

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Monsieur Peter Füglistaler
Directeur
Office fédéral des transports (OFT)
3003 Bern

Paudex, le 13 avril 2016

GeReR - Genève Route et Rail

Monsieur,

Ce qu'il se passe à Genève m'inquiète. J'ai fait état de mon inquiétude auprès du Conseil d'Etat et de Monsieur le Conseiller d'Etat Barthassat.

Il ressort des documents publics que l'extension de la capacité du nœud de Genève comprendra les éléments suivants :

• L'enfouissement de 2 voies et d'un quai à Cornavin* :	1,65 milliard
• La « Raquette »	1,50 milliard
• Une seconde gare souterraine à l'Aéroport	0,30 milliard
• Une seconde étape d'enfouissement de 2 voies et d'un quai à Cornavin*	1,00 milliard
<hr/>	
Au total	4,45 milliards

Le projet de réalisation d'une boucle ferroviaire, qui transformerait la gare en impasse de l'Aéroport en une gare traversée coûterait d'après mes calculs 730 millions, soit un sixième seulement des projets officiels, ou encore une économie de 3,72 milliards.

Il assurerait à peu près les mêmes fonctions. Il est donc légitime d'affirmer que l'investissement nécessaire pour assurer l'offre est de 730 millions, et que le dépassement de 3,72 milliards serait une

* Ces deux projets sont liés, la première étape d'enfouissement à Cornavin n'étant pas suffisante pour le long terme. Ils sont tous deux validés par l'OFT dans leur principe. Les chiffres sont mentionnés dans la Convention-Cadre et son annexe.

pure dépense, et non un investissement. Les avantages que présente le chemin de fer me sont bien connus. Ils ne justifient aucunement de lui consacrer des dépenses inutiles.

Il est aussi raisonnable d'imaginer que les coûts d'exploitation sont en rapport avec les volumes construits, et donc que les coûts d'exploitation du système « officiel » seront 6 fois plus élevés que ceux du système de la boucle.

La Convention-Cadre, si elle venait à être ratifiée, entraînerait toutes les parties dans un engrenage extraordinairement coûteux : toutes savent que l'enfouissement de deux voies à Cornavin, qui est le seul objet de la Convention-Cadre, ne résout pas l'insuffisance de capacité de la gare de l'Aéroport, qui se révélera très prochainement, ni l'insuffisance de capacité de la gare de Cornavin déjà agrandie et du tronçon Cornavin – Val Ombré. Toutes les parties savent donc qu'en ratifiant la Convention-Cadre, elles engagent des dépenses déjà planifiées de l'ordre de 4 milliards, alors qu'existe une solution coûtant moins d'un milliard.

Je remarque enfin que la répartition des coûts entre la Confédération et Genève de ces étapes ultérieures n'est pas établie. Aussi les Députés et Conseillers municipaux sont-ils appelés, en ratifiant la Convention-Cadre, à s'engager dans une aventure dont ils ne connaissent pas le point essentiel : le coût.

Vous remerciant d'avance de l'attention que vous porterez à ce courrier, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Annexe : Dossier Genève risque, Genève Route et Rail, Weibel, 10 février 2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Infrastructure

CH-3003 Berne, OFT

Courrier A

Monsieur
Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'EPF
Coutzet 14
1094 Paudex

Référence du dossier: BAV-051.1-00003/00018/00021

Votre référence:

Notre référence: pam

Dossier traité par: Michel Paccaud

Berne, le 27 avril 2016

GeReR - Genève Route et Rail

Monsieur,

Votre courrier du 13 avril 2016 a retenu toute notre attention et nous vous remercions de l'intérêt que vous portez aux transports publics.

Après une première analyse portant uniquement sur la partie ferroviaire, nous sommes en mesure de vous dire que selon le contexte actuel de notre planification stratégique il ressort que votre projet comporte certains points positifs.

En effet, le projet recherche une optimisation des gares existantes, notamment celle de l'aéroport en la rendant traversante. C'est la même logique qui est recherchée avec le projet de liaison nouvelle Zimeysa – Aéroport – Cornavin "raquette", en permettant notamment de diamétraliser l'axe Bellegarde – Genève (Projet PRODES 2030 déposé par le canton de Genève).

De plus, le concept d'offre permet aussi de multiplier les destinations possibles en trajet direct au départ des gares du réseau. Cependant, tel que développé après, cela se fait au détriment de la fréquence des trains, et de la lisibilité de l'offre.

Nous avons déjà effectué des études avec les CFF qui estiment à quelques 600 millions de francs la simple création de deux voies en tiroir de 500 m au-delà de l'aéroport, sous Palexpo. Ce chiffrage, sans doute beaucoup plus précis que celui que vous articulez, est déjà supérieur au chiffrage total de votre projet partiel, sans même intégrer le raccordement au réseau ferroviaire existant, et potentiellement très compliqué entre le Vengeron et Chambésy, ainsi que les probables

Office fédéral des transports OFT
Adresse postale: 3003 Berne
Adresse physique: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Michel Paccaud
Tél. +41 58 463 21 71, Fax +41 58 462 55 95
michel.paccaud@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch





Référence du dossier: BAV-051.1-00003/00018/00021

aménagements nécessaires sur la ligne historique Genève – Lausanne. Cette dernière a en effet été améliorée dans la logique d'une exploitation cadencée de point à point.

Sur le plan de la qualité et de l'attractivité de l'offre, une desserte en boucle entre Genève et Lausanne constitue une dégradation importante pour les voyageurs. En effet, avec ce projet, le temps de parcours direct Genève Cornavin – Lausanne augmenterait d'au moins 9 minutes, soit 42 minutes au lieu des 33 actuellement proposées.

Par ailleurs, en compensation de l'offre grande lignes supprimée dans le sens Aéroport – Cornavin, il serait nécessaire de créer une desserte régionale équivalente en termes de fréquence, soit 8 trains par heure en 2025. Cette offre, indispensable pour les déplacements dans l'agglomération, annule le gain de capacité permis en gare de Cornavin par la circulation des trains grandes lignes en sens unique, et pourrait même nécessiter un agrandissement de la gare de l'Aéroport.

Au-delà de ces aspects d'offre et d'infrastructure, votre projet Route & Rail modifie fondamentalement la logique d'exploitation dans le nœud de Genève.

Il nécessite au minimum la refonte totale de l'horaire sur une très grande partie du réseau Suisse à voie normal, et au maximum la remise en cause du principe même de cadencement, tel qu'il est aujourd'hui appliqué dans toute la Suisse.

La planification des projets ferroviaires se fait selon un processus bien précis dans le cadre notre législation, c'est aux cantons concernés de fixer ces priorités et de nous en faire la demande. Actuellement la planification PRODES 2025 est en cours de réalisation et nous travaillons sur les projets de PRODES 2030 qui feront l'objet d'un message en 2018 aux chambres fédérales.

Nous avons pris note que vous avez également transmis votre dossier au canton de Genève et nous sommes certains qu'il retiendra aussi toute son attention.

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

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Rudolf Sperlich, Chef de division par intérim
Division Infrastructure

Copie p. i. à:

- REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE, Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), Direction générale des transports, Chemin des Olliquettes 4, Case postale 271, 1211 Genève 8

Interne par pointeur à :

- pl/aa
- dew, mah, pam, spr, dg/mop

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Monsieur Peter Füglistaler
Directeur
Office fédéral des transports (OFT)
3003 Bern

Paudex, le 9 mai 2016

GeReR - Genève Route et Rail

Monsieur,

Je vous sais infiniment gré de votre réponse du 27 avril à mon courrier du 13 avril 2016.

Il me semble important de vous faire connaître mes objections point par point. Ceci dit, comme il s'agit d'arguments purement techniques, ils sont rédigés au plus court et sans trop de précautions oratoires. Je vous remercie par avance de votre bienveillante compréhension.

1. Confirmation du montant de 4,5 milliards de dépenses pour une succession de trois étapes de projet

Ce qui a retenu mon intérêt, et m'a fait plaisir, c'est que vous n'émettez pas de réserve quant à mon analyse de la succession des étapes de réalisation de l'extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève, ni de leurs coûts, dont le total atteint 4,45 milliards : il n'y a aucun malentendu sur ce point.

2. 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 millions¹.

3. L'étude que vous mentionnez évoque la nécessité d'une étape supplémentaire nécessaire, mais non comprise dans le plan directeur cantonal 2030 ni dans la Convention-cadre

L'évocation de cette étude d'une double voie en tiroir soulève évidemment une question très importante. Le projet de « raquette » permettrait d'améliorer la desserte locale de l'Aéroport, mais pas sa desserte par les trains de grande ligne venant de Lausanne. Deux raisons s'y opposent :

1. la gare actuelle de l'Aéroport ne permet guère de recevoir plus de 8 à 10 trains par heure, et
2. la seconde gare de l'Aéroport, celle de la « raquette », ne pourrait être atteinte par les trains arrivant à Genève depuis Lausanne que moyennant un rebroussement à Cornavin.

L'évocation de l'extension de la capacité de l'actuelle gare de l'Aéroport par la création de deux voies en tiroir témoigne d'une préoccupation certaine de la part de l'OFT : il serait malgré la « raquette » et sa propre gare encore nécessaire d'accroître la capacité de la gare actuelle de l'Aéroport afin d'y permettre l'accès des trains de grande ligne venant du plateau suisse. Le tableau des coûts de la solution d'ensemble proposée par l'OFT devrait être augmenté de 75 millions. Il se présenterait ainsi :

• L'enfouissement de 2 voies et d'un quai à Cornavin	1,65 milliard
• Les voies de garage « en tiroir » au-delà de la gare actuelle de l'Aéroport	0,08 milliard
• La « Raquette »	1,50 milliard
• Une seconde gare souterraine à l'Aéroport	0,30 milliard
• Une seconde étape d'enfouissement de 2 voies et d'un quai à Cornavin	1,00 milliard
Au total	4.53 milliards

Ces deux voies à tiroir, il faut le relever, n'augmenteraient la capacité de la gare de l'Aéroport que de 4 trains par heure environ. Globalement, la capacité passerait de 8 à 10 actuellement à 12 à 14 après réalisation des deux voies en tiroir. Ces chiffres sont toujours bien inférieurs aux 30 trains que pourra accueillir la gare actuelle aussitôt que la boucle l'aura rendue traversante. Est-ce que ce modeste accroissement de la capacité de la gare de l'Aéroport est suffisant ?

4. L'erreur d'estimation du coût d'une voie double vous a fait émettre des doutes quant à mon estimation du coût du volet ferroviaire en rive droite du projet Genève Route et Rail. Je maintiens sans réserve mon estimation de 730 millions.

Comme je vous l'écris plus haut, les éléments de comparaison de coûts que vous avancez me semblent souffrir d'une erreur d'un facteur de 8 environ. Compter 600 millions pour réaliser une double voie de 500 mètres de longueur, c'est compter 1,2 milliard par kilomètre, soit environ 12 milliards pour le seul CEVA ! Je maintiens que les 3,8 kilomètres de double voie nécessaires au raccordement de l'antenne de l'Aéroport à la ligne de Lausanne, dont un kilomètre en tunnel, et 200 mètres en tranchée couverte

¹ Vous trouverez en annexe à ce courrier un document qui montre la façon dont a été prévu le prolongement sous la Halle 6 de Palexpo de 2 voies ferroviaires, et réservé l'espace disponible. Bien entendu, vous trouverez le même document à l'adresse suivante, aux pages 29 et 30 du Mémoire : <https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>

sous la Halle 6 de Palexpo coûteront environ 530 millions. Mais il me faut insister : le volet « rive droite » du projet Genève Route et Rail remplit toutes les fonctions prévues par les projets de l'OFT. Le coût de ceux-ci est estimé à 4,5 milliards. J'ai estimé le coût du volet ferroviaire de Genève Route et Rail à 730 millions, soit un sixième du coût des projets de l'OFT. Mes raisonnements, mon inquiétude quant à une gestion raisonnable du système ferroviaire à Genève resteraient valables même si mon estimation de coûts était trop basse.

Après cette approche globale de votre réponse, je me permets de reprendre l'un après l'autre, alinéa après alinéa, vos remarques et commentaires. Pour faciliter la lecture, je recours aux caractères italiques gras pour les textes que je reprends mot-à-mot de votre courrier.

5. Rien ne laisse penser que la fréquence des trains qu'offre le projet GeReR serait plus faible que celle qu'offrent les projets du Plan directeur cantonal 2030

De plus, le concept d'offre permet aussi de multiplier les destinations possibles en trajet direct au départ des gares du réseau. Cependant, tel que développé après, cela se fait au détriment de la fréquence des trains, et de la lisibilité de l'offre.

Non, bien au contraire, le projet Genève Route et Rail permettra sur les trajets les plus importants de meilleures fréquences. Il suffit pour s'en convaincre de noter qu'entre Nyon/Coppet/Versoix et Châtelaine le trafic peut être doublé, partagé entre le trajet par l'Aéroport et celui par Cornavin. Il est en effet évident que sans la boucle, c'est le tronçon Cornavin – Châtelaine qui sera le plus chargé.

6. Voir points 2, 3 et 4

Nous avons déjà effectué des études 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. Ce chiffrage, sans doute beaucoup plus précis que celui que vous articulez, est déjà supérieur au chiffrage total de votre projet partiel, sans même intégrer le raccordement au réseau ferroviaire existant, et potentiellement très compliqué entre le Vengeron et Chambésy, ainsi que les probables aménagements nécessaires sur la ligne historique Genève – Lausanne. Cette dernière a en effet été améliorée dans la logique d'une exploitation cadencée de point à point.

Ce paragraphe appelle plusieurs commentaires :

- J'ai déjà commenté l'aspect somptuaire du tronçon que vous décrivez, de 500 mètres de voie double : 600 millions, c'est environ 8 fois trop.
- Les autorités sont-elles conscientes que la capacité de la gare de l'Aéroport est insuffisante pour assurer le trafic attendu, ce qui nécessiterait la création de voies de garages « en tiroir » au-delà des quais actuels, pour réserver ceux-ci aux opérations de chargement et de déchargement des passagers. Si j'avais envisagé cette solution, je pense que j'aurais proposé de traverser les 200 mètres de la Halle 6 de Palexpo par les deux voies réservées, puis de les prolonger au-delà de la Halle par un faisceau de 6 ou 8 voies de 400 mètres de longueur. Il est évident qu'une telle réalisation rendrait inutile la « raquette » et sa propre gare de l'Aéroport. Elle ne rendrait pas pour autant inutile la seconde étape d'enfouissement de voies à Cornavin, estimé à un milliard. J'émetts l'hypothèse que ce serait cette variante d'extension de la capacité de la gare de l'Aéroport, que je décris ici, qui a été estimée à 600 millions, et qui serait à l'origine de l'erreur manifeste que vous commettez.

- Le tronçon entre le Vengeron et la Halte de Genthod-Bellerive n'est évidemment qu'esquissé à ce stade. Il ne fait aucun doute que la difficulté de sa réalisation sera bien moindre que celle de la réalisation des tunnels prévus entre Cornavin et Châtelaine, dans une zone dont la densité construite est à peu près 10 fois plus élevée.
- Je ne connais pas la notion d'*exploitation cadencée de point à point*. Pour ce qui est de l'exploitation cadencée du réseau, le thème revient plus loin dans ce document ; j'y reviendrai à ce moment-là.

7. La boucle peut imposer à certains voyageurs un détour de 9 minutes, mais offre à d'autres un raccourcissement du temps de parcours de 9 minutes. Il est possible de ne provoquer un tel inconvénient que pour un train sur deux. La desserte de l'Aéroport est négligée

Sur le plan de la qualité et de l'attractivité de l'offre, une desserte en boucle entre Genève et Lausanne constitue une dégradation importante pour les voyageurs. En effet, avec ce projet, le temps de parcours direct Genève Cornavin – Lausanne augmenterait d'au moins 9 minutes, soit 42 minutes au lieu des 33 actuellement proposés.

Le temps de parcours offert actuellement est de 36 minutes.

Vous citez un exemple pour affirmer que le projet Genève Route et Rail constitue une dégradation importante pour les voyageurs ; un exemple ne permet aucune conclusion.

Permettez-moi pour vous en convaincre de vous répondre par un autre exemple : avec le projet Genève Route et Rail, le temps de parcours entre la gare de l'Aéroport et n'importe quelle destination située au-delà de Genthod-Bellevue (Lausanne, Bienne, Berne, Sion) est raccourci d'au moins 9 minutes. Je regrette très vivement qu'on ne semble pas se rendre compte, ni à Genève ni à Berne, de l'extraordinaire potentiel de clientèle que l'aéroport offre au rail : il est prévu, pour 2025, (avant même que commenceraient les travaux d'extension de la capacité de Cornavin !) que l'aéroport accueille 25 millions de voyageurs par an, soit en moyenne journalière 70'000 voyageurs, 35'000 par sens. Il me paraît très important qu'on améliore les temps de parcours en train pour ces voyageurs-là : ça renforcerait fortement l'attractivité du chemin de fer, dans un créneau qui lui convient à merveille.

Les trains régionaux emprunteront à l'évidence la boucle dans les deux sens, dans le sens horaire et dans le sens contraire. La question du sens de circulation des trains à longue distance reste ouverte. J'incline désormais à une circulation alternée : un train sur deux quitterait Genève par l'Aéroport, l'autre par Cornavin. Cette alternance permettrait de raccourcir le trajet entre l'Aéroport et Lausanne d'une dizaine de minutes pour un train sur deux, dans chaque sens. Le voyageur régulier, le pendulaire, connaîtra son horaire suffisamment pour choisir le train qui lui est le plus favorable à l'aller comme au retour (par exemple, si son trajet est Lausanne – Cornavin, il prendra à Lausanne le train qui arrive d'abord à Cornavin, et prendra au retour le train qui de Cornavin roule directement à Lausanne, sans passer par l'Aéroport). Au rythme prévu de 4 trains par heure, il n'y a là rien d'insupportable, bien au contraire ; ça diversifie l'offre sans réduire notablement sa fréquence

8. Le projet GeReR offre dès 2025 des correspondances directes entre l'Aéroport d'une part, l'entier de la rive gauche, toute la rive droite au-delà de Genthod-Bellevue, toute la ligne de Bellegarde au-delà de Meyrin d'autre part, sans passage par Cornavin

Par ailleurs, en compensation de l'offre grandes lignes supprimées dans le sens Aéroport – Cornavin, il serait nécessaire de créer une desserte régionale équivalente en termes de fréquence, soit 8 trains par heure en 2025. Cette offre, indispensable pour les déplacements dans l'agglomération, annule le gain de capacité permis en gare de Cornavin par la circulation des trains grandes lignes en sens unique, et pourrait même nécessiter un agrandissement de la gare de l'Aéroport.

Un premier élément de réponse est donné au point précédent : le sens de circulation dans la boucle des trains grandes lignes peut être alterné.

Est-il possible que vous exagériez l'importance de la circulation entre Cornavin et l'Aéroport et vice-versa ? Vous partez du présupposé que tous les voyageurs à l'Aéroport viennent de Cornavin ou s'y rendent : selon cet a priori, tout habitant de Genève qui veut quitter l'Aéroport pour se rendre à Genève doit d'abord se rendre à Cornavin. Or justement, le projet Genève Route et Rail offrira des liaisons ferroviaires directes de l'Aéroport à Lancy, à Carouge, à Champel, aux Eaux-Vives, à Annemasse, à Thonon, à Annecy, qui évitent au voyageur tout transbordement à Cornavin. C'est le soulagement du tronçon Cornavin – Aéroport, plus particulièrement du tronçon Val Ombré – Châtelaine, réalisé grâce à la boucle, qui permet des liaisons directes entre l'Aéroport et Lancy-Pont-Rouge par le tunnel de Châtelaine (tunnel de Furet). Il en est bien sûr de même pour les personnes qui veulent se rendre de l'Aéroport vers le nord-est, Versoix, Coppet, Nyon, Lausanne, etc. : tous ceux-ci n'ont aucun besoin de passer par Cornavin. Une grande partie des habitants de Genève et du Grand-Genève ayant à faire à l'Aéroport n'ont rien à faire à Cornavin

9. Oui, GeReR modifie pour le plus grand profit de notre pays, de la région, de Genève, la logique d'exploitation dans le nœud de Genève

Au-delà de ces aspects d'offre et d'infrastructure, votre projet Route & Rail modifie fondamentalement la logique d'exploitation dans le nœud de Genève.

Oui, bien sûr. Mais bien mieux, et 6 fois moins cher !

10. Le projet GeReR serait parfaitement applicable sans aucune modification de la structure d'horaire du reste du pays. Mais ce serait bien dommage. Il contribuera à permettre l'achèvement du cadencement parfait à Genève et Lausanne, et à raccourcir de 20 minutes la durée du voyage de Genève à Berne.

Il nécessite au minimum la refonte totale de l'horaire sur une très grande partie du réseau suisse à voie normale, et au maximum la remise en cause du principe même de cadencement, tel qu'il est appliqué dans toute la Suisse.

Non, certainement pas. Le système mis en place par Rail 2000 est inachevé. Pour le moment, il ne fonctionne parfaitement sur l'axe principal est-ouest qu'à Berne et Zurich. Pour étendre sa perfection, il faudrait l'horaire cadencé à Lausanne, et à Genève.

Pour obtenir ce résultat, il peut être nécessaire d'introduire dans l'horaire des temps de parcours ou d'arrêt plus longs que nécessaires. L'OFT et les CFF partagent le secret de ces ralentissements artificiels, qui sont de ce fait difficiles à connaître. Il y a des indices pourtant. Par exemple, jusqu'à l'année dernière, l'arrêt le plus bref en gare de l'Aéroport était de 11 minutes. Cette année, il a pu passer à 6 minutes, sans qu'il y ait aucun changement pour le justifier. L'année dernière, le temps de parcours de Lausanne à Cornavin était de 34 minutes, il a passé à 36 minutes. Entre Cornavin et l'Aéroport, certains trains prennent 7 minutes, d'autres 6. Il faut bien connaître le réseau et ses

subtilités pour évaluer les vrais temps de parcours minimaux. Leur connaissance est évidemment essentielle pour établir un nouvel horaire, rendu nécessaire par une modification des infrastructures.

Un deuxième facteur qu'il faut prendre en compte découle de l'évolution de la technique des convois. Les trains à deux étages qui vont être introduits dans une année sur la magistrale est-ouest permettront des vitesses moyennes nettement supérieures, surtout pour parcourir les tracés tourmentés : ils accélèrent nettement plus fortement, franchissent les courbes plus rapidement sans pour autant que les voyageurs en soient incommodés.

Enfin, bien sûr, la boucle de l'Aéroport raccourcit le trajet des trains de 6 kilomètres, et le trajet Aéroport – Lausanne est d'un kilomètre plus court que le trajet Cornavin – Lausanne.

La prise en compte de ces différents éléments ramène le temps de parcours d'un train circulant de Zurich à Zurich en passant par Genève à environ 5 heures et 7 minutes (Zh – Be 56', Be-Ls 58', Ls-Cornavin 31', Cornavin – Aéroport 6', Aéroport – Ls 30', Ls – Be 58', Be – Zh 56', tous les arrêts de 2 '). Sur une économie de temps de 36 minutes (aller et retour Zurich – Genève – Zurich) il ne manque donc que quelques minutes à gagner pour obtenir un double avantage :

- un gain d'une vingtaine de minutes sur le trajet Genève – Zurich, et
- un cadencement parfait à Genève et à Lausanne.

Mais, bien sûr, il est parfaitement possible d'adapter l'horaire au système de la boucle, sans aucunement toucher au système cadencé actuel. Sur l'économie de temps de 36 minutes (aller et retour Zurich – Genève – Zurich), la boucle n'en entraîne que 12. Pour éviter toute nécessité de modification de l'horaire du réseau suisse, il suffit (par exemple) d'augmenter de 4 minutes (36' au lieu de 32') le temps de parcours de Genève à Lausanne et d'une minute les temps d'arrêt à Cornavin, à l'Aéroport et à Lausanne (3 minutes d'arrêt au lieu de 2 !). Le temps de parcours Lausanne – Genève – Lausanne sera donc exactement le même qu'aujourd'hui, malgré le raccourcissement que permet la boucle. De cette façon, le changement qu'entraînerait la boucle ne nécessiterait aucune modification de l'horaire du reste du réseau suisse, nulle part.

Ce serait pourtant dommage que le projet de boucle soit rejeté, alors qu'il contribue de manière décisive à l'achèvement du système cadencé sur l'axe magistral est-ouest, y intégrant, enfin, Genève et Lausanne, et ceci alors que des nouveaux trains plus puissants et plus rapides vont être mis en service.

11. L'OFT n'a-t-elle pas pour tâche de coordonner les besoins en grandes lignes et en trafic régional pour établir un réseau rationnel, rapide et économique

La planification des projets ferroviaires se fait selon un processus bien précis dans le cadre de notre législation, c'est aux cantons concernés de fixer ces priorités et de nous en faire la demande.

Oui, et non. Pour ce qui est des grandes lignes, n'est-ce pas à l'OFT qu'incombe la tâche d'établir les besoins? J'ai peut-être mal compris, mais je pensais qu'il revenait à l'OFT de coordonner les besoins en grandes lignes et les besoins en trafics régionaux émis par les régions pour établir un réseau rationnel, rapide et économique.

12. L'OFT Maître d'œuvre du réseau ferroviaire suisse

Actuellement la planification PRODES 2025 est en cours de réalisation et nous travaillons sur les projets de PRODES 2030 qui feront l'objet d'un message en 2018 aux chambres fédérales.

J'ai bien compris, je crois, la structure mise en place par FAIF. Elle prévoit un « Programme (d'ensemble) de développement stratégique » (PRODES) qui comprend toute une série de parties du « Programme de développement stratégique », réparties géographiquement dans l'ensemble de la Suisse. La structure FAIF commande ensuite de décider des « Etapes d'aménagement du Programme de développement stratégique » (EA PRODES).

Il m'apparaît clairement que des problèmes comme ceux qui font l'objet de notre correspondance, qui touchent tous aux infrastructures ferroviaires de Genève, doivent faire l'objet d'une étude d'ensemble, tenant compte des demandes en grandes lignes (il appartient à l'OFT de les dégager) et en trafic régional (exprimées par les régions), à long terme. Cette étude conduit à la mise sur pied de la partie genevoise du Programme de Développement Stratégique. L'ordre de réalisation du Programme de développement stratégique, qui concerne l'ensemble de la Suisse est décidé tous les 5 ans environ par le Parlement, en fonction des moyens financiers.

Ce processus me paraît parfaitement rationnel.

Il met en évidence le rôle essentiel de l'OFT, qui a pour tâches,

1. de dégager les besoins à long terme du trafic de grandes lignes,
2. de collecter les demandes des régions et d'en examiner la pertinence et l'urgence,
3. de mettre sur pied le projet qui répond le plus avantageusement à l'ensemble des besoins et des demandes.

Il m'apparaît dès lors qu'en l'occurrence, à Genève, il appartient à l'OFT d'analyser et de trancher si c'est :

- l'ensemble des projets actuellement connus, qui forment un enchaînement coûtant 4,5 milliards, ou bien
- le projet Genève Route et Rail, dont le coût est évalué à 730 millions,

qui doit être inscrit dans le Programme de développement stratégique.

Le projet à 730 millions (un sixième de 4,5 milliards !) ne touche pas à la gare de Cornavin, est beaucoup plus facile à réaliser, évite d'ouvrir un chantier pharaonique de 6 ans en plein centre-ville, offre une solution au problème du transport des matières dangereuses.

Il appartient au Conseil fédéral d'accorder la dérogation au délai fixé par l'Etape d'Aménagement 2025 de PRODES : les travaux qui dureraient 6 ans, devraient être finis en 2025. Ils n'auront pas même commencé. Le renvoi n'est pas minime, le retard est d'au moins 6 ans. Il me semble que s'ouvre ainsi une voie de sortie à un dossier bien mal parti.

Permettez-moi de le répéter ici. Vous avez devant les yeux deux projets, qui remplissent les mêmes fonctions, à de très petites différences près. L'un coûterait 4,5 milliards, l'autre 800 millions. Si c'est le projet à 4,5 milliards qui se réalise, l'investissement serait de 800 millions, et les 3,7 milliards de différence seraient une simple dépense, et non un investissement, puisqu'ils ne rapporteraient rien de plus. Bien sûr, les entreprises seraient contentes, mais autant leur commander des travaux utiles.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce dossier portant sur un enjeu de plusieurs milliards, dont au moins la moitié à charge de la Confédération, et donc des contribuables de toute la Suisse, et le reste à charge des contribuables genevois, je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma plus parfaite considération.

P.S. : Une association, « Genève Route et Rail », s'est créée à Genève pour demander que mon projet soit examiné avec le plus grand soin. Cette association a décidé de lancer une pétition conforme à l'article 33 de la Constitution genevoise demandant, pour l'essentiel, que je sois entendu par les commissions du Grand Conseil qui seront appelées à examiner cette question.

Annexe : Prolongation de la ligne ferroviaire au-delà de la gare de l'Aéroport – Plan et coupe

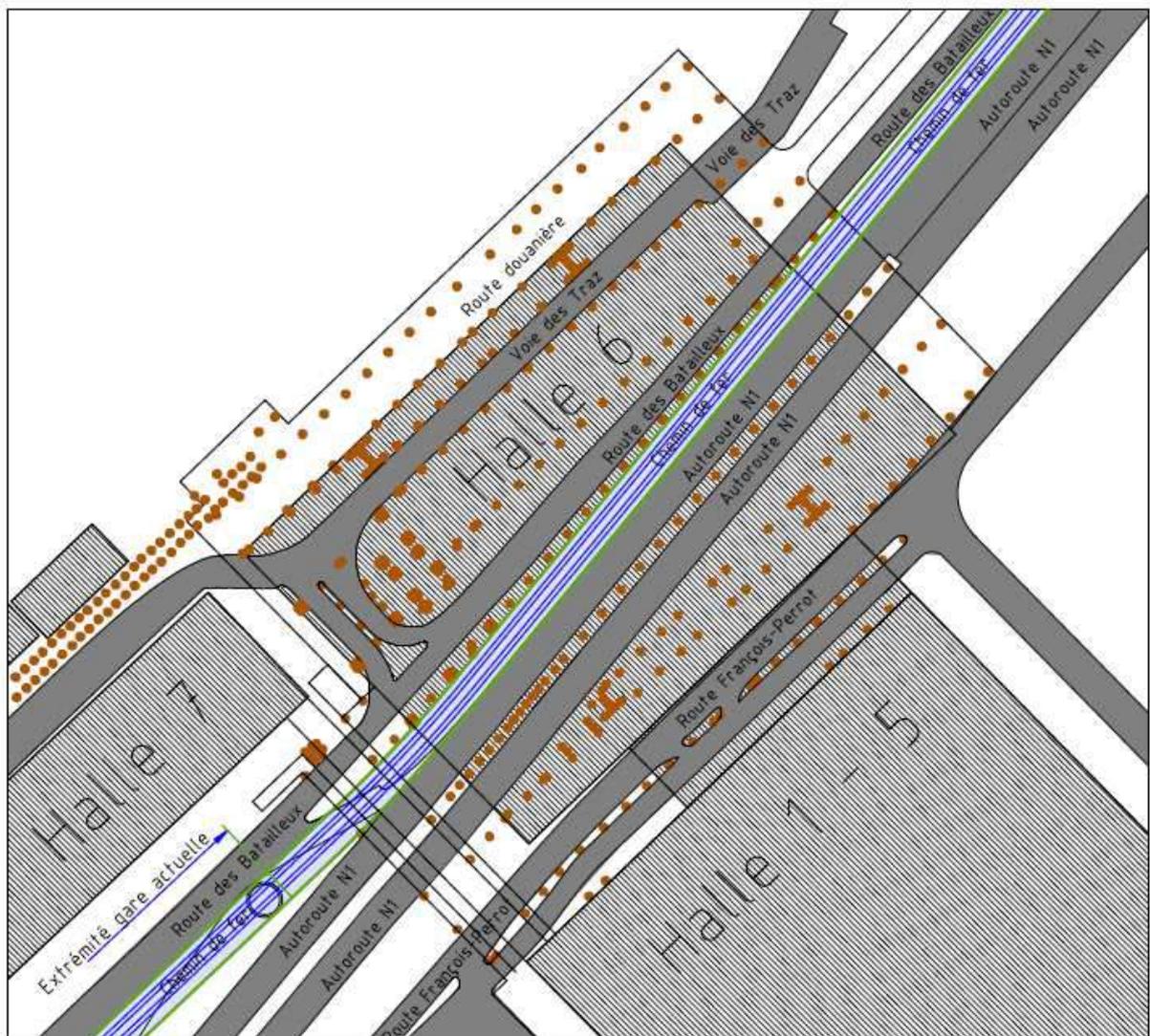
Prolongation de la ligne ferroviaire au-delà de la gare – Aéroport

Les CFF ont dès la construction de la gare de l'Aéroport envisagé le prolongement de la ligne de l'Aéroport, pour rejoindre la ligne Lausanne-Cornavin et pour créer des voies de dépôt au-delà de la zone aéroportuaire.

Comme en témoignent ce plan et ce profil en travers de la Halle 6 de Palexpo, les autorités genevoises ont eu grand soin d'en réserver la possibilité.

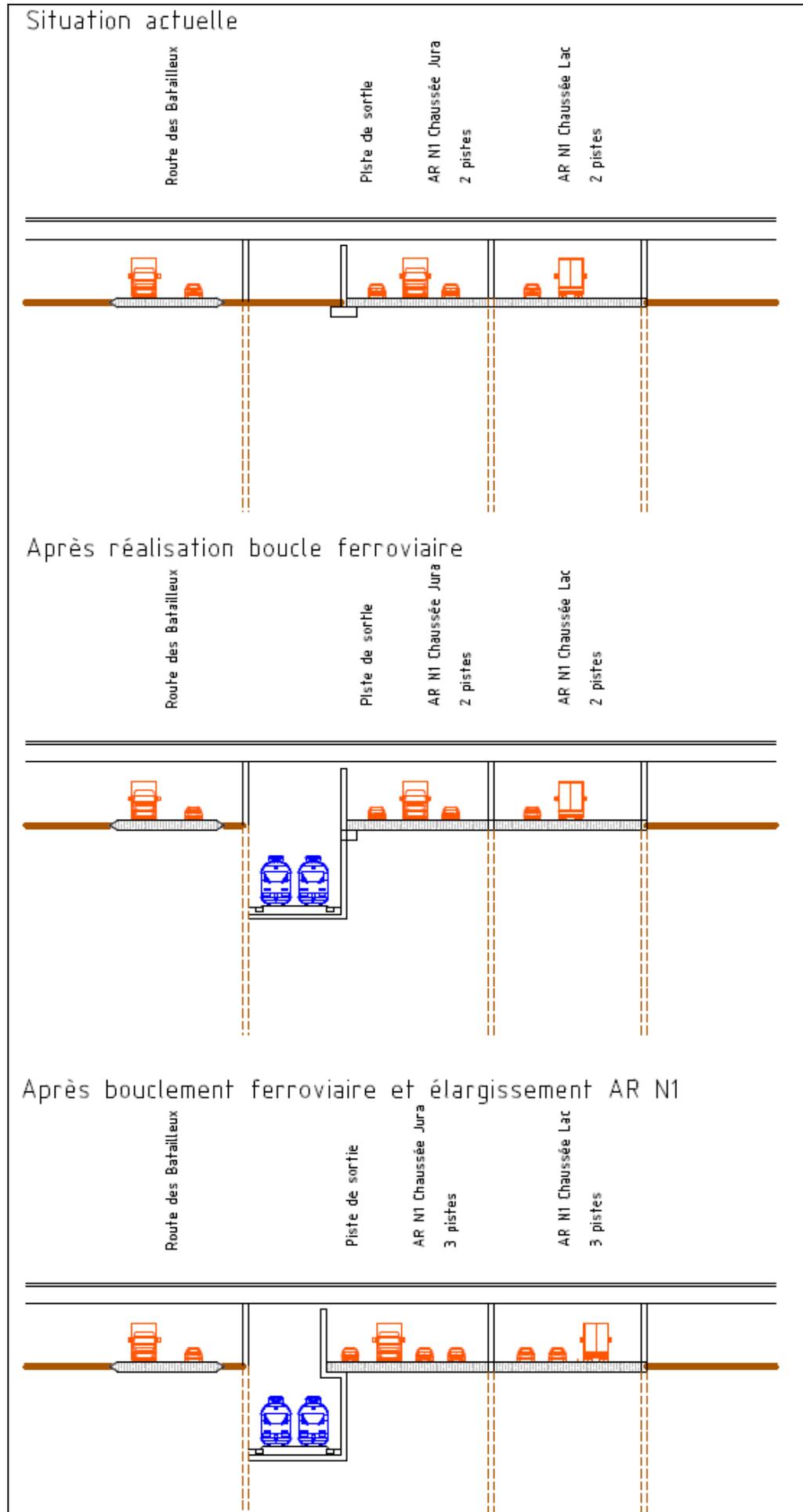
Il serait évidemment plus qu'opportun de prévoir une réalisation coordonnée, si ce n'est simultanée, de la ligne ferroviaire et de l'élargissement de l'autoroute.

1. Plan



La disposition des pieux, construits lors de l'édification de la halle n° 6, témoigne du fait que le tracé de la boucle ferroviaire rejoignant la ligne de Lausanne à Genthod a été réservé.

2. Profil en travers



<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Office fédéral des transports (OFT)
3003 Berne

Paudex, le 2 juin 2016

Genève Route et Rail - Demande d'accès à des documents officiels

Mesdames, Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi fédérale sur le principe de la transparence dans l'administration (LTrans), je demande à avoir accès aux documents officiels ci-après.

1. Désignation du ou des document(s)

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.

2. Mode de consultation souhaité

Je souhaite consulter le document sur place, auprès du service compétent.

3. Facture

J'ai pris connaissance du fait que l'accès à des documents officiels donne lieu en règle générale au paiement d'un émolument. Veuillez, s'il y a lieu, envoyer la facture à mon adresse.

Je vous prie de prendre position sur ma demande dans les 20 jours et de m'informer si ce délai devait être prolongé.

En vous remerciant d'ores et déjà de votre collaboration, je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'expression de ma parfaite considération.

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Préposé fédéral à la protection des données et à la
transparence
Feldeggweg 1
CH - 3003 Berne

Paudex, le 27 juin 2016

Demande en médiation (non-respect du délai)

Genève Route et Rail - Demande d'accès à des documents officiels

Mesdames, Messieurs,

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.

En vous remerciant d'ores et déjà de votre collaboration, je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'expression de ma parfaite considération.

Annexes : Copie de ma demande d'accès
 Lettre de l'OFT du 27 avril 2016 à laquelle se réfère ma demande d'accès

Rodolphe.Weibel

De: michel.paccaud@bav.admin.ch
Envoyé: mercredi, 29. juin 2016 09:55
À: rodolphe.weibel@bluewin.ch
Cc: Wolf-Dieter.Deuschle@bav.admin.ch
Objet: lettre 2 juin 2016

Bonjour Monsieur,

Nous vous informons que vous allez recevoir très prochainement une réponse à votre demande du 2 juin 2016.

Merci de votre compréhension.

Meilleures salutations/ mit freundlichen Grüssen

Michel Paccaud
Chef de projet Planification

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT
Division Infrastructure - Section Planification
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, Postadresse: 3003 Bern
Tel + 41 58 463 21 71 (nouveau numéro de téléphone)
Fax + 41 58 463 55 95 (nouveau numéro de fax)
Portable + 41 79 541 06 15
michel.paccaud@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Infrastructure

CH-3003 Berne, OFT

Monsieur
Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé
Ch. du Coutzet 14
1094 Paudex

Référence du dossier: BAV-212.3-00007/00019/00002/00001
Votre référence:
Notre référence: pam
Dossier traité par: Michel Paccaud
Berne, le 5 juillet 2016

Demande de documents

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre demande du 2 juin 2016 concernant l'autorisation de consulter une étude et vous prions d'excuser l'enregistrement et le traitement tardifs de votre demande.

Nous envisageons de vous accorder l'accès à l'étude en question.

Etant donné que celle-ci contient des données personnelles, nous sommes tenus de consulter les CFF et de leur donner la possibilité de se prononcer sur votre demande moyennant un délai de dix jours (art. 11 de la loi du 17 décembre 2004 sur la transparence [LTrans ; RS 152.3]).

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

Office fédéral des transports

Wolf Dieter Deuschle, chef de section
Section Planification

Office fédéral des transports OFT
Adresse postale: 3003 Berne
Adresse physique: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Michel Paccaud
Tél. +41 58 463 21 71, Fax +41 58 462 55 95
michel.paccaud@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch





Référence du dossier: BAV-212.3-00007/00019/00002/00001

Copie par courriel à:

- B. Pavageau, République et canton de Genève
- CFF Infrastructure, M. Philippe Gauderon

benoit.pavageau@etat.ge.ch
philippe.gauderon@sbb.ch

Interne par pointeur à:

- pl/aa
- dew, pam, bec, hem

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Office fédéral des transports (OFT)
3003 Berne

Paudex, le 10 juillet 2016

Genève Route et Rail - Demande d'accès à des documents officiels

Mesdames, Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi fédérale sur le principe de la transparence dans l'administration (LTrans), je demande à avoir accès aux documents officiels ci-après.

1. Désignation du ou des document(s)

La Convention cadre relative à l'extension de capacité du nœud de Genève, signée à Genève par les parties le 7 décembre 2015, fait état au deuxième point de l'alinéa 4.1.2 d'une étude préliminaire de juin 2014.

Je souhaite pouvoir consulter les documents établis dans le cadre de cette étude.

2. Mode de consultation souhaité

Je souhaite consulter le document sur place, auprès du service compétent.

3. Facture

J'ai pris connaissance du fait que l'accès à des documents officiels donne lieu en règle générale au paiement d'un émolument. Veuillez, s'il y a lieu, envoyer la facture à mon adresse.

Je vous prie de prendre position sur ma demande dans les 20 jours et de m'informer si ce délai devait être prolongé.

En vous remerciant d'ores et déjà de votre collaboration, je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'expression de ma parfaite considération.

Rodolphe.Weibel

De: michel.paccaud@bav.admin.ch

Envoyé: jeudi, 21. juillet 2016 22:38

À: rodolphe.weibel@bluewin.ch

Cc: Daniela.Michaelis@bav.admin.ch; peter.koenig@bav.admin.ch; Wolf-Dieter.Deuschle@bav.admin.ch; Julie.Lietha@bav.admin.ch; Markus.Hoenke@bav.admin.ch; Marcel.Hepp@bav.admin.ch

Objet: Demande à l'OFT

Bonjour, Monsieur,

Concernant votre demande, nous vous informons qu'à cause de la prolongation légale selon l'art. 22a al. 1 lit. b PA, le délai impartit aux CFF s'écoulera le 16 août seulement.

Nous vous remercions de votre compréhension.

Meilleures salutations/ mit freundlichen Grüßen

Michel Paccaud

Chef de projet Planification

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Division Infrastructure - Section Planification

Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, Postadresse: 3003 Bern

Tel + 41 58 463 21 71 (nouveau numéro de téléphone)

Fax + 41 58 463 55 95 (nouveau numéro de fax)

Portable + 41 79 541 06 15

michel.paccaud@bav.admin.ch

www.bav.admin.ch

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Préposé fédéral à la protection des données et à la
transparence
Feldeggweg 1
CH - 3003 Berne

Paudex, le 22 juillet 2016

Votre référence :A2016.06.26-0017/SCR

Demande en médiation (non-respect du délai)

Genève Route et Rail - Demande d'accès à des documents officiels

Madame, Monsieur,

Je vous transmets copies de deux messages que m'a fait parvenir l'Office fédéral des Transports :

1. lettre datée du 5 juillet 2016,
2. courriel du 21 juillet 2016.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Annexes : Mentionnées

Rodolphe Weibel
Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale
Coutzet 14
1094 Paudex
021 791 26 83
Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Préposé fédéral à la protection des données et à la
transparence
Feldeggweg 1
CH - 3003 Berne

Paudex, le 4 août 2016

Demande en médiation (non-respect du délai)

Genève Route et Rail - Demande d'accès à des documents officiels

Mesdames, Messieurs,

Le 10 juillet 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).

En vous remerciant d'ores et déjà de votre collaboration, je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'expression de ma parfaite considération.

Annexe : Copie de ma demande d'accès datée du 10 juillet 2016



CH-3003 Berne_PFPDT_PA

Rodolphe Weibel
Coutzet 14
1094 Paudex

Vos références: ---
Nos références: A2016.08.08-0012 / PA
Spécialiste: Alessandra Prinz
Berne, le 09.08.2016

Accusé de réception : Votre demande en médiation du 4 août 2016

Monsieur,

Par la présente, nous vous confirmons que votre demande en médiation concernant l'Office fédéral des transports nous est parvenue le 5 août 2016. Nous allons ouvrir une procédure de médiation au sens de l'art. 13s de la Loi sur la transparence.

Nous sommes au regret de vous communiquer que nous ne serons probablement pas en mesure de mener à terme la procédure de médiation dans le délai de 30 jours prévu par la loi. Nous mettons cependant tout en œuvre pour traiter votre demande en médiation dans les meilleurs délais. Nous vous informerons de l'avancement de la procédure.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Alessandra Prinz

Rodolphe.Weibel

De: Marcel.Hepp@bav.admin.ch

Envoyé: mercredi, 31. août 2016 14:57

À: Rodolphe.weibel@bluewin.ch

Cc: alessandra.prinz@edoeb.admin.ch; Wolf-Dieter.Deuschle@bav.admin.ch;
peter.koenig@bav.admin.ch; remi.wurtz@etat.ge.ch; xavier.panchaud@sbb.ch

Objet: Votre demande du 2 juin 2016

Monsieur,

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.

J'ai organisé une réunion le 6 septembre 2016, au retour de vacances du collaborateur chargé de ce dossier, afin de pouvoir affirmer définitivement si l'OFT possède ou non les documents en question. Nous vous informerons en définitive sur ce point immédiatement après ladite réunion.

Je regrette de ne pas pouvoir vous donner de réponse plus complète pour l'instant.

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

Marcel Hepp

Juriste

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Office fédéral des transports

Section Droit

Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, adresse postale : 3003 Berne

Tél +41 58 463 00 92

Fax +41 58 462 58 11

marcel.hepp@bav.admin.ch

Rodolphe.Weibel

De: michel.paccaud@bav.admin.ch

Envoyé: mardi, 6. septembre 2016 16:22

À: alessandra.prinz@edoeb.admin.ch; rodolphe.weibel@bluewin.ch

Cc: Marcel.Hepp@bav.admin.ch; peter.koenig@bav.admin.ch; Daniela.Michaelis@bav.admin.ch; christophe.beuret@bav.admin.ch; Wolf-Dieter.Deuschle@bav.admin.ch

Objet: TR: Réponse

Madame, Monsieur,

Nous nous référons à la demande de M. Weibel du 2 juin 2016 concernant l'autorisation de consulter des documents officiels de notre office selon la Loi sur la transparence (LTrans, RS 152.3).

Le plan-cadre Genève est un document en cours d'élaboration par les CFF. Les informations extraites de celui-ci qui vous ont été communiquées ne sont ni validées, ni définitives. De ce fait, nous ne sommes pas en possession d'un document attestant de cette estimation de 600 MCHF. Notre courrier de ce printemps a été envoyé d'entente avec le canton de Genève, qui a le lead du dossier et qui nous a communiqué ces estimations.

Nous regrettons de ne pas encore pouvoir accéder positivement à votre requête.

Meilleures salutations/ mit freundlichen Grüssen

Michel Paccaud

Chef de projet Planification

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Division Infrastructure - Section Planification

Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, Postadresse: 3003 Bern

Tel + 41 58 463 21 71 (nouveau numéro de téléphone)

Fax + 41 58 463 55 95 (nouveau numéro de fax)

Portable + 41 79 541 06 15

michel.paccaud@bav.admin.ch

www.bav.admin.ch



Berne, le 13 décembre 2016

**Recommandation
selon l'art. 14 de la loi sur la transparence
concernant la procédure de médiation entre**

**X
(demandeur)**

et

**l'Office fédéral des transports
(OFT)**

I. Le Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence constate :

1. Le 13 avril 2016, le demandeur (privé) a adressé un courrier à l'Office fédéral des transports (OFT) à propos du projet Genève Route et Rail.
2. Par courrier du 27 avril 2016, l'OFT a répondu au demandeur en lui indiquant notamment avoir « déjà effectué des études avec les CFF [Chemins de fer fédéraux] 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 ».
3. Par courrier du 2 juin 2016, conformément à la loi fédérale sur le principe de la transparence dans l'administration (Loi sur la transparence, LTrans, RS 152.3), le demandeur a requis auprès de l'OFT de pouvoir « consulter les documents établis dans le cadre de l'étude mentionnée ».
4. Sa demande d'accès étant restée sans réponse à l'échéance des délais fixés à l'autorité pour prendre position, le demandeur a déposé, le 27 juin 2016, une demande en médiation auprès du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (Préposé).
5. Par courrier du 28 juin 2016, le Préposé a accusé réception de la demande en médiation et, le même jour, a informé l'OFT par courriel du dépôt de la demande en médiation et lui a imparti un délai de 10 jours pour lui transmettre les documents concernés ainsi qu'une prise de position détaillée.
6. Par courrier du 5 juillet 2016 adressé au demandeur, l'OFT a indiqué qu'il envisageait d'accorder l'accès à l'étude en question mais qu'il devait au préalable consulter les CFF et leur donner la possibilité de se prononcer sur la demande d'accès étant donné que l'étude demandée contient des données personnelles. Par courrier du même jour, l'OFT s'est adressé aux CFF en leur demandant si, et dans quelle mesure, ils entendaient accorder l'accès à « l'étude CFF Plan cadre Genève ». L'OFT a par ailleurs communiqué aux CFF qu'il avait « l'intention d'autoriser la consultation de cette étude, à moins qu'il y ait un motif d'exception ».



conformément à l'art. 7 de la loi du 17 décembre 2004 sur la transparence (LTrans). Un motif d'exception n'entraîne pas le refus de la consultation de l'étude, mais uniquement le noircissement des passages donnant lieu à l'exception ».

7. Le 8 juillet 2016, l'OFT a communiqué au Préposé qu'il n'était pas en mesure d'accorder l'accès au document demandé car celui-ci, par mégarde, n'avait pas été enregistré dans son système de gestion des dossiers (« *weil das Dokument versehentlich nicht im Geschäftsverwaltungssystem registriert worden war* »). Le même jour, le Préposé a accusé réception des informations transmises par l'OFT et lui a demandé de lui faire parvenir une prise de position motivée et, le cas échéant, celle des CFF.
8. Par courriel du 2 août 2016, l'OFT a indiqué au Préposé que le délai imparti aux CFF pour prendre position s'écoulera au 16 août 2016 seulement ; l'information avait au préalable été transmise au demandeur par courriel du 21 juillet 2016.
9. Par courriel du 25 août 2016, l'OFT a transmis une clarification provisoire au Préposé. L'autorité a indiqué qu'elle ne disposait pas d'une étude confirmant les informations qui ont été transmises au demandeur concernant l'estimation des CFF à quelques 600 millions de francs pour la création de deux voies de 500m sous Palexpo. Le chiffre leur a probablement été communiqué par oral en rapport avec les travaux des CFF relatifs au plan cadre Genève. L'autorité a également indiqué qu'elle tiendra le demandeur informé aussitôt qu'elle aura définitivement clarifié si elle possède un projet du plan cadre Genève ou une étude confirmant les informations transmises au demandeur.
10. Le Préposé a sollicité l'OFT par courriel du 29 août 2016 et lui a indiqué que le délai pour la prise de position des CFF était déjà écoulé depuis plusieurs jours. Il a demandé de lui transmettre sans tarder l'étude en question et de motiver juridiquement si, et dans quelle mesure, l'OFT entend accorder l'accès audit document
11. Au cours d'un entretien téléphonique du 31 août 2016, l'OFT a indiqué au Préposé qu'une réunion aura lieu le 6 septembre avec les personnes en charge du dossier au sein de l'Office afin de déterminer si ledit document existe réellement. Le Préposé a expliqué à l'autorité que les documents demandés peuvent également consister en un projet, une annotation ou toute autre sorte de document, et par conséquent être fournis sous cette forme au demandeur. Au cours du même entretien, le Préposé a demandé à l'OFT de vérifier s'il n'était pas en possession de l'information demandée. Par courriel du même jour, l'autorité a informé le demandeur qu'elle n'avait malheureusement pu trouver aucun document attestant des informations qu'elle lui a transmises.
12. Le 6 septembre 2016, une réunion a eu lieu au sein de l'OFT. Le même jour, par courriel adressé au demandeur et au Préposé, l'OFT a expliqué que « *le Plan-cadre Genève est un document en cours d'élaboration par les CFF. Les informations extraites de celui-ci qui vous ont été communiquées ne sont ni validées, ni définitives. De ce fait, nous ne sommes pas en possession d'un document attestant de cette estimation de 600 MCHF. Notre courrier de ce printemps a été envoyé d'entente avec le canton de Genève, qui a le lead du dossier et qui nous a communiqué ces estimations* ».
13. Les allégations du demandeur et de l'OFT sont prises en compte, dans la mesure où cela s'avère nécessaire, dans les considérants ci-après.



II. Le Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence considère ce qui suit :

A. Considérants formels : Médiation et recommandation selon l'art. 14 LTrans

14. Le demandeur a déposé une demande d'accès au sens de l'art. 10 LTrans auprès de l'OFT et n'a pas reçu de réponse de l'autorité. Etant partie à la procédure préliminaire de demande d'accès, il est légitimé à déposer une demande en médiation (art. 13 al. 1 let. a LTrans). Celle-ci a été remise selon la forme prescrite (forme écrite simple) et dans le délai légal (20 jours à compter de l'échéance des délais fixés à l'autorité pour prendre position) au Préposé (art. 13 al. 2 LTrans).
15. La procédure de médiation peut se dérouler par écrit ou par oral (en présence de tous les intéressés ou de certains d'entre eux), sous l'égide du Préposé. C'est à lui qu'il incombe de fixer les modalités.¹ Si la médiation n'aboutit pas ou si aucune solution consensuelle n'est envisageable, le Préposé est tenu par l'art. 14 LTrans de formuler une recommandation fondée sur son appréciation du cas d'espèce.

B. Considérants matériels

16. Selon l'art. 12 al. 1 de l'ordonnance sur le principe de la transparence dans l'administration (Ordonnance sur la transparence, OTrans, RS 152.31), le Préposé examine la licéité et l'adéquation de l'appréciation de la demande d'accès par l'autorité. Il peut ainsi vérifier dans le cadre de la procédure de médiation si la demande d'accès a été traitée conformément à la loi par l'autorité. Ainsi, le Préposé vérifie notamment si l'autorité compétente dans le cadre d'une demande d'accès a correctement appliqué les dispositions relatives à la notion de document officiel (art. 5 LTrans) ainsi que la clause d'exception (art. 7 s. LTrans), ou les dispositions relatives à la protection des données personnelles (art. 9 LTrans). Par ailleurs, il peut examiner, pour tous les domaines dans lesquels la loi sur la transparence confère un certain pouvoir d'appréciation à l'autorité (p.ex. les modalités d'accès à des documents officiels) si la solution retenue par l'autorité est adéquate et proportionnée au vu des circonstances du cas d'espèce. Le Préposé peut faire des propositions dans le cadre de la procédure de médiation (art. 12 al. 2 OTrans) ou le cas échéant émettre une recommandation (art. 14 LTrans).²
17. Selon l'art. 6 al. 1 LTrans, toute personne a le droit de consulter des documents officiels et d'obtenir des renseignements sur leur contenu. La notion de document officiel est définie à l'art. 5 LTrans. Le Tribunal administratif fédéral en a déduit la définition suivante : « *on entend par document officiel toute information qui a été enregistrée sur un quelconque support (let. a), qui est détenue par l'autorité dont elle émane ou à laquelle elle a été communiquée (let. b) et qui concerne l'accomplissement d'une tâche publique (let. c). En revanche, selon l'art 5 al. 3 LTrans, ne sont pas considérés comme des documents officiels les documents qui sont commercialisés par une autorité (let. a), qui n'ont pas atteint leur stade définitif d'élaboration (let. b) ou qui sont destinés à l'usage personnel (let. c) ».*³
18. Il découle explicitement de l'art. 5 al.1 let b LTrans que l'information doit être détenue par l'autorité, qu'elle émane de celle-ci ou qu'elle lui ait été communiquée. Le document demandé dans lequel l'information est contenue doit se trouver en possession effective de l'autorité sollicitée. Cette règle signifie que l'autorité doit elle-même être en mesure d'accéder à

¹ Message relatif à la loi fédérale sur la transparence dans l'administration (Loi sur la transparence, LTrans) du 12 février 2003, FF 2003 1807 (cité : FF 2003), FF 2003 1865.

² GUY-ECABERT, in: Brunner/Mader (éd.), Stämpfli Handkommentar zum BGÖ, Berne 2008, n° 8 ad art. 13.

³ Arrêt du TAF A-4500/2013 du 27 février 2014, consid. 3.3.



l'information pour qu'elle puisse ensuite en accorder l'accès au public⁴, indépendamment de savoir si l'information a été enregistrée ou non dans son système de gestion des dossiers.

19. Dans un premier temps, l'autorité a affirmé dans son courrier du 27 avril 2016 avoir effectué des études avec les CFF concernant des travaux estimés à 600 millions de francs. A la lecture de ce dernier, il porte à croire que l'OFT est en possession desdites études : il serait en effet difficilement concevable de mener conjointement de telles études avec les CFF sans les avoir à sa disposition. De plus, dans ses deux courriers du 5 juillet 2016 adressés au demandeur et aux CFF, l'OFT a laissé entendre qu'il envisageait d'accorder l'accès aux documents demandés. Dans un deuxième temps, l'autorité a en revanche indiqué que l'étude CFF plan cadre Genève n'avait pas été enregistrée dans son système de gestion des affaires et que, par conséquent, elle n'était pas en sa possession. Finalement, dans son courriel du 6 septembre, l'autorité a indiqué que l'étude était en fait un document en cours d'élaboration par les CFF et que les informations extraites de celle-ci n'étaient ni validées ni définitives et, de ce fait, qu'elle n'était pas en possession d'un document attestant des informations transmises au demandeur.
20. Dans le cadre de la procédure de médiation, l'autorité est obligée de collaborer avec le Préposé (art. 12b OTrans). Cela implique que cette dernière est tenue de lui transmettre les documents requis dans le délai imparti, peu importe leur stade d'élaboration (art. 12b al. 1 let. b OTrans). Le but de cette disposition est que le Préposé puisse recevoir tous les documents utiles afin d'estimer en pleine connaissance de cause si ces derniers remplissent les conditions requises par l'art. 5 LTrans pour la qualification d'un document officiel. De la sorte, le Préposé peut se prononcer sur l'existence ou non d'un document au sens de la loi sur la transparence, respectivement sur son stade définitif d'élaboration et ainsi examiner la limitation ou le refus d'accès de l'autorité. Selon le message de la loi sur la transparence – récemment repris par la jurisprudence du Tribunal administratif fédéral – lorsque le demandeur met en doute la véracité de la constatation d'inexistence établie par l'administration, le Préposé fédéral ne peut pas se limiter à prendre acte de la déclaration de l'administration. Il doit prendre des mesures d'instruction afin d'être en mesure de mettre en balance la vraisemblance et le sérieux des allégations du demandeur et de l'administration.⁵ Dans ce sens, l'art. 20 LTrans confère au Préposé le droit d'obtenir des renseignements et de consulter les documents dans le cadre de la procédure de médiation. Cependant, ce dernier ne dispose d'aucun moyen de contraindre l'autorité de les lui transmettre.
21. Dans le cas d'espèce, le Préposé a, à plusieurs reprises, enjoint l'autorité de lui transmettre les documents concernés ou les informations requises par le demandeur et ce, peu importe leur forme ou stade d'élaboration. Au final, il lui a été communiqué que les informations requises ne sont pas à disposition de l'autorité. De ce fait, le Préposé n'est pas en mesure de se prononcer quant à l'existence ou le stade définitif d'élaboration des documents. Au vu des explications données par l'OFT dans le cadre de la demande d'accès, les doutes que le demandeur a émis quant à l'existence respectivement à la non-existence de l'étude en question ou de documents élaborés dans ce cadre sont aisément compréhensibles. Cependant, ceci est contrebalancé par le fait que le Préposé doit, au cours de la procédure de médiation, pouvoir se fier aux déclarations de l'administration.
22. *Au vu de l'exposition par l'OFT des faits déterminants pour le Préposé, l'inexistence de documents établis dans le cadre de l'étude CFF plan cadre Genève au sein de l'autorité doit être présumée, raison pour laquelle aucun accès ne peut être accordé.*

⁴ FF 2003 1835 ; arrêt du TAF A-4049/2009 du 3 mai 2010 consid. 10.1.

⁵ FF 2003 1835 ; arrêt du TAF A-7235/2015 du 30 juin 2015 consid. 5.4.



III. Se fondant sur les considérants susmentionnés, le Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence recommande ce qui suit :

23. Selon les déclarations de l'OFT, ce dernier n'est pas en possession de l'étude CFF plan cadre Genève ou de tout autre document établi dans le cadre de cette dernière. En conséquence, l'OFT ne peut y accorder l'accès.
24. Dans les dix jours à compter de la réception de la recommandation, le demandeur peut requérir que l'OFT rende une décision selon l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA, RS 172.021) s'il n'est pas d'accord avec la recommandation (art. 15 al. 1 LTrans).
25. L'Office fédéral des transports rend la décision dans les 20 jours à compter de la réception de la requête de décision (art. 15 al. 3 LTrans).
26. Par analogie à l'art. 22a PA, les délais fixés en jours par la loi ou par l'autorité ne courent pas :
a. du 7^e jour avant Pâques au 7^e jour après Pâques inclusivement ; b. du 15 juillet au 15 août inclusivement ; c. du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.
27. La présente recommandation est publiée (art. 13 al. 3 OTrans). Afin de protéger les données relatives aux parties de la procédure de médiation, le nom du demandeur est anonymisé.
28. La recommandation est notifiée à :
 - Recommandé (R) avec avis de réception
X
 - Recommandé (R) avec avis de réception
Office fédéral des transports
3003 Berne

Adrian Lobsiger