

# Commentaires d'un courriel reçu de l'OFT par Monsieur Pierre Jenni le 15 mars 2019

Texte remis en page et commenté par Rodolphe Weibel le 17 mars 2019

En arial noir le courriel reçu de l'OFT par Monsieur Jenni. **En gras, les questions posées par Monsieur Jenni, repris par l'OFT dans sa réponse.**

**En arial rouge les commentaires que j'ai apportés. Pour faciliter la lecture, j'ai utilisé dans ces commentaires mon nom pour désigner le projet de boucle de l'aéroport que je prône, comme le fait l'OFT. Rodolphe Weibel**

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des transports OFT  
Division Politique  
Office fédéral des transports OFT  
Adresse postale: CH-3003 Bern  
Siège:  
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
www.bav.admin.ch

Par courriel:  
info@pierrejenni.ch  
Pierre Jenni  
Genève

Aktenzeichen: mua/BAV-051.1-00006/00009/00004/00001

Berne, le 15 mars 2019

Genève, Route et Rail

Monsieur

Votre courriel de réponse du 27 février 2019 a retenu toute notre attention. Notre volonté était de vous donner des informations de manière claire et transparente. Mais nous constatons que vous attendez de l'OFT des informations encore plus détaillées, ce que nous faisons par le présent courriel:

### **1. Le Canton est-il souverain dans ses choix de développement ferroviaire ?**

Depuis l'entrée en vigueur de la législation liée au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), la Confédération conduit le processus de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire. Quant aux cantons, ils sont responsables de la planification de l'offre ferroviaire régionale. Dans ce contexte, le canton de Genève a soumis en 2014 ses objectifs d'offre pour l'étape d'aménagement 2035. L'Office fédéral des transports a ensuite soumis ces projets **d'offre** à une évaluation socio-économique qui a servi de base au message du Conseil fédéral.

**Il s'agit bien de projets d'offre et non de projets d'infrastructure.**

Devant l'ampleur des projets **d'offre** soumis, l'accent de la planification a été mis sur les projets **d'offre** de première priorité. La liaison nouvelle Rive-Gauche – Aéroport avec raccordement du réseau Léman Express à l'Aéroport et desserte du quartier des Nations, Meyrin-Cité et la zone industrielle de Meyrin-Satigny figurait dans les projets **d'offre** de deuxième priorité et, d'entente avec le canton de Genève, n'a pas été évalué dans le cadre de l'étape d'aménagement PRODES 2035, mais sera étudié dans le cadre de la prochaine étape PRODES, sans préjuger à ce stade des infrastructures nécessaires.

**Cette liaison nouvelle Rive-gauche – Aéroport sera donc étudiée au plus tôt pour l'échéance 2040, et réalisé au plus tôt en 2045, dans 25 ans ! Jusqu'à ce moment-là, l'aéroport en impasse, dont la capacité est aujourd'hui déjà épuisée par le seul trafic de grandes lignes, ne pourra pas être desservi par un quelconque train régional RER.**

**Cet aveu par l'OFT de ce grave défaut effare ! L'OFT a pour tâche de résoudre le problème de l'insuffisante capacité du noeud ferroviaire de Genève, et ne propose de le résoudre que dans 25 ans !**

## 2. Quel est le rôle du parlement national et quelle commission aurait évalué les projets Weibel?

Le parlement national est l'instance à approuver les étapes d'aménagement d'infrastructure ferroviaire. L'aménagement de la gare de Cornavin a été décidé en 2013 par le Parlement fédéral dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Par la suite, le canton et la ville de Genève ont décidé de soutenir l'option d'une gare souterraine avec un financement complémentaire avec l'accord de l'OFT.

**Avec l'accord de l'OFT ? L'OFT avait-il le pouvoir de faire passer le montant à charge de la Confédération de 790 millions (montant compris dans le crédit d'engagement pour l'extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève) à 1'090 millions, sans même consulter l'Assemblée fédérale ? L'OFT a-t-il procédé légalement ?**

Le projet convenu est conçu pour offrir une compatibilité avec des développements ultérieurs de l'infrastructure et de l'offre sur l'axe ferroviaire entre Lausanne et La Plaine/Genève-Aéroport.

*« Conçu pour offrir une comptabilité avec les développements ultérieurs de l'infrastructure et de l'offre sur l'axe ferroviaire entre Lausanne et La Plaine/Genève aéroport » ?*

**Oui, une telle compatibilité est en effet ouverte par le projet convenu, mais pas avant 25 ans (point 1), et moyennant des dépenses totalement disproportionnées : 4,7 milliards, alors que la solution de la boucle de l'aéroport ne dépassera pas le milliard et pourra être réalisée d'ici 2030.**

Si au premier abord, le projet Weibel peut sembler apporter une réponse infrastructurelle moins onéreuse que la gare souterraine de Genève Cornavin, il convient de souligner qu'il occulte les besoins de la clientèle à l'échelle locale et régionale (pas de liaison Genève Rive Gauche–Aéroport) et détériore l'offre à l'échelle nationale avec des temps de parcours rallongés pour de nombreuses liaisons (env. 10 minutes de plus entre Lausanne et Genève, et par ricochet sur l'ensemble de l'axe Genève-Suisse orientale).

*« Il convient de souligner que le projet Weibel occulte les besoins de la clientèle à l'échelle locale et régionale (pas de liaison Genève Rive Gauche–Aéroport). »*

**C'est exactement le contraire qui est vrai :**

**a) le projet Weibel offre une liaison Genève Rive Gauche – Aéroport par le Vengeron dès 2030, alors que le projet officiel ne peut assurer cette offre avant 2045, date de réalisation de la nouvelle liaison Cornavin – Nations – Aéroport (voir point 1 ci-dessus), et**

**b) le projet Weibel offre cette liaison pour un coût de 740 millions, alors que le projet officiel nécessite une dépense de 4,7 milliards : la 1<sup>ère</sup> extension souterraine de Cornavin (1,65 milliard), la 2<sup>ème</sup> extension souterraine de Cornavin (1,0 milliard), et la liaison Genève – Nations – Aéroport (2,0 milliards).**

*« Le projet Weibel détériore l'offre à l'échelle nationale avec des temps de parcours rallongés pour de nombreuses liaisons (env. 10 minutes de plus entre Lausanne et Genève, et par ricochet sur l'ensemble de l'axe Genève-Suisse orientale). »*

**Le détour par Aéroport prolonge de 7 minutes seulement le trajet Cornavin – Lausanne : 6 minutes pour le trajet Cornavin-Aéroport, 2 minutes d'arrêt à Aéroport (comme à Zurich Flughafen), une minute de moins parce que la distance Aéroport – Lausanne est de 1,5 kilomètres plus courte que Cornavin – Lausanne.**

La boucle prônée par M. Weibel aurait des répercussions négatives sur la philosophie nationale d'horaire cadencé et n'est pas dans l'intérêt du système global suisse.

**Bien au contraire : la boucle permet une amélioration massive du système global et contribue à l'efficacité de tout le système suisse des transports collectifs, entièrement fondé sur le système cadencé. Elle réduit d'un quart d'heure le trajet Berne – Genève – Berne. Ce quart d'heure d'économie de temps de parcours s'ajoute à une autre réduction de l'ordre du quart d'heure**

permise par des trains plus rapides. Le trajet Berne – Genève – Berne sera réduit de 30 minutes, passant de 4 heures à 3h30 : de ce fait, un train quittant Berne à une heure pleine retrouvera Berne à une heure pleine + 30 minutes, les demi-heures étant également nodales à Berne. (Le Blog de rodolphe weibel 8.2.2019) <http://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2019/02/08/oft-bav-cff-sbb-ate-vcs-verts-grune-verts-lib-grunliberale-297217.html#c530331>

**Par rapport aux temps de parcours actuels, le temps du parcours**

- entre Aéroport et Lausanne sera réduit de 13 minutes en direct, de 3 minutes s'il fait le détour par Cornavin,
- entre Aéroport et Berne sera réduit de 18 minutes en direct, de 8 minutes s'il fait le détour par Cornavin,
- entre Cornavin et Lausanne sera réduit de 2 minutes en direct, mais perd tout-de-même encore 6 minutes s'il fait le détour par Aéroport,
- entre Cornavin et Berne sera réduit de 7 minutes en direct, mais perd tout-de-même encore une minute en faisant le détour par l'aéroport.

C'est ce qui a poussé l'OFT à s'opposer à ce projet comme il l'a expliqué en **septembre** 2016 devant la commission des travaux du Grand Conseil genevois.

**Lorsque le représentant de l'OFT a expliqué l'opposition de l'OFT, il a déclaré qu'une semaine avant son explication, il ignorait même le projet de « Raquette », pourtant essentiel à la résolution de l'insuffisance de capacité du nœud ferroviaire de Genève selon le concept des administrations : la « raquette » était déjà inscrite dans le Plan directeur cantonal de Genève adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2013, 3 ans plus tôt !**

**L'OFT, contrairement à l'administration cantonale, ne s'était donc pas rendu compte, au moment où il décidait de l'extension souterraine de Cornavin, que cette extension ne résout pas le problème essentiel de la desserte de l'aéroport.**

**L'OFT n'ignore plus la « raquette » (liaison nouvelle Cornavin – Nations – Aéroport), puisqu'il vient d'attribuer aux CFF un mandat pour l'étudier, et l'évoque au point 1 ci-dessus.**

Comme les projets Weibel ne correspondent ni à la vision de la Confédération ni à la stratégie cantonale, ils n'ont pas été évalués dans le cadre de PRODES 2035. Ainsi, les commissions des transports et des communications (CTT-E et - N) ne se sont pas prononcées sur ces projets.

**Les cantons n'ont pas à proposer des projets ni une stratégie, ils ont à formuler l'offre ferroviaire en trafic régional qu'ils attendent. C'est à la Confédération qu'il revient, qu'incombe la tâche, de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour satisfaire au mieux les demandes d'offre cumulées des cantons pour ce qui est du trafic régional et de la Confédération pour ce qui est du trafic de grandes lignes.**

**C'est à la Confédération de mener les études permettant de déterminer les meilleurs moyens à mettre en œuvre pour satisfaire les demandes d'offre en trafics régional et en trafic de grandes lignes. Manifestement, les explications de son représentant à la Commission des travaux du Grand Conseil le prouvent, l'OFT n'a pas fait ce travail.**

### **3. Où peut-on se procurer le rapport de commission?**

Les demandes doivent être effectuées auprès des services du Parlement. En règle générale, les rapports des commissions parlementaires ne sont pas publics. Tous les autres documents concernant PRODES 2035 sont disponibles sur la page internet de l'OFT.

#### 4. Quelles sont les raisons de l'abandon en 2008/9 du projet de la boucle prévue dans les années 80?

Le principe de boucle a effectivement été envisagé lors de la construction de la ligne de l'Aéroport dans les années 1980. La gare de l'Aéroport et Palexpo par la suite ont ainsi été construits de manière à permettre un éventuel prolongement et raccordement. Cependant, même si des mesures constructives ont été prises il y a 40 ans, le bouclage n'a par la suite jamais été planifié ou considéré comme pertinent pour le développement du nœud ferroviaire genevois. Il n'est donc pas correct de parler d'un abandon en 2008.

*« ... le bouclage n'a par la suite jamais été planifié ou considéré comme pertinent pour le développement du nœud ferroviaire genevois. »*

#### Comment donc ?

- Un vif débat s'est déroulé sur le thème de la boucle de l'aéroport au Grand Conseil de Genève le 10 novembre 1995.
- La halle 6 de Palexpo a été conçue entre 1998 et 2000, soit même pas 10 ans, et non pas 40, avant que soit prise la décision d'abandonner la solution de la boucle pour privilégier l'extension de Cornavin.
- En 2001, la direction de l'aéroport publiait un communiqué par lequel elle rappelle que la prolongation projetée par les CFF de ce raccordement en direction de Versoix est également à même d'améliorer la desserte ferroviaire de l'aéroport.
- Peu après la décision de 2008, en 2009-2010, sur mandat de la Chambre du commerce et de l'industrie de Genève, l'EPFL – Professeur Gugger, a publié une étude portant notamment sur les transports (Professeur Tzieropoulos), invitant à *étendre le réseau ferroviaire régional vers Chambésy en bouclant le réseau par l'aéroport ...*

Il est donc parfaitement correct de parler d'un abandon du projet initial en 2008. Il est parfaitement légitime de s'interroger sur les raisons qui ont poussé l'OFT à l'absurde solution de l'extension de Cornavin aux Grottes. La preuve de cette absurdité a été apportée par les Genevois et plus particulièrement par les habitants des Grottes, qui ont obtenu que ce projet soit enterré.

Il est parfaitement correct aussi d'affirmer qu'au moment où les habitants des Grottes ont obtenu le rejet de la solution en surface, il aurait été plus que raisonnable de revenir à la solution de la boucle de l'aéroport, parfaitement connue de l'OFT, des CFF, de l'administration cantonale, pour au moins l'étudier.

Ce second refus de procéder à cette étude, à ce moment-là, suscite de graves suspicions. Pourquoi une étude de la solution de la boucle de l'aéroport, prévue et donc cautionnée par les CFF depuis la conception de la desserte ferroviaire de l'aéroport, au moment où le système cadencé se mettait en place, n'a-t-elle pas été examinée ?

#### 5. Qui a proposé un changement d'orientation et qui a validé ce changement comme étant une amélioration?

A la connaissance de la Confédération, et au regard des explications données au point précédent, il n'y a pas eu de changement d'orientation mais un changement de priorité.

**Pardon ? en 2008/2009, la décision n'aurait pas été d'abandonner la solution de la boucle pour la remplacer par l'extension de Cornavin ? de réaliser d'abord l'extension de Cornavin puis**

**ultérieurement la boucle de l'aéroport ? Voilà une information capitale qui mérite un long et solide développement.**

**Il faut toutefois clairement répéter que la solution de la boucle de l'aéroport permettrait à elle seule de résoudre l'ensemble du problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève, rendant inutile l'extension de Cornavin.**

**6. Comment pouvez-vous affirmer que les coûts ne sont pas de 600 millions puisque vous reconnaissez ne pas disposer de documents d'évaluation?**

L'OFT ne dispose effectivement pas d'estimation de coûts précise des projets de M. Weibel. Cependant, certains objets ont déjà été étudiés par les CFF (sauts-de-mouton de Châtelaine et de Sécheron) et ont un chiffrage déjà supérieur à celui de M. Weibel.

**a) Le chiffrage du saut-de-mouton de Châtelaine rendu public par l'administration cantonale s'élève à 280 millions. Est-ce le montant auquel sont parvenus les CFF ? Monsieur Weibel a dessiné ce saut-de-mouton et a procédé à un calcul de son coût ; selon lui, ce saut-de-mouton, très simple, devrait coûter environ 60 millions. <http://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2018/10/24/le-saut-de-mouton-de-val-ombre-295072.html> (Le blog de rodolphe weibel 24.10.2018)**

**b) Cette insinuation quant aux évaluations de coût faites par Monsieur Weibel est dépourvue de toute pertinence. Monsieur Weibel estime le coût de sa solution à 740 millions, alors que la solution de l'Etat est évaluée à 4,7 milliards. A combien devrait se monter le coût de la solution de Monsieur Weibel pour qu'il soit, de l'avis de l'OFT, inutile de même l'étudier ? à 4 milliards ? n'économisant alors que 700 millions ? que 700 millions ? 700 millions seulement ?**

Nous aimerions émettre certaines réserves sur l'apparente simplicité des aménagements proposés: la majorité d'entre eux est prévue dans des secteurs déjà très contraints (Châtelaine, Blandonnet) ou alors complexes en terme d'infrastructures (Le Vengeron).

**Ces réserves seront difficiles à admettre : la simple comparaison des tracés du concept officiel et de ceux du concept de la boucle de l'aéroport le montre : d'un côté deux tunnels réalisés successivement à 10 ans d'intervalle, s'étendant de Cornavin à Châtelaine, en pleine ville, de l'autre un tracé occupant sur sa plus grande partie des terrains déjà consacrés à la mobilité et aux transports, le long de la piste de l'aéroport et de l'autoroute A1, et dans le vallon du Vengeron.**

C'est ce constat qui nous laisse penser que les chiffrages sont très certainement sous-évalués.

**« ... nous laisse penser... ». Est-il raisonnable que l'OFT décide de se dispenser sur une base aussi évasive d'une étude comparative sérieuse alors qu'il s'agit d'une affaire dont l'enjeu est de l'ordre de 4 milliards ?**

**7. Comment le parlement peut-il se prononcer pour une option sans connaître les coûts entre les différents projets?**

Cf. réponse 2

**On le répétera donc ici : l'offre souhaitée a été déterminée par les cantons pour ce qui est du trafic régional, par la Confédération pour ce qui est du trafic de grandes lignes. Il appartient à la Confédération de déterminer par quels moyens cette offre se concrétisera le mieux. Cette tâche, qui est une tâche de planification, exige que les différentes possibilités soient examinées, que le rapport des avantages et des inconvénients soit établi pour chacune d'elles.**

**L'OFT a rejeté sans aucune étude la solution de la boucle de l'aéroport, prévue dès la conception de la desserte ferroviaire de l'aéroport, pour laquelle des dispositions particulières avaient été réservées, sans rien n'en dire à l'Assemblée fédérale.**

**L'OFT n'a encore rien dit à l'Assemblée fédérale de la solution de la boucle de l'aéroport lorsqu'il a décidé de l'enfouissement de l'extension de Cornavin, coûtant à la Confédération 300 millions de plus que les 790 millions prévus et compris dans le crédit d'engagement. Pourquoi ? Pourquoi ? Pourquoi ? Que voulait-elle cacher ? La question devient de plus en plus pressante, et le refus d'y répondre de plus en plus alarmant.**

**8. Comment pouvez-vous prétendre que le désenclavement de l'aéroport ne fait aucun sens alors que cela fait partie du projet retenu avec la "raquette" par la gare des Nations dans un deuxième, ou troisième volet?**

Comme évoqué au point 2 ci-dessus, le désenclavement de l'Aéroport a un sens pour le trafic régional mais pas pour le trafic Grandes Lignes.

**L'OFT est le maître de la planification du réseau ferroviaire commun au trafic régional et au trafic de grandes lignes, parce qu'il représente la Confédération, qui paie tout le réseau, commun au trafic régional et au trafic de grandes lignes.**

**La Confédération, parce qu'elle paie, parce qu'elle doit de ce fait défendre les intérêts de tous les contribuables de toute la Suisse, a la charge du réseau entier, pas seulement du réseau des grandes lignes ; elle a la charge de trouver des solutions avantageuses pour tous les investissements ferroviaires qu'elle paie.**

Nous considérons cet échange de courriers comme clos et vous remercions pour votre compréhension.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports  
Peter König  
Chef suppléant de la Division Politique