

Thème A. Coût de la boucle – Appréciation subjective de ses adversaires

Les CFF bénéficient d'une présomption de compétences en matière de coûts de construction d'ouvrages ferroviaires, méritée sans doute. Les administrations, fédérale et cantonale, recourent à eux pour ces questions.

En 2016 pourtant, avant que le Grand Conseil et le Conseil municipal ne votent leurs parts au financement de l'extension souterraine de Cornavin, les adversaires de la boucle (Offices fédéral et cantonal des transports et CFF) ont fourni aux députés et conseillers municipaux des estimations de coûts la concernant dépassant la réalité de facteurs allant jusqu'à 10, ou même inventant des ouvrages non prévus, non nécessaires !

Si la boucle avait présenté de graves inconvénients, il n'aurait pas été nécessaire de recourir à de pareilles manipulations.

Que penser dès lors de l'objectivité des adversaires de la boucle, des CFF, de l'OFT, de l'OCT ?

- 1. Ils ont prétendu avoir fait une étude prouvant qu'un prolongement de 500 mètres de double voie au-delà de la gare de l'aéroport coûterait 600 millions.**

C'était faux : après 4 mois de manœuvres dilatoires, ils ont avoué n'être pas en possession de leur propre étude. Le chiffre qu'ils ont avancé était exagéré d'un facteur 8 environ.

- 2. Ils ont prétendu que le saut-de-mouton de Châtelaine coûterait 280 millions.**

C'était faux : le chiffre qu'ils ont avancé était exagéré d'un facteur 5 à 6.

- 3. Ils ont prétendu que la boucle rejoindrait la ligne de Lausanne à Mies, à 9 km de la gare de l'aéroport.**

C'était faux : la boucle que je propose rejoint la ligne de Lausanne à la halte de Genthod-Bellevue, à 4,1 kilomètre de la gare de l'aéroport. Il n'en a jamais été autrement. Facteur d'erreur supérieur à 2.

- 4. Ils ont prétendu que la boucle nécessiterait une augmentation du nombre de voies de la gare de l'aéroport.**

C'était faux : il n'en a même jamais été question.

- 5. Ils ont prétendu que Canton et Ville pouvaient compter sur une rétrocession de l'ordre de 500 millions de leur participation au financement de la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin.**

C'était faux : le chiffre qu'ils ont avancé était exagéré d'un facteur 10 environ : la Confédération pourrait être amenée à rétrocéder 50 millions à Genève, sur les 530 millions financés par Genève. Pas plus.

Cette faute fait croire que la solution opposée à la boucle ne coûtera rien à Genève.

En 2016, députés et conseillers municipaux ont été à plusieurs reprises lourdement induits en erreur, toujours au préjudice de la solution de la boucle.

Développement :

1. Le coût extravagant de 600 millions pour un prolongement de 500 mètres de double voie au-delà de la gare de l'aéroport, avancé par les administrations des transports avec la caution des CFF, a donné lieu à cet étonnant échange de correspondance :

Le 27 avril 2016, l'OFT à WI : Nous avons déjà effectué des études avec les CFF qui estimaient à quelque 600 millions de francs la simple création de deux voies en tiroir de 500 m au-delà de l'aéroport, sous Palexpo. Ce chiffre est sans doute beaucoup plus précis que celui que vous articulez

Le 9 mai 2016, WI à l'OFT : Je m'interroge quant à l'estimation de coût de 600 millions pour la réalisation de 500 mètres de voie double. Vous faites état d'une étude de création de deux voies en tiroir de 500 mètres, prolongeant la gare actuelle de l'Aéroport et vous en indiquez un coût de 600 millions. D'après mes calculs, je pense que c'est erroné, excessif d'un facteur d'environ 8. Selon moi, l'ordre de grandeur du coût de 500 mètres de double voie, à travers la Halle 6 de Palexpo (construite en réservant l'espace nécessaire pour cette double voie) sur 200 mètres, puis de 300 mètres le long de l'autoroute, est de 75 millions.

Le 2 juin 2016, WI à l'OFT : Par lettre signée de son directeur, datée du 27 avril 2016, l'Office fédéral des transports m'informe « avoir effectué des études avec les CFF qui estiment à quelque 600 millions de francs la simple création de deux voies en tiroir de 500 m au-delà de l'Aéroport, sous Palexpo ». Je souhaite pouvoir consulter les documents établis dans le cadre de l'étude mentionnée.

Le 27 juin 2016, WI au préposé à la transparence : « Le 2 juin 2016, j'ai déposé une demande d'accès à des documents officiels auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne. L'autorité compétente n'ayant pas répondu à ma demande dans le délai fixé par la loi, je dépose, par la présente, une demande en médiation conformément à l'art. 13 de la loi fédérale sur le principe de la transparence dans l'administration (LTrans, RS 152.3). Vous trouverez ci-joint copies de ma demande d'accès aux dits documents, ainsi que de la lettre datée du 27 avril 2016 que l'OFT m'a fait parvenir, et à laquelle se réfère ma demande d'accès ».

Le 29 juin 2016, l'OFT informe WI qu'il va recevoir très prochainement une réponse.

Le 5 juillet 2016, l'OFT informe WI qu'il envisage de lui accorder l'étude en question, mais qu'étant donné qu'elle contient des données personnelles, il est tenu de consulter les CFF.

Le 21 juillet 2016, l'OFT informe WI qu'en raison des fêtes judiciaires, le délai serait reporté au 16 août 2016.

Le 31 août 2016, L'OFT à WI : L'OFT vous avait annoncé par courrier du 27 avril 2016 qu'il avait « déjà effectué des études avec les CFF qui estiment à quelque 600 millions de francs la simple création de deux voies en tiroir de 500 m au-delà de l'aéroport, sous Palexpo », en supposant que nous disposions aussi des documents en question relatifs aux travaux du Plan cadre Genève des CFF. Or entre-temps, nous avons malheureusement dû constater que nous n'avons pu trouver jusqu'ici aucun document qui puisse confirmer cette affirmation. Nous n'avons notamment trouvé aucun document de ce type en lien avec les travaux du Plan cadre Genève des CFF. Les CFF ont gelé ces travaux en 2012.

Les études que l'OFT a prétendu avoir réalisées avec les CFF n'existent pas !

OFT et CFF sont solidairement impliqués dans cette affaire. Le montant de 600 millions pour les 500 premiers mètres de la boucle de l'aéroport qu'ils ont avancé est exagéré d'un facteur de 8 !

Cette énorme exagération explique sans doute le vote des députés et des conseillers municipaux qui a suivi, rejetant la boucle et adoptant la participation financière genevoise d'un demi-milliard pour la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin.

2. Pour affirmer que je sous-estime le coût de la boucle, l'administration cantonale des transports a comparé mon évaluation du coût du saut-de-mouton de Châtelaine à celui qu'elle estime elle-même. Or son évaluation n'est pas réaliste : 280 millions, soit 460'000 francs par mètre.

(<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01949A.pdf>, page 70)

Le saut-de-mouton de Châtelaine, court, de 460 m, simple, dans une géologie favorable, coûterait environ 52 millions, soit 113'000 francs par mètre. A titres de comparaison : a) le saut-de-mouton du Letzigraben de la Durchmesserlinie de Zurich, très complexe, très haut, - il passe par-dessus un viaduc routier franchissant lui-même le faisceau des voies -, nécessitant des portiques transversaux, a coûté 127'000 francs par mètre, et b) le saut-de-mouton de Renens, dans une géologie difficile, nécessitant également des portiques transversaux, coûte 94'000 francs par mètre.

L'exagération du coût avancé par l'administration cantonale des transports du saut-de-mouton de Châtelaine, d'un facteur de plus de 5, a sans doute complètement faussé le jugement des autorités politiques, des députés, des conseillers municipaux et des citoyens.

3. Monsieur Gauderon, alors directeur en charge des infrastructures des CFF, entendu par la Commission des travaux, a prétendu que les CFF avaient étudié l'option de la boucle (<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11912A.pdf>, page 35). La Commission a souhaité que Monsieur Gauderon mette par écrit les arguments que les CFF opposent au projet Weibel.

La Commission a quelques jours plus tard pris connaissance d'un *complément d'information* à en-tête des CFF, daté du 8 septembre 2016, non signé (?), ayant pour titre « *Audition de M. Philippe Gauderon par la Commission des transports le 30.08.2016 – Complément d'information* », et indiquant en préambule : « *A l'issue de la séance de la Commission des transports du 30.08.2016, des compléments d'information ont été demandés sur trois points. Ils sont développés ci-dessous en collaboration avec Monsieur David Favre (DETA).* »

Ce document, rédigé sous forme de questions-réponses, étonne lui aussi !

A la question : *Est-il exact que les CFF ont proposé la boucle de Mies au canton en 2006/2007, et que le canton l'a rejetée ?*, le document répond : *Les premières discussions avec le canton de Genève concernant la boucle Aéroport – Mies datent de 2009*

A la question : *Quels sont les arguments du point de vue des CFF à l'encontre (de) la boucle Aéroport Mies?*, le document répond : - *Fort risque d'oppositions, contrairement aux arguments évoqués par M. Weibel, le raccordement de la boucle à Mies promet également d'être problématique. Pour mémoire, les oppositions rencontrées sur ce secteur ont fait retarder la mise en service du ¼ d'heure des RER Genève-Coppet.*

Le raccordement de la boucle à Mies serait problématique. Peut-être ! Mais qu'en est-il du raccordement que je propose à la halte de Genthod-Bellevue ? Monsieur Gauderon, dans ses réponses à la Commission, écrites, réfléchies, répondant à des questions centrées sur mon projet, ne le connaissait pas ! Il croyait que mon projet prévoit une ligne nouvelle de 9 kilomètres entre l'aéroport et Mies, dont les habitants seraient personnes difficiles, alors que le tronçon de ligne nouvelle que je prévois entre l'aéroport et la halte de Genthod-Bellevue, dont les habitants sont de bonne composition, a une longueur de 4 kilomètres seulement. On comprend que les CFF aient pu juger trop basse mon estimation de coût : ne connaissant pas mon projet de boucle, ils ont compté 9 kilomètres au lieu de 4, se trompant d'un facteur supérieur à 2.

4. L'administration cantonale des transports a avancé que la solution de la boucle nécessiterait une extension par plusieurs voies de la gare de l'aéroport.
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01949A.pdf>, page 70).

En février 2016, date de cette affirmation, ça faisait 2 ans au moins que la démonstration du principe de la boucle et de son effet sur la capacité de la gare de l'aéroport avait été portée à la connaissance des autorités et de cette administration : insérée dans la boucle, la gare de l'aéroport, dans son état actuel, pourra recevoir jusqu'à 24 trains par heure, 12 par sens, comme la gare de Zurich-Aéroport, dont la configuration est exactement la même. Pour la solution de la boucle, il n'a jamais été question d'augmenter le nombre de voies à Cornavin.

5. Perspectives de remboursement à la Ville et au Canton, par la Confédération, de tout ou partie du coût de deux sauts-de-mouton, l'un aux Jardins de l'ONU (évalué à 360 millions !) (<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/P01949A.pdf>, page 67), l'autre à Châtelaine (évalué à 280 millions !), qui auraient été nécessaires si l'extension de capacité de Cornavin se réalisait en surface, mais qui seraient en quelque sorte compris dans la solution en tunnel.

Forte de ce constat, l'administration cantonale des transports prétend que le canton et la ville auraient droit à la rétrocession des coûts érudés de ces deux sauts-de-mouton, au moment où ce qui les rend inutiles serait réalisé. Cette rétrocession serait de l'ordre de grandeur de leurs engagements par la Convention-Cadre de décembre 2015, 530 millions.

Du côté de Châtelaine, ce n'est qu'en seconde étape d'extension souterraine de Cornavin que la fonction de saut-de-mouton serait assurée. Cette seconde étape n'étant ni financée ni formellement décidée, le remboursement est conditionné à sa réalisation. A l'évidence, la rétrocession doit porter sur une valeur correcte de l'ouvrage érudé, une cinquantaine de millions, et non 280 millions.

Du côté des jardins de l'ONU, la fonction de saut-de-mouton sera assurée dès la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin, parce que la répartition du coût entre les différentes parties a déjà été définie par la Convention-Cadre de décembre 2016. Cette répartition a bien sûr tenu compte de cet aspect. Monsieur Meyrat, vice-directeur de l'OFT, auditionné par la Commission des travaux, a d'ailleurs mentionné le seul cas de Châtelaine, sans dire un mot de celui du Jardin de l'ONU.

La promesse de rétrocession ne porte donc que sur un montant d'environ 50 millions. Dépasser ce montant constituerait un cadeau illicite d'argent public de la Confédération à la Ville et au Canton de Genève.

A ce jour, l'administration cantonale des transports est le seul organe à avoir avancé cette promesse aux autorités, au Grand Conseil, au Conseil municipal de la ville et aux citoyens. Il serait surprenant que la Confédération s'y prêle.

Cette faute induit en erreur députés, conseillers municipaux et citoyens, leur faisant croire que la solution opposée à la boucle ne coûterait rien à Genève. Elle coûterait au minimum 480 millions : les 530 millions engagés en septembre 2016, moins la rétrocession éventuelle de 50 millions.