ligne principale; *droit fédéral de racheter,* à époques déterminées, la gare de Cornavin et le tronçon Genève-la Plaine, moyennant le paiement d'un capital; *droit cantonal* d'acquérir, à toute époque, les mêmes objets contre versement d'une rente.

Et si nous ajoutons que Genève éprouve le désir légitime de se trouver non seulement sur une ligne sud-nord Lyon-Genève-Lausanne-Bâle, mais encore sur une ligne ouest-est Paris-Genève-Simplon, on comprendra la nécessité, pour le développement économique de notre canton, du percement de la *Faucille.* Afin de simplifier cet exposé nous ne parlerons pas, en effet, de la revendication de Genève relative au *Morges-Bussigny*, raccourci qui améliorerait les relations entre Zurich, Bâle, Bienne, Neuchâtel et Genève.

Mais, avant d'aborder l'examen des arguments qui militent en faveur du rachat, nous devons encore mentionner quelques évènements de l'histoire ferroviaire genevoise, afin d'expliquer la substitution de la Compagnie *Paris-Lyon-Méditerranée* au *Lyon-Genève*, et de rappeler les tentatives faites en 1893 pour racheter la gare.

En 1856, le *Lyon-Genève* fusionna avec le *Lyon-Méditerranée.* La clause exigeant la nomination de trois administrateurs suisses fut maintenue. Mais elle disparut en 1863, lors de la création de la Compagnie P.-L.-M. par la fusion du *Paris-Lyon* et du *Lyon-Méditerranée.* Cette clause fut alors remplacée par celle qui créait un *Comité genevois du P.-L.-M.*, chargé de représenter les intérêts du canton et de la Confédération auprès de la Compagnie, et ceux de la Compagnie auprès de la Confédération pour l'exploitation du Genève-la Plaine.

Le P.-L.-M. déclarait (article 1er de l'acte de constitution, approuvé par arrêté cantonal du 12 juin 1863) accepter la charge „d'exécuter, suivant leur forme et teneur, tous arrêtés, toutes lois

cantonales et fédérales auxquelles était soumise la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, sans exception ni réserve, et très spécialement les arrêtés fédéraux du 2 février 1853 et du 7 février 1856, lesquels arrêtés et lois demeurent dans toute leur vigueur et s'appliqueront à la dite nouvelle Compagnie comme ils s'appliquaient à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève." Le P.-L.-M. acceptait donc, à son tour, de se soumettre au droit de rachat fédéral et au droit de rachat cantonal.

En 1873, la gare de Cornavin étant devenue insuffisante, il répugnait au P.-L.-M. de faire les travaux nécessaires pour son agrandissement; elle craignait de faire des dépenses dont elle ne tirerait pas profit en cas de rachat; elle se fit donc garantir par le canton de Genève contre l'éventualité du rachat; le canton aurait dû lui rembourser 1 million 100 francs si le rachat avait été effectué avant 1893. (Article 4 de la convention des 9 et 10 avril 1873.) Cette obligation engagea le gouvernement genevois à attendre cette date avant de réclamer la nationalisation de la gare. Mais, dès que cette période de garantie fut terminée, le Conseil d'Etat, dont le chef était alors M. Gustave Ador, fit valoir les droits du canton. Une convention pour le rachat à l'amiable de la gare et du tronçon Genève-la Plaine fut signée avec la Compagnie P.-L.-M. le 13 octobre 1893, approuvée par le Grand Conseil le 25 novembre de la même année, recommandée aux Chambres fédérales par message du Conseil fédéral le 14 décembre 1893, et ratifiée par le Conseil des Etats et le Conseil National (que présidait alors M. Comtesse) le 22 du même mois . . . mais le Gouvernement français ne fut pas d'accord, et toute l'affaire échoua alors qu'elle était presque terminée. D'importants travaux d'agrandissement et de remaniement ayant de nouveau été reconnus nécessaires, une nouvelle convention dut être signée entre l'Etat de Genève et le P.-L.-M. Aux termes de ce contrat, qui porte la date des 19 et 29 mai 1896, il fut stipulé que le canton, s'il faisait usage de son droit de rachat, paierait au P.-L-.M. des indemnités supplémentaires pour tenir compte des nouveaux sacrifices faits par cette Compagnie.

Et nous arrivons enfin à la *Convention franco-suisse* du 18 juin 1909, qui est encore présente à toutes les mémoires. En ce qui concerne Genève elle prévoit:

1. Le rachat de la gare et du Genève-la Plaine (qu'approuve maintenant le gouvernement français) avec le maintien des tarifs P.-L.-M. pour le trafic international;

2. l'engagement, par la Confédération, de construire le raccordement dès que la France procèdera au percement de la Faucille, et d'étendre l'exploitation des C.-F.-F. jusqu'à Annemasse;

3. le partage du trafic marchandises franco-italien entre les deux rives du lac.

Donc: rachat de la gare et du Genève-la Plaine immédiatement réalisable; Faucille et toutes ses conséquences acceptées par la Suisse, et ne dépendant plus que du bon vouloir de la France. Que devait faire, dans ces circonstances, le Gouvernement genevois? — C'est précisément ce qui a fait, et fait encore l'objet de discussions très animées.

* * *

Le rachat de la gare de Cornavin et du Genève-la Plaine est-il avantageux pour notre canton et pour la Confédération? — A cette question nous répondons: *oui!* sans hésiter. Cette opération est désirable, tout d'abord, au point de vue *national.*

Il est superflu d'insister sur l'importance qu'il y aurait, en cas de mobilisation, à être immédiatement en possession d'une gare de l'importance de celle de Genève, ainsi que du matériel qui s'y trouve et de la ligne qui s'étend jusqu'à la frontière. La grève des cheminots français, dont a beaucoup souffert le commerce genevois, a du reste fait comprendre à la population de notre ville combien il est anormal que notre centre ferroviaire soit entre les mains d'une Compagnie étrangère. On a vu, à cette occasion, des cheminots français, mobilisés par le ministère de la guerre, en activité de service militaire sur le territoire de notre canton!

Puis, au moment où l'on se préoccupe avec raison de l'augmentation considérable de la population étrangère aux dépens des éléments nationaux, il n'est pas indifférent de confier à des employés suisses ou à des employés français une entreprise aussi considérable que celle de Cornavin.

La nationalisation de la gare ferait, de Genève, l'une des importantes têtes de ligne du réseau fédéral. Un peu négligée jusqu'ici par les C.-F.-F., considérée comme faisant partie du do-

maine du P.-L.-M., Cornavin prendrait une importance considérable lorsqu'elle deviendrait une gare des C.-F.-F. Les relations avec nos Confédérés en seraient sans aucun doute améliorées, ce qui resserrerait les liens qui doivent nous unir toujours plus intimément.

Au point de vue *économique* comme au point de vue national, le rachat de la gare et du Genève-la Plaine est désirable pour notre canton. Les installations de Cornavin sont devenues absolument insuffisantes: quai des marchandises de grande vitesse trop restreint et encombré d'objets de petite vitesse; absence de couverts, exposant aux intempéries les objets délicats; magasins de petite vitesse surabondamment remplis; entassement des marchandises; manutention difficile; retards dans les livraisons; sept portes de magasins seulement pour une trentaine de camions; absence de grues hydrauliques permettant le chargement et le déchargement; une seule voie d'accès pour le déchargement des wagons; diamètre insuffisant des plaques tournantes, inutilisables pour les nouveaux wagons! Ces constatations ont été récemment faites par le chef du Département du commerce et de l'industrie, M. le Conseiller d'Etat Maunoir. Et, à côté des défectuosités relatives au trafic des marchandises, on pourrait encore signaler celles qui concernent les voyageurs venant de Suisse: ceux-ci sont obligés de descendre des trains le long d'un coloir éxtérieur, les trains ne pouvant pénétrer dans la gare!

On comprend aisément que les négociants genevois estiment cette situation intolérable et réclament une transformation complète des installations de la gare. Or sa réfection, nécessaire, ne peut être obtenue de son propriétaire actuel, le P.-L.-M. Cette Compagnie sait que la gare sera rachetée un jour par la Confédération ou par le canton, et ne veut pas jeter, de gaîté de cœur, quelques millions, improductifs pour elle, dans la reconstruction de la gare de Cornavin. Précédemment déjà, en 1873 et en 1896, comme nous l'avons rappelé, elle posa des conditions très strictes au canton avant de consentir à faire des transformations. Et, récemment, après l'incendie de février 1909, elle se borna à faire des installations provisoires. Genève ne peut donc espérer que de la Confédération la réfection complète de sa principale gare.

Les arguments d'ordre économique nous amènent donc aux mêmes conclusions que l'examen de la question au point de vue national: nécessité et urgence du rachat de la gare.

Malgré toutes ces considérations, un mouvement hostile à la nationalisation de Cornavin et du Genève-la Plaine s'est dessiné le printemps dernier, à la stupéfaction de nos confédérés, dans certains milieux politiques genevois. Le rachat a été attaqué avec des arguments qui ne tenaient aucun compte de la réalité des faits: on a prétendu notamment que cette opération froisserait le P.-L.-M., qui s'est au contraire déclaré pleinement d'accord. Mais cette opposition, un moment très violente, s'est apaisée, tout au moins en apparence, et bientôt la question s'est posée différemment: on n'a plus osé combattre ouvertement le rachat, on lui a opposé le raccordement.

A la lecture de la première partie de cet exposé, on aura déjà compris l'importance de la question du raccordement des deux gares: utilité d'ordre général comme conséquence du percement de la Faucille afin de permettre la division du trafic entre les deux rives du lac, et utilité d'ordre particulier pour quelques communes suburbaines qui ne sont actuellement desservies par aucune ligne ferrée. Et cela nous amène sur le terrain *politique*: le Conseil d'Etat crut habile, à la veille des élections d'automne, d'écarter momentanément le rachat au profit du raccordement, afin de donner satisfaction aux électeurs de ces communes; telle est l'origine de l'arrêté législatif qu'il fit voter au Grand Conseil, au mois d'octobre dernier, en faveur du raccordement.

* * *

D'une façon générale, on peut admettre que la grande majorité des citoyens genevois sont aujourd'hui d'accord pour réclamer le *rachat*, le *raccordement* et la *Faucille*. Les divergences d'opinion subsistent au sujet de la méthode à employer pour obtenir la réalisation de ces progrès économiques. On oppose l'une à l'autre deux tactiques: celle du *bloc* et celle des *étapes*.

Celle du bloc consiste à solidariser, en quelque sorte, ces trois revendications, en déclarant, comme M. le Conseiller d'Etat Perréard au Grand Conseil: „Pas de rachat sans raccordement", ou comme MM. les Conseillers d'Etat Charbonnet et Fazy au

Conseil fédéral, avant la Convention franco-suisse: „Le raccordement n'est d'aucune utilité pour Genève sans la Faucille.“ C'est la doctrine du *tout ou rien*, que le Conseil d'Etat a adoptée jusqu'ici, avec quelques réticences et de nombreux changements d'attitude.

L'autre système consiste à dire: „Il est difficile d'obtenir simultanément l'agrément du Conseil fédéral, de la Compagnie P.-L.-M. et du Gouvernement français au rachat, au raccordement et à la Faucille. Maintenons donc sans cesse ces trois revendications, et dès que l'accord de toutes ces administrations sera obtenu pour l'une de nos demandes, saisissons l'occasion qui nous sera offerte et réalisons cette étape du développement économique de notre canton.“ C'est actuellement le cas du rachat de la gare et du tronçon Genève-la Plaine; ne laissons pas échapper cette bonne fortune, tout en continuant à demander à Berne le raccordement et à Paris la Faucille.

Si le Gouvernement genevois avait suivi cette méthode (que préconisent M. Ador et le parti démocratique), la nationalisation serait chose faite, et le raccordement aurait plus de chances de succès. Il est bien évident, en effet, qu'actuellement les C.-F.-F. n'ont aucun intérêt à relier deux gares qui appartiennent au P.-L.-M., les gares de Cornavin et d'Annemasse, et que la Compagnie française ne veut pas dépenser des millions pour les beaux yeux de Carouge et de Plainpalais. La réalisation du rachat de la gare amènera donc celle du raccordement, qui lui-même facilitera la Faucille.

Notre Conseil d'Etat ne l'a pas compris. Grâce à son attitude à Berne, le raccordement a été, dans la Convention franco-suisse, subordonné à la Faucille; et, aujourd'hui, ses paroles et ses actes semblent prouver qu'il cherche à disjoindre ces deux revendications, qu'il avait précédemment liées, pour rattacher au contraire le raccordement au rachat. Le Conseil fédéral a peine à comprendre ces volte-face de la politique gouvernementale genevoise.

Le Conseil d'Etat s'est cru tellement assuré d'obtenir la Faucille du Gouvernement français qu'il n'a pas craint de subordonner le raccordement à la Faucille; les évènements ont déjoué ses prévisions, et il n'a obtenu ni l'un, ni l'autre. Maintenant, il se croit tellement assuré d'obtenir le raccordement de la part du Conseil

fédéral, qu'il a tenté de subordonner la nationalisation de Cornavin au raccordement des deux gares; il a heureusement été retenu, sur cette voie sans issue, par la minorité démocratique du Conseil.

Mais, au lieu de traiter le Conseil fédéral en ami et en allié — ce qui eût été à la fois de bonne politique et de bonne fraternité confédérale — le Conseil d'Etat le considère comme un adversaire commercial avec lequel on marchande. Il croit très habile de lui poser des conditions, ou tout au moins de lui exprimer des *desiderata* qui ressemblent fort à des conditions. Cette attitude nous paraît au contraire parfaitement maladroite. Si l'on veut que la Confédération nous manifeste de la bonne volonté — et elle y est actuellement toute disposée — nous devons lui en montrer aussi.

* * *

Deux armes sont entre nos mains pour réaliser la nationalisation de Cornavin et du Genève-la Plaine: le *droit de rachat cantonal* et le *droit de rachat fédéral.* Le droit de rachat cantonal découle, nous l'avons déjà dit, de l'article 56 du cahier des charges du 20 juillet 1854. Il peut être exercé *à toute époque.* Le prix de rachat est représenté par des annuités, payables suivant le mode que nous avons indiqué. Le droit de rachat fédéral, qui résulte de l'article 2 de l'arrêté fédéral du 2 février 1853, ne peut pas être exercé avant 1918, avec dénonciation dès 1913; le prix en serait représenté par un capital.

Le Conseil fédéral considérait, en 1893, le droit de rachat cantonal comme plus avantageux que le droit de rachat fédéral. (Voir son *message* du 14 décembre 1893, „Feuille fédérale", année 1893, volume 5, page 513.) Nous n'avons pas de raisons de croire qu'il ait modifié son opinion à cet égard. Il importe donc que, sans retard, le Conseil d'Etat genevois offre au Gouvernement fédéral de dénoncer le rachat, pour le compte de la Confédération, sur la base du cahier des charges de 1854. C'est ce que de nombreux citoyens ne cessent de lui réclamer, pour le plus grand bien national et économique de notre Canton.

GENÈVE JEAN MARTIN

□□□