

Date de dépôt : 13 septembre 2016

- a) **PL 11912-A** **Rapport de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de francs relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève**
- b) **P 1977-A** **Rapport de la Commission des travaux chargée d'étudier la pétition pour une alternative économique, simple et rapide à l'extension de la Gare Cornavin**
- c) **R 811** **Proposition de résolution de M^{mes} et MM. Sandro Pistis, Guy Mettan, Gabriel Barrillier, Jean-Louis Fazio, Stéphane Florey, Christian Flury, Florian Gander, Serge Hiltpold, Frédéric Hohl, Christo Ivanov, François Lefort, Claire Martenot, Lydia Schneider Hausser, Nicole Valiquer Grecuccio, Yvan Zweifel : Travaux d'extension de la capacité du nœud ferroviaire genevois : pour un chantier irréprochable, socialement et contractuellement exemplaire, durable, compatible avec la capacité et le savoir-faire des PME locales**

Rapport de M^{me} Lydia Schneider Hausser

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi 11912, la pétition 1977 et la proposition de résolution de commission ont été traités par la Commission des travaux lors des séances du 28 juin, du 30 août et du 6 septembre 2016 sous la présidence de M. Sandro Pistis. La commission est assistée dans ses travaux par M. Alan Rosset,

responsable budget investissements, département des finances, et par M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique de commission, Secrétariat général du Grand Conseil. Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Sébastien Pasche.

Ont assisté aux séances pour le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture – DETA :

M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat ;

M. David Favre, secrétaire général adjoint ;

M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs.

Audition du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture – DETA

M. Barthassat, conseiller d'Etat, relève qu'un énorme travail a été réalisé autour du budget présenté aujourd'hui dans le projet de loi 11912. Il rappelle que 1,6 milliard va être investi pour cette gare souterraine. Le canton a négocié avec les CFF en ayant, ces derniers temps, le soutien de la Confédération ; ce qui a été important. Il passe la parole à M. Pavageau et M. Favre pour qu'ils expliquent le processus d'avance des 400 millions et la possibilité de les récupérer par la suite.

M. Pavageau souligne tout d'abord que le projet de loi ne porte pas uniquement sur la gare de Cornavin mais que c'est aussi une opportunité d'actualiser la loi H 1 60, loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE) qui avait été votée en 2011. Cette loi portait sur un crédit de 169 millions HT, avec 70 millions pour la 4^e voie entre Lausanne et Renens, 1 million pour améliorer le fonctionnement du nœud de Genève, 5 millions pour financer l'engagement des études d'une 3^e voie entre Renens et Allaman ; 340 000 F pour des études de capacité entre Genève et Lausanne ; 4 millions pour financer les études d'allongement des quais des gares entre Genève et La Plaine ; 31 millions pour les études préliminaires et d'avant-projet de l'extension de la gare de Cornavin et, enfin, 57 millions pour les points de croisement de Mies et Chambésy, infrastructure nécessaire à la mise en place d'une desserte au quart d'heure pour toutes gares de la rive droite jusqu'à Cornavin et Lancy-Pont-Rouge. Tous les prix sont en base prix IRF (indice du renchérissement de la construction ferroviaire) d'octobre 2005. La nouvelle proposition vise à réduire le montant total à 98,1 millions. M. Pavageau explique que cela est dû notamment au fait que les 70 millions pour la 4^e voie entre Lausanne et Renens devaient auparavant être avancés par le canton à l'Office fédéral des transports (OFT), mais, avec la loi sur le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF), l'OFT n'a plus besoin du

soutien temporaire du canton de Genève, raison pour laquelle ils proposent donc de supprimer ces 70 millions. Concernant les 5 millions de la 3^e voie Renens-Allaman, le crédit peut être baissé de 900 000 F afin de l'ajuster aux réels besoins en 2016. Concernant les calculs de capacité entre Genève et Lausanne, le montant de 340 000 F est maintenu. Concernant les allongements de quais entre Genève et La Plaine, il y a eu des complications plus importantes, notamment des difficultés d'interfaces avec des pipelines au niveau de Vernier, qui ont nécessité des études supplémentaires d'où un léger dépassement. En outre, la nouvelle loi FAIF, votée en février 2014, fait que ces montants deviennent TTC. Le montant global de cette opération représente une somme de 10,83 millions dans laquelle sont incluses des opérations d'accompagnement ferroviaire pour faciliter l'accessibilité des gares, en particulier celles de Meyrin et Vernier. Concernant le nœud de Cornavin, la somme est actualisée avec la TVA et une scission est faite entre la halte de Châtelaine et Cornavin car il s'agit pour l'OFT de deux opérations différentes. Enfin, le point de croisement de Mies et Chambésy subit un ajustement HT et TTC car cette opération avait été engagée et financée avant l'application de la loi FAIF et donc le hors taxes s'applique toujours. Plus précisément pour le point de croisement de Mies et Chambésy, le coût initial était à 57,79 millions HT répartis au pro rata kilométrique sur les cantons de Vaud et Genève qui avait été défini dans le cadre du Projet d'agglomération 1 (PA1). La répartition est désormais de 48,54 millions (+/- 30%) pour la partie cantonale et 9,25 millions pour la partie fédérale. Ce crédit n'est plus nécessaire car l'OFT va l'assumer directement et décaisser le financement de suite. Le prix exact du projet en particulier au niveau du coût foncier a été actualisé ; il est coûteux notamment en termes de dispositif de sécurité car le projet impacte le terrain de la mission diplomatique de l'Arabie saoudite. La TVA a été intégrée uniquement sur cette partie genevoise. En montants révisés, 49,4 millions ne sont pas soumis à la TVA. De plus, il y a deux améliorations d'accessibilité pour les personnes handicapées, lesquelles ne font pas partie du standard minimum assumé par l'OFT, ce qui oblige le canton à les assumer pour un montant de 3,63 millions TTC. Le montant total est de 53,03 millions. Cette opération est en cours de chantier et sera achevée d'ici la fin 2017 pour une mise en service des trains progressivement au quart d'heure, au cours de l'année 2018.

M. Pavageau poursuit en expliquant que la deuxième mesure concerne l'allongement des quais sur le tronçon Genève-La Plaine. Il y a un dépassement des études liées au découpage en deux phases et à des imprévus, des études à finaliser à hauteur de 450 000 F, la création d'un passage inférieur à la fois piétons et vélos, avec une quote-part pour le canton de 2,655 millions, une

amélioration de l'accessibilité du côté de Pré-Bois et du futur quartier de l'Etang à 2,383 millions et la TVA correspondante. L'essentiel du financement est désormais confirmé et pris en charge par l'OFT depuis décembre dernier, d'où le report de la présentation de cette loi.

M. Pavageau souligne ensuite que le gros du projet de loi concerne le projet souterrain de la gare de Cornavin. Il rappelle qu'il s'agit d'une solution souterraine décidée par l'OFT, la Ville de Genève et le canton, avec les CFF comme maître d'ouvrage. Il y a la gare proprement dite avec la création de deux voies supplémentaires en souterrain et une préconfiguration pour permettre une extension à 4 voies pour les générations futures. Du côté Lausanne, un nouveau poste d'enclenchement pour le contrôle des aiguillages, deux voies souterraines pour sortir en direction de Lausanne seront nécessaire ; des ouvrages seront impactés au niveau des traversées routières. Côté aéroport, un tube vient se raccorder au niveau de la trémie St-Jean. Au niveau de l'extension de la gare, les deux voies seront installées côté Grottes, à cheval entre la voie française et un débord souterrain côté Montbrillant. Si l'on fait une coupe, il s'agit d'un quai central avec deux voies possibles pour les trains et une future possibilité de rajouter des voies plus tard. Ces voies seront utilisées pour les trains venant de Lausanne et allant à l'aéroport, mais techniquement la circulation peut se faire dans les deux sens. Concernant les gains de capacité de cette gare, il y aura une capacité supplémentaire de la gare de Cornavin, ce qui est important face à la nécessité de besoins générés par la mise en service du Léman Express en 2019. Ce projet de gare souterraine va permettre de mettre les trains au quart d'heure entre Genève et La Plaine ; de créer une ligne RE (RegioExpress) de la Côte directement jusqu'à l'aéroport ; d'avoir une légère capacité d'accroissement d'un train par demi-heure pour les TER (Train express régional) venant de France, idem pour les TGV (Train à grande vitesse), tandis qu'il n'y aura pas d'impact sur le fret. Nous allons passer de 22 à 29 trains à l'heure, ce qui fait un gain de capacité de 32 %. Il y a encore un gain de capacité ultérieur possible à mettre en place par la suite. Au niveau historique du projet, il y avait eu un accord en juillet 2013 sur le principe d'une gare souterraine et le prix avancé était alors de 1,2 milliard de francs. Ce prix est passé à 1,652 milliard, avec une précision qui a passé de +/- 50% à +/- 30%, mais avec l'essentiel de l'accroissement financier qui n'est pas pris en charge par le canton de Genève. Le canton a obtenu de la Ville qu'elle contribue avec une somme importante et que l'OFT augmente sa dotation de plus de 274 millions, car les CFF avaient sous-estimé la solution dite de surface. Selon les modalités de répartition, les risques et les aléas seront répartis de la manière suivante : 65,9% pour l'OFT, 26,9% pour le canton et 7,2% pour la Ville. Les 32% d'augmentation de capacité vont au-delà de ce

que l'OFT a planifié ; ce dernier raisonne en horizons d'offre et paye l'infrastructure lorsque l'offre semble justifiée. M. Barthassat a déposé en décembre 2014 une demande pour l'horizon 2030 de réalisation de l'offre au quart d'heure pour la ligne La Plaine-Genève. Grâce à la gare souterraine, l'OFT a reconnu qu'il n'y aurait plus le besoin d'investir dans un saute-mouton, estimé à 300 millions. Cet ouvrage aurait été nécessaire, si la gare avait été construite en surface. Un extrait du rapport de l'OFT explique comment cet office s'engage à rembourser l'intégralité d'une dépense équivalente à celle d'un saute-mouton. Le DETA se bat donc pour obtenir le remboursement de cette mesure de passage au quart d'heure entre Genève et La Plaine à l'horizon 2030. Ensuite, du côté de Sécheron, l'OFT reconnaîtra que la gare souterraine va faciliter le développement et éviter des investissements en 2030-2035. Le travail de lobbying a donc bien fonctionné sur ce sujet-là et cela est aussi important en termes de timing car la demande a été déposée en 2014 et la pertinence de cette offre ne sera votée par les chambres qu'en 2019. De plus l'essentiel des dépenses se fait toujours en phase travaux et donc, si le remboursement des 300 millions relatifs à l'économie de saute-moutons a lieu, Genève n'aura avancé que le pro rata des dépenses d'avant-projet. Dans les années 2023, 2024 et 2025, la clé de répartition ne sera plus la même puisque, s'il est reconnu que 300 millions sont à charge de l'OFT, la clé de répartition va être rééquilibrée d'autant et Genève ne déboursera pas cette somme. De plus, du côté Sécheron, la décision tombera en 2023 ou 2024 et peut-être que Genève n'aura même pas un centime à déboursier lors de la phase des travaux. Enfin, M. Pavageau précise que le montant à financer est donc de 416,57 millions HT ; il s'agit de dépenses à faire dès aujourd'hui. Environ 5 millions en plus sont prévus pour accompagner tout le projet car, si l'Etat préfinance cette somme, le DETA souhaite être bien épaulé pour suivre et pouvoir vérifier ce chantier. Au total, le besoin a été chiffré à 421,20 millions HT, soit 454,90 millions TTC. Par ailleurs au départ, un montant de 31 millions HT est inscrit dans la loi H 1 60. Cette somme a été maintenue tout en scindant la partie de Châtelaine ; le résultat est de 30,1 millions. Ce dernier montant a été actualisé sur la base prix avril 2014 pour arriver à 33,9 millions, dont a été soustrait les 6,48 millions déjà dépensés entre 2011 et 2015 pour arriver au résultat de 27,42 millions HT, soit 29,62 millions TTC.

M. Pavageau explique que le besoin est de 454,9 millions dont 29,62 millions déjà inscrits dans la loi et donc, pour conclure, la somme souhaitée est aujourd'hui fixée à 425,28 millions TTC. Ce projet de loi est en complément de la H 1 60 et il intègre toutes les dépenses d'études menées à partir d'aujourd'hui. Dans la loi précédente, il n'y avait pas soumission aux

taxes, mais, dans la loi FAIF, l'OFT a intégré le fait qu'il fallait également financer TVA pour les dépenses préfinancées.

S'il y a remboursement, ce dernier sera bien entendu TTC. Finalement, selon les dates d'obtention du remboursement, une partie du crédit ne serait pas utilisée.

Discussion

Une députée PLR désire savoir si les impacts des travaux souterrains sur le bâtiment de la gare ont été évalués et calculés dans le coût total.

M. Pavageau souligne que le coût évoqué est le prix complet de la gare ; le projet est en revanche situé côté Nord et donc la gare ne sera pas touchée.

Les experts sont ceux qui ont réalisé la gare de Zurich où selon lui, la situation était encore plus technique et compliquée qu'à Genève.

La députée désire savoir ce qu'il en est de la gare RER de Châtelaine.

M. Pavageau précise que, si c'était un projet avec la gare complète et toutes les prédispositions dont la halte de Châtelaine qui avait été réalisé, le projet aurait dépassé les 2 milliards car il aurait fallu faire des travaux qui anticipent encore plus l'avenir. Ces mesures ne sont pas reconnues par l'OFT et donc l'écart entre 1,6 milliard et 2 milliards aurait été supporté par le canton, ce qui aurait fait passer le crédit de 400 millions à 800 millions, raison pour laquelle M. Barthassat et M. Pagani ont pris la décision de ne pas faire cette dépense aujourd'hui. Si la décision de réaliser cette halte est prise par la suite, il faudra aussi construire une 4^e voie. Par ailleurs, cette halte n'a de pertinence que si l'on a un train au quart d'heure, ce qui explique la nécessité de faire en premier lieu la gare de Cornavin. L'indispensable est l'agrandissement de la gare de Cornavin et ensuite, si le quart d'heure est obtenu, il prendra en charge notamment la 4^e voie, la halte de Châtelaine, estimée à 70 millions, l'élargissement du pont de l'Ecu devisé à environ 15 millions et enfin payer environ 15 autres millions en acquisitions foncières. Si l'OFT reconnaît la pertinence de cette halte, ils payeront alors ces 70 millions, mais pour cela il faut d'abord le quart d'heure. En définitive on espère bien avoir cette halte, mais par la suite.

La députée PLR demande quel est l'horizon temporel de réalisation de cette halte, si l'on décide de ne pas l'anticiper.

M. Pavageau indique qu'espérer à la fois avoir le quart d'heure et la halte de Châtelaine votés par les chambres en 2019 est quelque chose de trop optimiste. Le département lutte tous les jours pour obtenir le remboursement du quart d'heure par l'OFT. S'il est obtenu en 2019, alors le canton n'aurait

plus à déboursier 400 millions et donc le débat sur la halte de Châtelaine pourra à nouveau avoir lieu. Le canton avancerait alors les 70 millions et les travaux seraient faits en même temps.

La députée PLR demande si la construction après coup aurait des impacts sur les lignes en service.

M. Pavageau répond que les travaux ont toujours des impacts sur le trafic d'une ligne en service et donc c'est inévitable.

Un député Vert désire savoir ce que l'on paye concrètement avec ce PL (diapo 5, annexe 1).

M. Pavageau répond que l'on paye tout ce qui figure en rouge sur le schéma (2 voies souterraines en direction de Lausanne, y compris diagonales d'échange, 2 voies à quai sans anticipation des liaisons avec l'étape 2, 1 voie souterraine en direction de l'aéroport). Du côté Sécheron, il y a en outre l'enclenchement qui est refait, la machine à laver, la condamnation d'un pont, ainsi que le recul des culées des ponts pour faire passer cette voie supplémentaire. La proposition à 2 milliards était de faire en plus un tunnel d'un kilomètre pour avoir tout de suite un raccord supplémentaire avec la quatrième voie ; ce tunnel coûtait 300 millions.

Le député Vert pense que la halte de Châtelaine et une 4^e voie sont nécessaires pour faire une alternance au quart d'heure.

M. Pavageau souligne que la gare de Cornavin est un minimum pour avoir des trains au quart d'heure, mais que cela n'est néanmoins pas suffisant. La gare de La Plaine, par exemple, devrait être agrandie car elle n'a actuellement pas la capacité d'accueillir des trains qui font demi-tour tous les quarts d'heure.

Le député Vert demande si l'extension de la gare de La Plaine n'est pas déjà incluse dans ce PL et si une demande pour la 4^e voie est déposée. Pavageau répond que seul l'allongement des quais entre Genève et La Plaine est inclus et l'offre au quart d'heure a été demandée, mais pas une infrastructure précise.

M. Favre explique que le canton a de la chance car les conventions de prestations des CFF avec la Confédération ont été utilisées pour reconnaître le premier allongement de quai effectué permettant de faire passer des trains longs de 150 mètres et surtout pour se mettre aux standards suisses, ce qui permet dès 2020 de doubler la capacité sur la ligne.

Le député Vert observe que le département avait dit qu'il ne servait à rien de prévoir une halte à St-Jean car on allait avoir la halte de Châtelaine ; or il constate que l'on n'aura pas cette halte tout de suite. Le quartier est en train de se densifier énormément et donc une gare à cet endroit est nécessaire. Il va

faire une demande d'amendement pour prendre en considération le financement de la halte de Châtelaine et de la 4^e voie.

M. Pavageau souligne que toute nouveauté du projet fait que l'on serait déjà dans un horizon 2030-2035. Si le processus de l'OFT n'est pas respecté, l'on n'aura rien avant 2030. En attendant 2030, la direction générale des transports (DGT) est en train de travailler à la fois sur des dessertes tangentielles, la ligne 23 qui va monter en puissance et, dans le cadre du PA3, sur la création d'un vrai BHNS (bus à haut niveau de service) sur tout l'axe de Vernier, le long de l'avenue de l'Ain. La demande de la halte de Châtelaine signifie soit qu'on préfinance la totalité des travaux, y compris ce qui est nécessaire pour tendre au quart d'heure, soit qu'on espère avoir le quart d'heure en 2019 et donc qu'il n'y aura plus qu'à financer la halte de Châtelaine, solution préconisée.

Le député Vert indique avoir entendu dans la presse des dates différentes de celles mentionnées ici. Quand pourrait-on avoir cette gare de Châtelaine ?

M. Barthassat estime qu'elle sera construite en même temps que la gare de Cornavin, puisque Genève avance les 400 millions et que l'OFT nous les rembourse car il n'y aura pas de saute-mouton ; cela permettra donc d'avoir de l'argent à investir pour la halte de Châtelaine.

M. Pavageau souligne que l'OFT ne raisonne qu'en termes de couverture et qu'ils étudient le territoire avec leurs grilles d'analyse pour comparer la couverture avec les autres cantons.

Le député Vert estime que, si Zurich appliquait cela, la campagne zurichoise serait déserte.

M. Pavageau souligne qu'il y a actuellement 42 demandes de gares dans le programme de 2030 et il précise que l'OFT a déjà dit que, avec la couverture des TPG existante dans la zone, cette gare ne fait pas partie de leurs priorités. Il estime donc que la vraie priorité est de se battre pour le quart d'heure afin d'être plus attractif.

Un député PLR considère que la demande de la halte de Châtelaine revient à la même chose que lorsqu'une commune souhaite une desserte TPG supplémentaire et que cette ligne n'est pas rentable ; il estime que c'est à la commune de payer. Il désire savoir combien la commune de Vernier est prête à investir pour cette halte et désire donc entendre en ce sens M. Rochat. Il comprend que l'on était en avril 2014 à 400 millions (+/-50%), donc 600 millions au maximum, alors qu'aujourd'hui l'on est à 416 millions (+/-30%), donc au maximum à 522 millions. De plus, M. Weibel a déposé une pétition pour être entendu. Il conviendrait de voir si le traitement de cette pétition a déjà été fait ; si cela n'est pas le cas, il faudrait demander à la

Commission des pétitions de renvoyer cette pétition à la Commission des travaux, afin d'entendre M. Weibel. Le département devrait être là afin qu'il y ait un échange sur les questions techniques.

M. Pavageau souligne que l'anticipation ne signifie pas seulement le coût de la 4^e voie, mais aussi notamment une avance de 50 millions pour la nouvelle configuration de la gare de La Plaine et donc une facture qui correspond au total à environ 200 millions.

M. Favre souligne que l'analyse sur le travail de M. Weibel a été affinée, mais que le résultat reste toujours le même. Le département a prévu une rencontre avec M. Weibel, mais il va être difficile pour eux d'avoir un débat avec lui au sein de la commission. Le projet Weibel n'est pas inintéressant, mais il sort néanmoins des canons helvétiques et cela serait selon lui une genferi de plus.

M. Pavageau rappelle qu'il s'agit de cercles concentriques avec des trains qui tournent toujours dans le même sens. Avec la planification à terme de la raquette, cela obligera à effectuer des changements. En termes de lisibilité, le système de la DGT permet d'être sûr d'avoir un train toutes les huit minutes, tandis que celui de M. Weibel est plus irrégulier. En étant à Genève, il y aurait parfois des trains toutes les deux minutes, mais ensuite il faudrait attendre 21 minutes. La solution de M. Weibel permet de faire beaucoup plus à terme, mais cela signifie aussi qu'il faut payer beaucoup plus de déficit. La DGT va venir dans quelques mois présenter le plan de déplacement de la période 2019-2023, avec une demande d'augmentation de subvention très importante pour payer le déficit de fonctionnement des lignes de trains exploitées par les CFF. Le scénario envisagé permettra de faire un saut d'offre ferroviaire de 55%, alors que la solution de M. Weibel permet de faire un saut de 115%, ce qui signifie que la couverture de déficit du fonctionnement sera proportionnelle. Cela est obligatoire car ce modèle présuppose que les deux cercles concentriques doivent être réalisés. Aujourd'hui, les trains vont jusqu'à l'aéroport, se recalent sur l'horaire suisse, et repartent dans l'autre sens. La solution de M. Weibel ne permet pas que les trains restent à l'aéroport et, donc, tout l'horaire helvétique modèle cadencé ne peut pas être respecté. L'autre but serait de faire une gare souterraine à l'aéroport pour garer des trains, mais ne pas construire une gare souterraine à Cornavin pour en faire une élargie à l'aéroport lui paraît une mauvaise idée. Enfin, concernant le coût de l'infrastructure, il conseille vivement à la commission d'auditionner les CFF afin qu'ils se prononcent sur le chiffrage de M. Weibel, qu'il juge bien en deçà de la réalité. Il s'agit d'une idée intellectuellement belle, mais peu recevable dans les faits.

Un député MCG se demande ce qu'il en est des risques géologiques au niveau du tunnel de St-Jean-Charmillles.

M. Pavageau souligne qu'ils ont fait des analyses sur la connaissance géologique, mais les vrais risques géologiques ne seront connus qu'une fois le tunnel creusé.

Le député MCG se demande, si l'on décide de construire la halte de Châtelaine, quelle serait la garantie d'un remboursement de la part de la Confédération. Il se demande s'il s'agit du même principe que pour le tram de St-Genis.

M. Pavageau indique qu'il faut espérer que les chambres reconnaissent la nécessité de cette gare pour la financer intégralement. Mais s'il n'y a pas de quart d'heure, l'OFT ne finance pas de gare aujourd'hui. Pour le train de St-Genis, il s'agit du PA et donc la dépense ne peut être faite qu'après et à hauteur de 40%, tandis qu'ici il s'agit de FAIF et il faut donc l'accord de l'OFT. Si l'accord est obtenu, l'OFT rembourse alors la totalité de la halte.

M. Favre ajoute que la Confédération ne rembourse que lorsqu'il y a une proximité temporelle acceptable. Les décisions de la Confédération se font sur des chiffres très secs, par exemple combien d'argent est dépensé pour x passagers/jour. Il convient de se rendre compte que les TPG transportent déjà 600 000 voyageurs par jour, alors que la ligne Lausanne-Genève, qui est l'une des plus saturée de Suisse, n'en transporte que 50 000. Si d'aventure la Confédération reconnaît l'intérêt d'une halte en 2040, elle n'accepterait pas qu'elle soit construite maintenant.

Un député PDC ne comprend pas le raisonnement de M. Pavageau par rapport au projet alternatif de M. Weibel, compte tenu notamment du fait qu'il s'agit d'un projet dont le coût est largement au-dessous de celui proposé par le département. Son estimation de 600 millions n'est pas si loin de la réalité compte tenu notamment de la somme dépensée pour creuser les quelques centaines de mètres sur Genthod. En outre, il relève que M. Pavageau a indiqué qu'il faudrait construire une nouvelle gare à l'aéroport, si l'on adoptait le projet Weibel, mais, pour sa part, il pense que les trains pourraient partir de l'autre côté et donc qu'ils n'auraient pas à stationner là.

M. Pavageau précise que les IC (InterCity) ont des sillons et se calent sur les horaires helvétiques. Puisque Genève est à l'extrémité du réseau, ces trains décident quand ils repartent, ce qui ne serait pas possible avec le système Weibel.

Le député PDC pense qu'il s'agit d'une question d'horaire et que cela changerait complètement la dynamique du réseau.

M. Pavageau estime qu'il faudrait convaincre l'OFT.

M. Favre précise que c'est la Confédération qui décide de faire une gare ou pas. Genève a besoin d'une gare pour 2030 au plus tard. Si les travaux commencent en 2024, la gare pourrait être terminée en 2031. En regardant les schémas, nul besoin d'être ingénieur pour penser que c'est très cher, mais surtout que, en partant sur un nouveau système, on passe à côté des fenêtres ouvertes par la Confédération. La prochaine étape va être entre 7 et 12 milliards et il est déjà connu que la métropole lémanique aura au maximum 1,5 milliard en tout et pour tout ; il y aura peut-être une nouvelle gare en 2040, mais en attendant aucun train de plus n'entrera en gare. Les seuls moyens qui vont rester pour absorber les capacités seront alors de mettre tous les trains à 400 m et à 2 niveaux.

Le député PDC relève que la première classe est derrière quand on arrive de Berne et devant au départ de Genève ; il ne comprend donc pas le raisonnement car elle resterait toujours à la même place si le train continuait par la boucle envisagée. La proposition du GeReR coûterait moins cher car, suivants les coûts du CEVA comme base de calcul, le projet de M. Weibel permettrait en outre de faire une gare à Châtelaine, sans problème et quand on veut. Le projet est intéressant et il a un potentiel énorme.

M. Pavageau souligne qu'ils ne jettent pas le projet à la poubelle.

Le député PDC se demande pourquoi il ne faudrait pas faire la raquette avant la gare.

M. Pavageau précise que la raquette représente un coût de plus de 2 milliards et donc que cela veut dire que l'on ne finance plus 400 millions, mais 1 milliard. La DGT n'a pas d'à priori sur le travail de M. Weibel et reconnaît que c'est un challenge intellectuel, mais le chiffrage est vraiment complètement sous-estimé. Enfin, l'horaire helvétique ne peut pas être simplement calqué sur l'horaire genevois. Le nombre de points de croisements (environ 6 ou 7) à effectuer selon le projet Weibel sont chiffrés à 100 millions, alors qu'un saute-mouton coûte déjà 300 millions.

Le député PDC considère qu'il pourrait y avoir un référendum le cas échéant.

M. Pavageau précise que des cantons se sont déjà positionnés au cas où Genève ne ferait pas sa gare.

M. Favre souligne qu'il y a une concurrence énorme entre les villes et que, si Zurich arrive aussi bien à alimenter ses gares, c'est qu'elle irrigue son territoire de 2,5 millions d'habitants grâce à un réseau RER dix fois plus grand que le nôtre. Une gare de Châtelaine ne peut pas rivaliser face à cela. Les CFF ont au départ vendu une gare de 800 millions, actualisée à plus d'un milliard,

qui détruisait tout un quartier et qui permettait de faire rentrer à peine deux trains supplémentaires, avec ensuite des saute-moutons à réaliser.

M. Pavageau souligne que l'on est pour le moment dans FAIF 2025 et donc qu'officiellement, si les travaux ne commencent pas avant 2025, l'on sera alors sur le programme suivant.

Une députée socialiste considère que M. Weibel peut être entendu, mais ce n'est plus la pertinence de la gare souterraine qui est en question, il s'agit d'un tout autre projet. Genève n'échappera pas à une refonte de la gare de Cornavin, compte tenu notamment du CEVA et de la densité croissante du trafic. Il y a un timing, le dossier est engagé et il ne faut donc pas traîner. Le projet de M. Weibel, paru récemment dans les journaux est sans doute plus pour le futur tandis que, là, un investissement concret est présenté, dans une temporalité plus directe.

Un député PDC pense que, lorsque des projets aussi importants sont travaillés, il convient d'étudier le problème sous tous les angles afin de choisir la meilleure option. Il ne voit donc pas pourquoi des trains ne pourraient venir de Berne sans avoir besoin d'agrandir la gare ; il existe déjà des infrastructures nécessaires pour stationner des trains. Il faut donc examiner cette option car elle permet de faire passer un grand nombre de trains à l'heure. De plus, cette option doit être étudiée car elle a un rapport direct avec le projet de loi.

Un député Vert rappelle que la commission a déjà étudié le projet de M. Weibel, que ce dernier a peut-être évolué, mais le projet du département est autrement plus abouti. Il désire voir une représentation d'un saute-mouton.

M. Pavageau lui montre une photo de saute-mouton ; il précise que cela coûte encore plus cher, lorsque le passage de la voie doit se faire en sous-sol.

Le député Vert précise que l'amendement qu'il dépose nécessitera l'audition de M. Rochat, conseiller administratif de Vernier, et il en fait la demande officielle.

Une députée PLR indique que, si la commission auditionne M. Weibel, il faudrait aussi auditionner les CFF, en particulier sur le chiffrage du projet de M. Weibel. Il conviendrait en effet d'entendre aussi la Ville de Vernier.

M. Favre considère que la commission devrait inviter l'OFT car c'est le seul maître d'ouvrage sur le réseau d'infrastructures nationales. Le projet est celui de la Confédération et pas celui du Conseil d'Etat. Ce dernier a simplement voulu quelque chose d'un peu plus ambitieux et doit donc avancer de l'argent, avant de se faire rembourser.

Une députée socialiste désire que l'OFT soit auditionné en tout dernier. Il convient d'avoir un principe de réalité et elle rappelle qu'il y a une concurrence

entre les villes ; il convient donc de ne pas rêver à mille et une possibilités et laisser la Confédération se désintéresser du bout du lac. Il faut être conscient que l'on a déjà obtenu une belle victoire en n'ayant pas la gare en surface et il faut donc être conscient des opportunités qui s'offrent à nous.

Une députée PLR désire savoir quand il faudrait que le PL soit voté par la commission et par le Grand Conseil, pour rester encore dans les délais.

M. Pavageau répond que, le 31 décembre 2016, l'argent s'en va et l'OFT reprend les études de la gare en surface. L'OFT n'a pas intégré la possibilité d'un référendum et, s'il y en a un, le risque dépasser la deadline et de perdre l'argent est réel. Nous sommes déjà en mode dérogatoire compte tenu du fait que le chantier ne sera pas terminé en 2025.

La députée PLR retire ses demandes d'auditions et prône un vote ce soir.

M. Favre souligne qu'il y a eu une initiative votée à l'unanimité et donc qu'elle est respectée ici parfaitement.

Un député PLR estime que l'on est à Genève les spécialistes pour renoncer à des subventions fédérales ; il évoque l'extension et la modernisation de l'aéroport ainsi que la traversée de Vésenaz. Tout le monde pense parfois être spécialistes en rail ; il demande donc le vote ce soir.

Un député PDC considère que cette proposition est insensée et que le vote sur le siège ne peut pas être fait sans aucune audition pour un projet de loi à 400 millions. Cela fait des années que ce projet est discuté ; il a été lui-même dans le comité de la gare souterraine. Si les CFF doivent recommencer à calculer tous les chiffres en janvier dans le cas où le Grand Conseil n'aurait pas voté ce projet, il y aurait de toute façon un référendum au cas où l'OFT redémarrerait le projet de gare en surface. La question n'est donc pas à deux mois près. Si on se précipite, il y a un risque de payer les pots cassés par la suite.

Le Président indique qu'un vote précipité serait selon lui également malvenu et ce genre de vote précipité finit par un référendum. Il ajoute que l'amendement du député Vert requiert une audition.

Le député Vert souligne qu'il maintient son amendement et ne souhaite pas voter ce projet ce soir dans la précipitation.

Un député PLR propose de trouver une date cet été pour faire ces auditions, afin de ne pas précipiter le projet de loi.

Un député MCG relève que le projet a été déposé en mai 2016, que nous sommes maintenant à fin juin 2016 et donc la commission s'en est occupé rapidement. Les pré-études ont été faites, le projet est porté par les Chambres fédérales, il est porté devant la commission par le conseiller d'Etat de couleur

PDC et donc il ne reste plus qu'à procéder aux auditions dans les fenêtres réglementaires. Enfin, il ne pense pas que le député PDC de la commission va déposer un référendum à l'encontre de son conseiller d'Etat PDC.

Un député UDC désire revenir sur le fait que beaucoup de commissaires étaient de fervents défenseurs de l'initiative. Cette dernière a été votée à l'unanimité et nous avons là l'accord trouvé avec les CFF. Il ne voit pas ce qui empêche la commission de voter ce projet ce soir. Le projet de M. Weibel est déjà connu et n'a pas évolué. Il ne voit pas ce qu'il y a à dire de plus que ce que l'on a vu. Il est souvent reproché à l'UDC d'être sceptique sur les grands projets, mais cette fois l'UDC vote très volontiers et il désire donc le voter ce soir.

Un député PLR indique qu'il fait partie de ceux qui étaient dubitatifs lorsque le projet de gare est devenu souterrain, compte tenu du surcoût qui pouvait être engendré pour le canton. Après les explications montrant qu'il y a une possibilité de récupérer l'argent avancé, il fait désormais partie de ceux qui sont disposés à voter ce projet ce soir. Pour que le projet fonctionne, la Ville doit aussi voter sa part. Il se demande donc quand la Ville est censée voter et il relève que le fait de voter ce soir dans la précipitation ne sert à rien, si la Ville ne va pas voter tout de suite. Enfin, il se demande ce qui nous oblige à passer par une subvention d'investissement, dans le cadre de FAIF, et à payer la TVA, puisque cela engendre un surcoût pour le canton et que ce n'est, de ce fait, pas très intéressant.

M. Pavageau souligne que le projet de loi est en phase d'auditions, à la commission des travaux de la Ville de Genève.

M. Rosset explique qu'il y a en effet une problématique relative à la TVA, avec la mise en œuvre du FAIF, qui prévoit que les infrastructures financées par ce fonds et demandées par le canton, dorénavant, doivent être calculées sur une base TTC. Cela signifie que l'Etat devra donc payer la TVA sur sa propre part, car l'Ordonnance fédérale le prévoit. Le département a prévu de payer la part cantonale relative à la TVA, mais ce n'est pas pour autant qu'ils n'essayent pas de comprendre les implications et les raisons pour lesquelles l'OFT souhaite que les cantons payent la TVA car il n'y a pas pour le moment de réponse très précise.

M. Pavageau indique que l'OFT, en acceptant de payer la TVA, reconnaîtrait de fait que c'est un ouvrage qui va être intégré comme accepté par l'OFT et qu'ils ne veulent donc pas entériner la future acceptation du remboursement.

M. Rosset ajoute que cela explique aussi pourquoi le crédit a été qualifié de subvention d'investissement et pas de prêt conditionnant l'ouvrage.

M. Favre indique que dans un premier temps un PL a été rédigé et présenté sans imaginer y inclure la TVA, mais il a fallu finalement revenir en arrière. Le 16 juillet, une discussion sur ce point spécifique aura lieu avec l'OFT. Il faudrait pas échéant du temps pour les convaincre de changer cette disposition dans l'Ordonnance fédérale.

Une députée socialiste souligne qu'en amont du dépôt de l'initiative, il y a eu tout un travail effectué par le Collectif 500, notamment beaucoup d'auditions. Elle observe que les conditions fédérales obligeaient à ce qu'il y ait une gare centrale. Des essais pour placer cette gare ailleurs qu'à Cornavin ont été proposés, mais cela était bien trop cher. Il y a donc déjà eu un grand travail pour aboutir à une proposition consensuelle et en outre l'initiative a été acceptée à plus de 90%. Le département a rempli son mandat, des négociations ont eu lieu avec Berne, le projet permet des fonctionnalités supplémentaires grâce à l'option de gare en souterrain et elle considère que le fait de ne pas voter ce projet signifie que l'on est en train de jouer avec le feu. L'amendement concernant la halte de Châtelaine est intéressant, mais politiquement cela signifie que Genève assume ce coût sans que l'OFT ait un geste à faire. Elle ne comprend pas ce qui est sous-jacent aux hésitations face à ce projet qui est, selon elle, relativement bien ficelé.

Un député PLR observe que la prochaine séance ordinaire aura lieu le 30 août 2016 et il imagine que la commission pourrait procéder à toutes les auditions ce jour-là. La date de dépôt est le 6 septembre, la prochaine session est le 22 et le 23 septembre, il y aurait ensuite la publication et une attente de 40 jours. Théoriquement cela est donc possible en faisant les auditions et le vote le 30 août. Le fait de négocier quelques mois de plus avec la Confédération est quelque chose de délicat, mais peut-être tout de même envisageable. Il se demande donc si la commission pourrait avoir un ou deux mois de plus.

M. Favre souligne qu'il s'agit de la dernière deadline possible pour commencer les travaux en 2024 et donc qu'un délai supplémentaire ne marchera pas. La condition est de commencer avant l'échéance de 2025. Si Genève n'y arrive pas, alors la Confédération reviendra avec le projet de gare en surface car elle doit veiller à un accès ferroviaire du canton. Dans le cas contraire, en 2030 les trains InterCity s'arrêteraient à Lausanne.

Un député PDC observe que cette clause est connue depuis longtemps et il se demande pourquoi le département est venu aussi tard pour présenter le projet. La commission n'a jamais eu l'information comme quoi ce projet de loi devait être voté sur le siège dans ces conditions, qu'il juge pour sa part inacceptables. Il ne croit pas un instant que les CFF et Berne cassent tout pour 2025, si le projet est voté par le Grand Conseil en septembre ou octobre. Il

affirme qu'il est en faveur de cette gare, mais il désire que le travail soit fait comme il faut. Si des années ont été passées sur ce projet, on peut passer encore deux séances pour faire des auditions. Il ne comprend pas cet empressement, étant donné que la Ville n'a pas encore voté son projet de loi.

Le Président souligne qu'il y aura donc une séance de 4 ou 5 heures le 30 août avec les auditions de M. Weibel, du conseiller administratif de Vernier, des CFF et de l'OFT.

Une députée socialiste veut qu'il y ait vote sur le principe suivant : si les auditionnés ne viennent pas le 30 août, le vote du PL est tout de même maintenu.

Le Président fait voter cette proposition :

Pour : 11 (1 EAG, 3 S, 3 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : 1 (1 Ve)

Abstentions : 2 (1 MCG, 1 PDC)

Cette proposition est acceptée.

Un député PLR propose de voter l'entrée en matière maintenant pour montrer que la commission veut avancer.

Le Président soumet au vote l'entrée en matière du PL 11912 :

L'entrée en matière du PL11912 est acceptée à l'unanimité (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

Le Président demande à la commission si elle est d'accord qu'un communiqué de presse soit préparé en prévision du vote final afin qu'il puisse, cas échéant, être diffusé rapidement.

La commission est favorable à cette proposition.

Audition de la commune de Vernier, représentée par M. Yvan Rochat, vice-président du Conseil administratif

M. Rochat remercie la commission et indique en premier lieu qu'il vient ici pour aborder la question du PL 11912 relatif à l'extension de la gare de Cornavin. Vernier est la deuxième ville du canton en population et elle a gagné 20 000 habitants en vingt ans entre 1960 et 1980. La commune continue à être dynamique et à vouloir servir l'intérêt général en continuant à aider le canton

à développer, urbaniser et construire du logement. Le quartier de Châtelaine est l'un des derniers quartiers de la commune à pouvoir encore être développé puisque Vernier-Village est un quartier aujourd'hui gelé à cause des questions de bruits aéroportuaires.

M. Rochat relève que Châtelaine connaît néanmoins des problèmes en matière de circulation de produits dangereux sur la voie ferrée, que le réseau routier est particulièrement bloqué aux heures de pointe. Le problème ne va pas s'arranger avec les projets de densification qui vont prochainement démarrer : le quartier de l'Étang d'ici le mois d'octobre et celui de la Concorde qui a déjà commencé. Il convient de savoir si les infrastructures sont capables de suivre ces développements urbains. Pour rappel, un important PLQ en préparation forme un triangle entre la route de Vernier et les voies CFF, mais la construction de logements entre 2018 et 2022 va encore rajouter une couche de problèmes au niveau de la mobilité de la zone. Il a été interpellé lorsqu'il a appris que l'extension de Cornavin pourrait se faire mais que les infrastructures, qui doivent accompagner cette extension et permettre au réseau RER d'être plus efficace, pourraient ne pas arriver à temps (en 2030) et qu'elles seraient repoussées à 2050. Vernier joue le jeu de la construction de logements et de la densification de la ville en ville, alors que les projets de grosses infrastructures devant permettre à Vernier de souffler, notamment en matière de mobilité, peineront ou risqueront de peiner à voir le jour à temps. Il est présent aujourd'hui pour souligner que l'administration et le Conseil d'Etat a expliqué à la commune que les 425 millions ne pouvaient pas servir à la construction de la halte de Châtelaine, ni à la mise au quart d'heure de la ligne Genève-La Plaine. Ces deux éléments constituent pourtant l'objectif de la ville de Vernier en matière de mobilité ferroviaire pour l'horizon 2030. Il est important que le Grand Conseil prenne les bonnes décisions et donne le bon message aux instances fédérales qui mettront (ou pas), à un moment donné, les fonds nécessaires dans FAIF 2. Le Grand Conseil doit donc montrer l'importance de la halte de Châtelaine, de la mise au quart d'heure de la ligne Genève-La Plaine et enfin du délai de 2030 pour la mise en place de ces éléments. Cela doit être inscrit au sein du projet de loi et qu'in fine, Berne assume le financement de l'infrastructure. Le préfinancement doit donc être inscrit au sein du PL.

Discussion

Un député PLR désire savoir si M. Rochat a déjà eu des contacts avec les CFF, notamment au niveau de la répartition modale des transports. Vernier a-t-il eu des réunions avec la DGT ?

M. Rochat lui répond que les répartitions modales des communes relèvent de la compétence de la DGT ; Vernier n'a donc pas de contacts directs avec les CFF. Il relève néanmoins que cette ligne RER relie le Mandement, une grande zone industrielle (ZIMEYSA), un bout de ville (Châtelaine) et enfin le centre-ville de Genève. Le développement de cette ligne est extrêmement important, compte tenu notamment du développement futur de la ZIMEYSA en termes de places de travail.

M. Rochat répond que la commune a eu des contacts avec la DGT, ils ont discuté maintes fois du sujet. Sa position principale aujourd'hui est d'inciter le Grand Conseil à donner un signal fort à Berne pour que le projet se réalise en temps voulu. Les montants doivent être mis dans le PL pour donner ce signal fort.

Un député UDC voudrait rebondir sur les propos du député PLR, il désire des détails quant aux projets en cours à Vernier.

M. Rochat précise qu'il est prévu de construire 1000 logements (2500 habitants) à l'Etang ; environ 500 logements dans le quartier de la Concorde (autour de l'avenue Henri-Golay), dans un processus de rénovation (démolition-reconstruction) ; une centaine de logements au cœur de Châtelaine ; enfin, un cycle d'orientation sur le terrain du Servette, avec des logements autour. Il relève que l'on compte encore environ 600 habitants qui doivent arriver sur le secteur qu'il a mentionné précédemment, entre les voies CFF et la route de Vernier, et enfin encore 150 logements sur un terrain juste en face, à côté du stade du Bois-des-Frères. Tout cela arrive dans l'horizon 2018-2023.

Le député UDC comprend qu'il y aura donc environ 10 000 habitants en plus d'ici dix ans.

M. Rochat lui répond qu'ils sont 35 000 actuellement et qu'ils arriveront à un peu plus de 40 000.

Le député UDC se demande quel est le potentiel de personnes qui utiliseraient la future halte de Châtelaine. Quelle influence aura également la ZIMEYSA sur ce potentiel d'utilisateurs ?

M. Rochat souligne que le positionnement prévu de cette halte laisse, selon lui, penser que des milliers de personnes seraient concernées ; il y aura environ 3000 habitants en plus dans le secteur.

M. Rochat relève que la ZIMEYSA a sa propre gare mais c'est un pôle d'habitation et de croisement très important. Un véritable pôle multimodal se dessinera au niveau de l'Ecu. Les promoteurs sont en train de développer un projet à la Concorde, avec 5000 m² de surfaces commerciales et ils attendent

que les transports se développent afin d'assurer la rentabilité commerciale de leur projet.

Un député PLR indique comprendre les soucis de M. Rochat. Il se demande quel est le taux de motorisation de la ville de Vernier. Par ailleurs, les PLQ prévoient-ils un développement des transports en commun, ou au contraire y a-t-il une politique généreuse en matière de construction de places de parking ?

M. Rochat souligne qu'un ration de places de parking en dessous de 1 est prévu par exemple à l'Etang (0,83). Il y a eu un travail qui a montré que l'on ne pouvait plus mettre des places de parking partout n'importe comment et que les promoteurs sont donc conscients de cette situation. Les carrefours autour de l'Ecu sont actuellement à 105% d'utilisation et sont donc en saturation. Il y a donc un travail rationnel pour que le nombre de places de parking soit viable. Il convient d'aller vers le transport modal de manière ferme. Concernant le taux de motorisation, la ville de Genève est à 0,3, tandis que Vernier est à environ 0,4 et que les autres communes suburbaines sont entre 0,4 et 0,5.

Le député PLR imagine que l'administration a parlé à Vernier du développement du réseau des transports publics sur pneus prévu pour la commune.

M. Rochat lui répond par l'affirmative mais souligne que tous les projets d'urbanisation dont il a parlés vont être réalisés très prochainement ; il y a donc déjà un gap au niveau du besoin en mobilité. Ces projets de transports publics sur pneus vont en effet permettre d'attendre l'arrivée de la mise au quart d'heure et de la halte de Châtelaine, mais pas jusqu'à 2050. Le projet TOSA est quelque chose dont l'existence est avérée et il n'y a donc pas de problème à ce niveau. C'est une bonne chose mais c'est encore nettement insuffisant. La route de Vernier et la rue de Châtelaine dans le sens Genève-Vernier n'est pas en site propre et donc il y a un travail qui doit se mener à ce niveau. De plus, un travail doit être mené sur l'axe longitudinal avenue d'Aire – avenue de l'Ain – pont Butin. La commune de Vernier a pris acte de la volonté du canton d'aller de l'avant, notamment au niveau du plan de projet d'agglomération et des montants investis pour créer des axes forts, mais il estime que la situation actuelle est déjà une situation de crise et donc que la mise au quart d'heure du RER a clairement un intérêt prépondérant.

Un député Vert relève que M. Rochat a indiqué que Vernier était très peuplée. C'est la seizième ville de Suisse et la cinquième au niveau romand ; Vernier est plus grande que Sion ou Neuchâtel et elle sera donc une très grosse ville au niveau suisse dans un futur proche. M. Rochat demande donc que le projet de loi souligne l'importance de la mise au quart d'heure du RER et de

la construction de la gare de Châtelaine. M. Rochat voit-il un échéancier précis pour satisfaire ses demandes ?

M. Rochat indique que ces deux choses doivent être mises en place en 2030 car il n'est pas rationnel de vouloir cela avant. Ensuite le canton doit mettre en place la meilleure stratégie possible, de manière forte vis-à-vis de Berne, pour assurer le financement de la mise au quart d'heure et de la halte de Châtelaine. Si ces montants sont mis clairement dans le projet de loi, le signal vis-à-vis des Chambres fédérales sera alors clair et montrera que cette demande est véritablement importante et nécessaire dans le projet. En ce qui concerne Vernier, il y a beaucoup de discussions de type fédéral, notamment au niveau du transport de produits dangereux, pour lesquelles le dialogue entre le canton et Berne est très important. La Ville de Vernier a donc besoin du soutien cantonal vis-à-vis de la Confédération.

Le député Vert comprend que la demande vise à ce que Genève manifeste sa détermination à réaliser ces projets et en outre à ce qu'une assurance soit donnée pour que la halte de Châtelaine soit réalisée en 2030 et pas en 2050.

M. Rochat répond par l'affirmative ; le but est donc de convaincre Berne que ces éléments sont extrêmement importants, car la décision de la construction de ces infrastructures relève de la compétence fédérale. La mise au quart d'heure et la gare de Châtelaine sont deux éléments qui ne sont pas dissociables.

Une députée socialiste rappelle que l'on est déjà sur un dossier qui est à bout touchant pour le financement de la nouvelle gare de Cornavin. Elle comprend que Vernier veut tout faire, de manière déterminée, pour que la plus grande part de transports publics possible de Châtelaine soit rapatriée sur le rail.

M. Rochat répond qu'ils entendent tout faire pour que la situation de crise au niveau des transports, qui prévaut à cet endroit, soit résolue le plus rapidement possible. La seule solution rationnelle pour éviter d'alourdir le trafic sur le secteur était de faire un quartier à 0 parking. Or cela n'est pas réalisable à l'heure actuelle et il convient donc de trouver d'autres solutions pour réaliser des logements dans les meilleures conditions possibles.

Débat

M. Barthassat désire commenter quelque peu les propos de M. Rochat. En principe, les 400 millions investis vont être récupérés (non-construction des saute-moutons) et pour autant que la notion du quart d'heure soit acceptée par les Chambres fédérales, il sera alors possible d'investir dans la halte de Châtelaine et, donc, la construction de cette dernière et la mise au quart d'heure

de la ligne RER arriveront en même temps que l'extension de Cornavin. Tout cela a déjà été expliqué à M. Rochat ; le but est bien d'avoir des trains au quart d'heure. Il ne comprend donc pas très bien pourquoi M. Rochat se montre inquiet à ce niveau. Il remercie la commune de Vernier pour tout ce qu'elle fait au niveau du logement et reconnaît que c'est une région très impactée au niveau des transports. Le canton n'a donc pas intérêt à ce que la halte de Châtelaine et la mise au quart d'heure arrivent en 2050.

M. Favre précise que, si le Grand Conseil devait inscrire ce montant dans la loi, tout ce ferait à l'envers du bon sens par rapport à la Confédération. La gare de Cornavin est dans le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) 2025, un projet déjà accepté par la Confédération. Nous avons donc la base légale pour faire le projet, ce qui permet d'en avoir le remboursement. Concernant PRODES 2030, la cadence au quart d'heure doit être obtenue pour faire la halte car, sinon, cela n'a pas de sens. Toutefois, nous n'avons ni l'évaluation, ni la réponse de la part de la Confédération en ce qui concerne la halte de Châtelaine. M. Barthassat sait seulement que la Confédération considère que cette halte ne constitue pas une priorité, vis-à-vis d'autres projets au niveau national. Niveau dans lequel il y a 45 demandes d'autres gares très prioritaires.

M. Favre explique que, pour réaliser la cadence au quart d'heure sur cet axe, il faut de l'argent de la Confédération, ne serait-ce que pour finaliser les travaux de la gare de La Plaine. La Confédération ne permet pas aux cantons de préfinancer, tant qu'elle n'a pas jugé de l'opportunité du projet. Nous aurions dans la loi 200 millions qui ferait que Genève en fait paye non seulement une partie des infrastructures nécessaires à la mise au quart d'heure, mais aussi la halte de Châtelaine, sans que la Confédération ait dit que c'était intéressant et donc sans avoir la moindre chance d'être remboursé. L'idée est donc d'attendre la position de la Confédération, et elle sera en tout cas favorable à la mise au quart d'heure de la ligne, mais sa position au sujet de la halte de Châtelaine n'est pas connue. Le quart d'heure permet de rembourser une partie ou tout l'argent du présent projet de loi, mais aussi de financer des infrastructures complémentaires, comme la halte de Châtelaine, estimée à 50 ou 70 millions (avec les acquisitions foncières). Les décisions sur le quart d'heure et la halte de Châtelaine arriveront en 2019-2020, soit largement avant le démarrage des travaux. Il est alors tout à fait envisageable de profiter des travaux de la gare de Cornavin pour faire directement le quart d'heure et la halte de Châtelaine.

M. Barthassat précise que M. Rochat est au courant de ces compléments.

Un député Vert observe que ces compléments d'information sont teintés de nombreuses incertitudes. Il y a donc autant de chances qu'il y ait un

remboursement que le contraire. Quel est le plan B de l'administration, au cas où la Confédération refuse le financement de cette gare ? Ceci est au fond un peu la racine de l'amendement Vert à 200 millions, mais cet amendement ne demande toutefois pas que cette halte soit construite tout de suite ; il vise seulement à prendre une assurance pour garantir la construction de cette halte, au cas où les incertitudes évoquées se réalisent.

M. Barthassat estime qu'il est faux de dire qu'il y a autant de chances de perdre ou de gagner le remboursement de ces 400 millions. Les chances de se faire rembourser sont à 90% car les saute-moutons ne vont pas être construits. Lorsque les Chambres fédérales traiteront de la question, ils ne vont pas regarder le détail, mais vont s'exprimer uniquement sur le quart d'heure, ce qui permettra d'avoir le remboursement et ainsi de faire la halte et la mise au quart d'heure en même temps que la gare souterraine de Cornavin. Il craint que Berne nous fasse faux bond, quant à la manne dont Genève a besoin, au cas où l'on rajoute encore ces 200 millions au projet de loi.

M. Pavageau estime qu'il existe certes une incertitude, mais ajoute que les cantons n'ont pas le droit d'engager de l'argent pour un projet ferroviaire qui n'est pas accepté par la Confédération. Zurich l'a fait par le passé mais précise que, depuis, la loi FAIF est entrée en vigueur et interdit cette pratique. Les cantons ne peuvent que préfinancer des projets autorisés par la Confédération.

Audition des représentants de l'association Genève Route et Rail (GeReR) : M. Rodolphe Weibel, conseiller technique, M^{me} Yvonne Gustafson, présidente, M. Pierre-André Bobillier, vice-président, M. Charles Matthey, 2^e vice-président, M. Hans Rudolf Roth, trésorier

M^{me} Gustafson remercie la commission de leur offrir la possibilité de s'exprimer pour défendre leur projet alternatif à l'extension de la gare de Cornavin et indique en premier lieu qu'ils ont un document à distribuer à la commission. Elle précise que M. Matthey va d'abord expliquer le bien-fondé de la pétition, que M. Weibel expliquera ensuite les détails techniques du dossier, que M. Roth fera une synthèse et que M. Bobillier aura le dernier mot.

M. Matthey explique qu'ils sont là avant tout grâce à la P 1977 – Pour une alternative économique, simple et rapide de l'extension de la Gare Cornavin – déposée le 20 juin dernier et ayant obtenu 222 signatures en 8 jours. Contraints par le silence assourdissant des médias, l'apparent désintérêt de l'opinion publique pour cette cause et plusieurs tentatives demeurées vaines auprès des pouvoirs publics, ils ont décidé de créer une association et de lancer une pétition pour que soit auditionné le concepteur du projet qu'ils soutiennent. C'est ainsi qu'est née l'association GeReR politiquement neutre et sans but

lucratif. Ils sont vivement préoccupés par la précipitation et l'obstination de l'Etat à faire de l'extension de la gare de Cornavin la seule et unique solution pour répondre à l'accroissement du futur trafic ferroviaire sur le nœud de Genève, plutôt que d'avoir préalablement posé le problème de manière rationnelle. S'il leur apparaît que l'absorption du surcroît de trafic prévu ces prochaines années est bien l'objectif à résoudre, c'est surtout le seul qui soit impératif. Il ajoute que l'agrandissement de la gare de Cornavin n'est qu'une solution parmi d'autres et ne peut résoudre le problème dans sa globalité. Cette solution n'est qu'un leurre car elle fait planer l'illusion que la saturation du nœud de Genève serait définitivement résolue. Il indique ensuite que leurs préoccupations de citoyens vont bien au-delà car ils sont très inquiets des conséquences financières du projet officiel sur les finances publiques, puisque la convention-cadre ne règle que la première des 3 étapes du plan directeur cantonal 2030. Les engagements de l'Etat ne se limiteront en effet pas aux 425 millions sur lesquels la commission est appelée à se prononcer, ceci sans même évoquer les 120 millions demandés à la Ville de Genève. La seule étape dont traite la convention-cadre ne peut à elle seule résoudre le surcroît de trafic et elle devra donc être complétée par deux étapes successives pour un montant supplémentaire d'environ 2800 millions, montant dont la répartition financière n'a pas encore été décidée. L'extension de la gare de Cornavin est une mauvaise solution, autant sur le plan technique que financier. C'est sur une solution hasardeuse que la commission est appelée à se prononcer, en somme un risque financier, avec une situation de la dette que l'on connaît et un avenir incertain sur le plan des recettes fiscales. Le projet de l'Etat n'est selon lui pas inéluctable et il est encore temps d'inverser le cours des choses car il existe une autre solution plus simple à réaliser, qui évite de toucher la gare de Cornavin et, avant tout, une solution qui ne coûterait rien à Genève : le projet de GeReR. Il remercie la commission de son attention et cède la parole à M. Weibel.

M. Weibel indique qu'il est ingénieur en génie civil, diplômé de l'EPFL. Il a fondé avec des amis un bureau d'études en 1975, qu'il a quitté en 2007 pour partir à la retraite en vendant ses parts aux membres fondateurs. Il n'a dès lors aucun intérêt économique dans le monde de la construction. En 1988, il a fait l'étude d'une liaison à grande vitesse reliant Paris à Milan par Lausanne et observe que cette activité s'est conclue par un livre, *La Suisse remonte à la croisée des chemins de fer*, ouvrage qu'il fait circuler à la commission. Il s'est ensuite posé des questions, après sa retraite, sur l'avenir du tunnel historique du Gothard et a proposé d'en faire un second tube routier. Dans ce contexte, il est entré en contact avec le professeur émérite de l'EPFL Daniel Mange, lequel lutte pour la création d'une ligne nouvelle entre Genève et Lausanne. Il a

participé activement à ce projet, ce qui l'a amené à s'intéresser à la situation de Genève. Son activité est financièrement totalement désintéressée et il affirme avoir écrit au Conseil d'Etat en mentionnant qu'il n'attendait aucune rétribution pour ses idées. Les députés genevois ont voté le 14 mars 2005 à l'unanimité l'art. 5 bis de la loi sur le réseau des transports publics, lequel stipule que l'Etat doit prendre toutes les mesures nécessaires pour favoriser l'agrandissement de la gare de Cornavin dans une variante souterraine. Les rapports de commission et les débats du Grand Conseil montrent que ce n'est pas l'agrandissement souterrain que les députés ont voté, mais le fait que l'agrandissement ne se fasse pas en surface. Le projet présenté ici ne touche pas les alentours de la gare de Cornavin, contrairement au projet que l'Etat demande à la commission de ratifier, dont les bouleversements auront selon lui des prolongements au-delà de la durée des chantiers. On ne dépense pas plusieurs milliards en pleine ville sans qu'il reste des traces profondes. La décision que la commission va prochainement prendre découle d'une histoire tourmentée. En 2007 et 2008, les administrations fédérales et cantonales, s'appuyant sur l'expertise des CFF, ont décidé que l'accroissement de capacité du nœud de Genève serait principalement fondé sur l'extension de la gare de Cornavin. Ce n'est qu'accessoirement que ces administrations ont décidé de réaliser ses extensions en surface. Ce qui s'est déroulé par la suite a un peu le caractère d'une tragédie grecque car la décision de 2008, rendue publique vraisemblablement au début 2010, a déclenché les réactions des habitants des Grottes, ce qui a déclenché ensuite un contre-projet, une première expertise, puis une seconde. Toute l'attention s'est alors figée sur cette alternative (gare de Cornavin enterrée ou en surface), tandis que la solution de la boucle, pensée dès 1980 lors de la création de la gare de l'aéroport, est restée totalement ignorée. Ceci a abouti au projet actuel adopté en désespoir de cause ; plusieurs représentants des CFF ont laissé transparaître leur malaise. Il s'agit d'une décision qui ignore tout de ce qu'elle entraîne. Personne n'est aujourd'hui en mesure de prévoir la suite, ni sur les aspects techniques, ni sur les aspects financiers. Le problème de l'extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève aurait dû être examiné comme un tout homogène et cohérent, ce qui n'aurait pas empêché de fractionner ce tout dans le temps pour adapter les dépenses à l'évolution des besoins. Le tout homogène et cohérent peut faire l'objet de discussions sur le partage du financement, mais le fait de n'effectuer ce partage que sur la première étape revient à s'enfoncer dans l'inconnu.

M. Weibel propose de passer au dossier technique (tableau, point 1, p. 2). Il explique que la colonne de gauche représente le projet de l'Etat et celle de droite, le projet GeReR. Les deux projets assurent les mêmes fonctions et les mêmes capacités, la différence fondamentale est qu'il faut dépenser

4,5 milliards avec le projet de gauche qui s'étendra sur des décennies, tandis que le projet de droite est, selon lui, réalisable d'un coup, car le financement total de 730 millions est déjà assuré par la Confédération avec le vote d'un crédit de 790 millions, qu'elle a par la suite rallongé à 1,1 milliard. Le projet GeReR est composé de 3 tronçons : aéroport-jonction de Bellevue, un raccordement du Vengeron (virgule) ; enfin, un raccordement à Blandonnet qui permet à des trains de passer directement de l'aéroport à la ligne de La Plaine. Le projet de l'Etat se réaliserait en trois étapes : l'extension de la gare souterraine de Cornavin avec un enfouissement de deux voies, un tunnel à double voie s'étendant jusqu'au Palais des Nations et un tunnel à voie unique jusqu'aux Charmilles ; ensuite la raquette, prolongement de la ligne Cornavin-aéroport sous la piste pour rejoindre la ligne de La Plaine à Meyrin ; enfin, un second enfouissement de deux voies et d'un quai à Cornavin et d'un tunnel à voie unique se prolongeant jusqu'à Blandonnet. Il relève avoir entendu plusieurs fois ces dernières semaines que la commission entendait adopter le projet défini par la convention-cadre et que les deuxième et troisième étapes seraient remplacées par le projet GeReR qui coûterait bien moins cher. Il se dit étonné par ces propos car son projet permettrait d'éviter également la première étape du projet de l'Etat. Chacune des lignes dessinées sur les six vignettes (p. 3) représente un train par heure et par sens. Les dessins de droite montrent qu'il y a 8 trains qui circulent entre Genthod, Bellevue et Coppet, mais qu'il n'y en a que 4 qui vont directement à Cornavin, tandis que 4 autres passent d'abord par l'aéroport. Dans le projet de l'Etat (à gauche du tableau), il y a 8 trains par heure et par sens qui passent par Cornavin, ce qui montre que la boucle du projet GeReR permet d'avoir la moitié de la charge de trafic à Cornavin et que cela est la raison fondamentale pour laquelle Cornavin n'aura pas besoin d'être agrandie du tout, si l'on suit la proposition de l'association GeReR. Si l'on établit des trafics entre la ligne de La Plaine et celle de la Côte vaudoise, les 2/3 des trains peuvent passer par l'aéroport et ainsi soulager Cornavin et de même pour le CEVA. Sans la boucle, un trafic raisonnable pour l'agglomération de la ville de Genève engorgerait totalement la gare de Cornavin. Actuellement, la gare de Cornavin a la capacité de 30 trains par heure, le projet de la boucle n'en fera passer que 22, c'est-à-dire la moitié de ce que prévoit le projet de l'Etat ; il en conclut que le projet GeReR permet d'avoir encore une réserve de 8 trains par heure à Cornavin.

M. Weibel estime que les administrations savent bien que l'extension de la gare de Cornavin, prévue dans la première étape, ne résoudra rien puisqu'elles ont dès l'origine prévu une extension à 4 voies et 2 quais (ch. 3, p. 4). Le problème le plus sérieux n'est pas tant l'insuffisance de Cornavin que celle de l'aéroport ; les administrations savent également cela et c'est la raison pour

laquelle elles ont envisagé de créer un faisceau de voies de garage au-delà de Palexpo. Elles ont retenu en principe pour cela la solution de la raquette. Il précise ensuite que l'aéroport ne peut accueillir actuellement guère plus de 8 trains par heure alors que, si l'on prévoyait sa traversée, sa capacité s'en verrait, selon lui, triplée. Tous les trains arriveraient par la voie du côté Jura et repartiraient du côté lac. S'ils ont été stationnés sur l'une des deux voies de la gare de l'aéroport côté Jura, c'est alors en partant qu'ils vont devoir quitter le côté Jura pour rejoindre la voie côté lac, raison pour laquelle, à un moment précis, les trains occuperaient les deux voies. S'ils ont été stationnés sur la voie du côté lac, le croisement a alors lieu lorsque les trains arrivent et non pas au moment où ils repartent. Le projet de l'Etat ne prévoit toujours pas une liaison directe de Genthod à l'aéroport, ni de la rive gauche à l'aéroport. Dans ce projet, la halte de Châtelaine est renvoyée à plus tard, le transport de marchandises dangereuses continue à passer par le centre-ville, toutes choses que le projet GeReR aurait selon lui résolues. La capacité de la gare de l'aéroport étant épuisée par les trains de grande ligne, les trains régionaux n'y accèdent pas. Deux trains viennent de Berne, 3 viennent du Valais et 2 viennent du pied du Jura. Les administrations ont dû trouver une solution pour offrir une liaison directe entre l'aéroport et les multiples haltes du réseau régional. Elles ont opté pour le moment pour l'option de la raquette et il est prévu, dans ce cadre, une deuxième gare souterraine en dessous de la gare actuelle de l'aéroport. La raquette et sa gare sont devisées à 1,8 milliard. Il est douteux que la Confédération y participe car les lignes capillaires qui desservent les haltes situées à peu de distance du réseau principal ne sont pas prises en charge par la Confédération. Il n'y a donc que deux haltes prévues dans le cadre de la raquette et en dehors du réseau principal : à Meyrin-centre et aux Nations, alors même qu'elles sont toutes deux proches du réseau principal. Il n'y a pour le moment rien de décidé sur la façon dont va être prise en charge cette somme de 1,8 milliard que Genève prévoit de dépenser. La seconde étape d'extension souterraine à Cornavin est indispensable dans le cadre du projet de l'Etat et elle coûte 1 milliard. Il relève ensuite que, selon la loi sur les chemins de fer, le surcoût serait à la charge de Genève car c'est le canton qui a demandé l'enfouissement. Il passe maintenant aux critiques qui sont émises à l'égard du projet GeReR. Il est faux de dire que ce projet nécessiterait la refonte totale du système cadencé suisse. Ce système prend en compte le fait qu'à Berne, les trains doivent partir à l'heure et arriver à l'heure car la ligne Berne-Zurich constitue le métronome du système cadencé. Techniquement, les trains pourraient déjà aujourd'hui faire le trajet Berne-Genève-Berne en 3h40 et non 4h comme ils le font actuellement ; ils arriveraient alors trop tôt à Berne par rapport au système cadencé, raison pour laquelle les CFF ralentissent volontairement les trains en introduisant des temps d'attente dans les

différentes gares. La boucle pourrait avoir pour effet de réduire le temps de parcours de 10 minutes, mais inutilement, puisque les trains arriveraient trop tôt à Berne. Pour arranger la chose, il suffirait alors d'allonger d'une minute les temps d'arrêt à Lausanne, Cornavin, Aéroport, et Lausanne, et de trois minutes le temps de parcours Lausanne-Genève. Il est également faux de dire que la boucle pénaliserait l'attractivité du chemin de fer en ceci qu'elle forcerait les voyageurs à un détour par l'aéroport puisque le but de tout l'exercice est de doubler le nombre de trains entre Lausanne et Genève. Un de ces trains sur deux passerait par la gare de Cornavin et ce sont les autres trains supplémentaires qui feraient le détour par l'aéroport. Le reproche de compter des frais beaucoup trop bas lui a été formulé, mais cela n'est pas du tout correct. Si l'on fait des comparaisons avec les chiffres qu'on lui a avancés, le CEVA coûterait quelque chose de l'ordre de 12 milliards. Ses propres chiffres sont en tout cas plus justes que ces derniers. Il désire revenir sur le fait que la convention-cadre ne règle rien au sujet du partage du financement des deux étapes ultérieures. Il observe que l'on a entendu l'idée d'un remboursement d'une partie des montants que la convention-cadre prévoit grâce au fait que la gare soit souterraine et éviterait ainsi de construire ultérieurement des sautemoutons. Ce raisonnement ne tient pas la route et le coût initial prévu pour une solution en surface de la première extension était initialement de 790 millions (poussé à 1,1 milliard) et de 400 millions pour la seconde étape. Or, il relève que l'on envisage de dépenser en réalité 1,65 milliard plus 1 milliard pour le second enfouissement, c'est-à-dire 2,65 milliards. Cette différence est due au fait que les Genevois n'ont pas voulu que ces deux extensions de la gare se fassent en surface.

M. Roth indique qu'une synthèse va être distribuée aux commissaires. En page 2 de celle-ci, il est visible que, sans la boucle, tous les trains doivent rebrousser chemin à l'aéroport. A la page suivante, figure le schéma de la boucle avec un raccord à Bellevue et un autre à Blandonnet. L'avantage majeur du projet GeReR apparaît : le projet peut être réalisé en une seule étape, il faut compter environ six ans de travaux, avec un coût global de 730 millions, sans aucune charge pour le canton et la Ville de Genève alors que le projet de l'Etat nécessite trois étapes. Le projet GeReR fait grâce des bouleversements au centre-ville de Genève occasionnés par le projet de l'Etat pendant des années. Il est donc ridicule de dépenser dans un premier temps ces 425 millions. En page 6 apparaissent les coûts engendrés par le projet de l'Etat, tout en le comparant aux coûts du CEVA et à celui du projet GeReR. Ils parlent en page 7 du gaspillage foncier puisqu'il faudrait, avec le projet de l'Etat, le cas échéant parquer les trains qui arrivent à l'aéroport. Il pense que l'on pourrait au contraire utiliser ces terrains pour des projets industriels à proximité de

l'aéroport. La page 8 aborde la durée des travaux, avec des nuisances en ville, tandis que le projet GeReR n'a aucun impact sur la gare de Cornavin ou sur le quartier des Grottes qui est préservé. Les travaux de l'élargissement de l'autoroute pourront se faire en même temps. Il indique ensuite que l'on parle d'un accroissement du nombre de passagers de l'aéroport avec, à l'horizon 2030, 70 000 passagers par jour. Il y a beaucoup d'activités économiques dans le périmètre et cette ligne de chemin de fer ne touche donc pas seulement l'aéroport mais aussi les alentours. L'horaire cadencé n'est pas mis en danger par le projet de M. Weibel. Il en conclut que le fait de voter le PL 11812 autoriserait la ratification de la convention-cadre et donc engagerait Genève, Ville et canton, à dépenser un montant supérieur aux 545 millions prévus car l'on ne pourra, selon lui, pas s'arrêter là. La dette dépasse 13 milliards et, compte tenu notamment de la diminution fiscale occasionnée par RIE III, il estime qu'il s'agit d'un choix hasardeux que de s'engager sur une voie qui porte jusqu'à 4,5 milliards, alors que le projet GeReR ne coûterait que 730 millions, entièrement assumés par la Confédération.

M. Bobillier estime que, lors des travaux précédents, les commissaires n'ont entendu, sur le projet GeReR, que des informations partielles, incomplètes et parfois imprécises. Leur intention aujourd'hui est donc de présenter en détail la solution la plus complète et la plus logique, qui est non seulement selon lui la plus économique mais qui évite aussi des travaux de longue durée qui ne résolvent pas tous les problèmes posés. L'enjeu pour Genève du projet ferroviaire est trop important pour qu'il donne lieu à une controverse entre partis politiques. Il est souhaitable d'unir toutes les forces pour avancer vers une vraie solution et en particulier pour compléter le réseau ferroviaire, tel qu'il avait été prévu lors de la création de la gare de Cointrin ; c'est justement ce que propose le projet GeReR. Enfin, il suggère, à titre personnel, notamment en tant qu'ancien secrétaire de la CCG, de profiter de l'expérience et des connaissances de l'ingénieur Weibel en l'associant aux études, plutôt que de continuer à ignorer sa solution, qu'il juge créatrice, innovante et pérenne. De plus, on entend souvent qu'il est trop tard pour revenir en arrière, mais il désire rappeler la catastrophe de l'informatique de la Confédération, au cours de laquelle pratiquement 1 milliard a été perdu, ce qui a forcé d'abandonner les projets qui ne pouvaient plus être menés à bien. Cette catastrophe aurait pu être évitée en écoutant ceux qui avaient demandé de tout arrêter auparavant car l'on courrait au désastre. Il évoque en outre l'exemple plus local du logiciel de gestion des amendes du canton de Genève, qui a nécessité des années de développements, occasionné des retards et des demandes de crédits supplémentaires. L'intervention de la Cour des comptes a conduit au refus d'une nouvelle rallonge et à l'abandon total du projet. Ces

suggestions successives d'arrêter le développement du projet avaient été ignorées pour les mêmes raisons, sous prétexte que l'on était déjà trop avancé. Il remercie la commission de leur avoir permis de présenter leur solution et indique qu'ils se tiennent disposés à répondre aux questions.

Un député Vert estime que ce projet nourrit la réflexion. Il se demande par ailleurs où ils ont entendu que leur projet pourrait être repris à la place de la raquette.

M. Weibel indique avoir entendu cela dans le bureau de M. Barthassat ou l'on affirmait alors que M. Weibel avait des bonnes idées, mais que les idées de la première étape étaient tellement avancées qu'il fallait aller de toute façon dans ce sens et que l'on pourrait éventuellement utiliser le projet Weibel par la suite.

Le député Vert en vient aux saute-moutons. M. Weibel prend l'exemple d'un saute-mouton de Lausanne à 120 millions et affirme que le coût avancé par l'Etat est surfait. Les chiffres sont-ils sûrs ? Il désire que M. Weibel fournisse les chiffres en lien avec les saute-moutons mentionnés à la commission.

Le député constate que le prix des saute-moutons avancé par l'administration est très élevé. Il se demande de quand datent les prix des saute-moutons zurichois évoqués par M. Weibel ?

M. Weibel indique qu'il enverra cette information à la commission et que les prix indiqués sont des prix du début 2016.

Un député PLR pense que M. Weibel est soit visionnaire, soit à côté de la plaque. Il s'étonne d'entendre que le projet permettrait de faire économiser 4 milliards sur un seul projet alors que le Grand Conseil n'est pas capable d'économiser quelques dizaines de millions pour un budget annuel. Le Grand Conseil aura fait une grande boulette en refusant le projet M. Weibel, si celui-ci est bel et bien un visionnaire. Mais si M. Weibel est à côté de la plaque et que le Grand Conseil suit son idée de tout remettre à plat, le risque est alors également de faire une grosse boulette. Il signerait personnellement tout de suite le projet, lorsqu'il le voit sur le papier, mais il considère que le projet a néanmoins un problème avec les chiffrages. Il se demande notamment si les saute-moutons de Zurich ou Lausanne sont aussi complexes qu'ils le seraient à Genève. Par ailleurs, il désire savoir comment se sont déroulées les discussions avec le département et avec M. Barthassat. Ont-ils reçu des arguments valables ou pas de la part de l'administration ? Il se demande s'il serait possible de créer une espèce de débat avec le département sur quelques points, même si cela ne se fait généralement pas en audition. Les commissaires ne sont pas des ingénieurs et ils n'ont pas les connaissances pour répondre aux

uns ou aux autres. Ensuite, il se réfère à la P 1949 – Pour l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs. Il y avait eu une affirmation disant que, selon le PL appelé à être voté ce soir, la liaison Annemasse-Champel se ferait par quatre trains par heure en 13 minutes, alors qu'avec le projet GeReR, on n'aurait un train par heure qui ferait le parcours en 13 minutes et un autre en 35 minutes. Il désire savoir si M. Weibel est capable de se prononcer sur ce point précis. Il considère que si cela est véridique, le CEVA ne servira alors à rien.

M. Weibel explique que ces exemples sont sortis d'un document déposé au début de l'année 2013 et abordant différents projets de mobilité ; il a en outre été publié dans le domaine public. Il y a toute une série de vignettes qui accompagnent une proposition d'horaire ; il ne s'agit que de propositions exemplaires. L'Etat a sorti, lors de l'audition évoquée, un exemple qui n'est en effet pas très probant, mais cela peut tout à fait être modifié. L'infrastructure existe avant que l'horaire soit mis en place. Il n'est pas juste de sortir un exemple d'horaire et d'affirmer que c'est cela que M. Weibel propose dans son projet. La présentation d'aujourd'hui a montré qu'il est prévu qu'il y ait six trains par heure entre Annemasse et Coppet, dont trois trains par heure passant par Cornavin dans chaque sens, et trois par heure et par sens qui passent par l'aéroport.

Le député PLR observe en effet qu'il s'agit d'un exemple, mais les députés se trouvent dans une situation délicate.

M. Weibel relève qu'il n'a pas arrêté, depuis la remise de son projet en 2013, de demander que son projet soit étudié.

M. Bobillier indique avoir participé à la première réunion avec M. Barthassat et relève que ce dernier a affirmé qu'il n'avait pas les moyens financiers pour évaluer correctement l'option Weibel.

Le député PLR relève que, si l'on chiffre ce qui a été fait jusqu'à maintenant pour le projet de l'Etat, on arrive sans doute à plusieurs dizaines de millions. C'est la raison pour laquelle nous nous retrouvons dans l'embarras. Il faudrait repartir, le cas échéant, sur deux ou trois ans d'études, qui ne seraient pas financés par les CFF.

M. Weibel souligne que les CFF ne vont rien payer mais au contraire gagner de l'argent à travers un mandat. Par ailleurs, l'annexe II de la convention-cadre liste les études passées et stipule un total de 3 925 000 F dépensés pour ces études. Pour sa part, la seule partie qui pourrait dire si l'étude est pertinente ou non est uniquement Genève puisqu'il s'agit du premier acteur concerné.

Un député PDC considère que toutes les explications sont intéressantes. Les CFF cherchent à perdre du temps sur la ligne Genève-Berne, alors que l'on demande paradoxalement sans arrêt que l'on gagne du temps sur cette ligne, qui serpente au niveau de Fribourg. Il se demande pourquoi l'on ne prévoirait pas systématiquement une boucle passant par l'aéroport puisque dans le projet GeReR, les trains peuvent le traverser.

M. Weibel indique que c'est bien cela qu'il propose. Un certain nombre de trains qui viennent de Lausanne iraient à Cornavin puis à l'aéroport, alors que d'autres passeraient d'abord par l'aéroport et ensuite Cornavin.

Le député PDC relève que l'on a dit que le projet Weibel coûterait plus cher que le coût que le département a avancé car il faudrait prévoir un saute-mouton à Versoix ; il indique ne pas comprendre pourquoi.

M. Weibel pense que le département parle du saute-mouton qui serait nécessaire pour la ligne de gauche venant de Lausanne et partant sur l'aéroport, puisqu'il faudrait éviter que cette ligne cisaille la ligne de droite. Il a calculé le prix de ce saute-mouton, cela est inclus dans les 730 millions du coût total du projet. Concernant les retards volontaires évoqués précédemment, c'est une technique qui existe depuis des années. Les trains s'arrêtaient à la gare pendant 11 minutes et, depuis l'année passée, ils ne s'arrêtent que 6 minutes.

Le député PDC en conclut que l'on pourrait desservir plus de gares entre Lausanne et Genève.

M. Weibel pense que l'objectif des CFF à terme serait plutôt de faire l'aller-retour entre Genève et Berne en 3 heures au lieu des 4 heures actuelles.

Le député PDC se dit stupéfait par la créativité des CFF au niveau des chiffrages et la manière dont ils réinventent des saute-moutons pour justifier autre chose. La commission n'a pas le détail du chiffrage du projet Weibel, notamment en ce qui concerne les saute-moutons, cela pourrait aider à la compréhension du projet et à la prise de décision.

M. Weibel indique qu'il peut le faire mais que ce n'est pas pour autant que l'administration le croira plus.

Le député PDC se demande pourquoi les CFF, la Confédération et le canton n'ont pas privilégié une solution peu onéreuse. Cela provient du fait que les CFF ne sont plus une entreprise de transport mais une entreprise commerciale qui vend des surfaces commerciales et, si possible, en faisant payer les investissements aux collectivités locales.

M. Weibel souligne qu'ils ont rendu visite à M. Gauderon, chef des infrastructures des CFF. Il rappelle avoir été ingénieur des ponts des voies 1 et 2 de Montbrillant. Il précise qu'il faisait une fois par semaine le voyage avec

l'ingénieur des CFF et il indique qu'il était clair pour les CFF que la gare de l'aéroport était dans une situation transitoire. Il ajoute qu'en 2008 et 2009, ce ne sont pas les CFF qui n'ont pas voulu la solution de la boucle, mais que c'était bien Genève qui était clairement opposée à cette solution.

Une députée socialiste observe que les CFF et l'OFT ont posé une injonction très claire : la gare centrale du nœud de Genève doit se situer à Cornavin. Tous les autres projets de répartition de gares ou de trafics ne seraient qu'annexe et donc ne devraient pas être le projet central. Qu'advient-il de cette injonction dans le projet de M. Weibel ? Elle considère que le projet GeReR est intéressant par rapport au futur et par rapport à la raquette. Il est vrai que la ligne grande vitesse Cointin-Lausanne est en outre intéressante. Elle se demande si les 730 millions évoqués tiennent compte de tous les terrains à acquérir ou encore de toutes les infrastructures à prendre en compte. Elle se demande enfin si cette ligne directe est prévue en surface ou en souterrain.

M. Weibel indique que le passage ferroviaire de PALEXPO a été étudié par l'OFROU dans le cadre de l'élargissement de l'autoroute. Il précise que l'OFROU a alors affirmé qu'il n'y avait pas de problème technique à ce niveau. Par ailleurs, il trouverait parfait que la construction de cette voie puisse avoir lieu au même moment que l'agrandissement de l'autoroute, ce qui permettrait à Genève de n'avoir qu'un grand chantier. La ligne serait donc en surface à cet endroit, tandis qu'il y aurait ensuite un tunnel entre le Vengeron et Genthod. De plus, la petite virgule de la descente le long du Vengeron pour revenir sur Cornavin se ferait en surface. Il pourrait y avoir un besoin de saute-mouton lorsque la ligne rejoint celle du lac. La virgule de Blandonnet est entièrement en tunnel. Concernant l'injonction de la gare centrale, il n'a jamais entendu cela et pense que les CFF n'ont jamais demandé cela.

Un député PLR a trouvé la présentation complète et intéressante. Il désire savoir si le projet rendu au Conseil d'Etat en 2013 était aussi précis et complet que ce qui a été dit ce soir.

M. Weibel répond que, lorsqu'il a réalisé l'urgence d'une intervention sur ce sujet précis, ils ont fortement cerné le travail sur cet aspect, même si d'autres projets d'infrastructures de mobilité dans la région continuent de les intéresser fortement.

Le député PLR pense qu'avec un tel degré d'information, il a de la peine à croire que le Conseil d'Etat en 2013 n'a pas décidé d'entreprendre au moins une étude.

M. Weibel indique que M. André Gavillet, qui a préfacé son livre et qui était rédacteur du journal *Domaine public*, avait accepté de présenter le projet,

dans l'édition de janvier 2014 du journal. La facilité de la boucle est expliquée en détail dans ce numéro.

Un député Vert se demande s'il y a des traces de la proposition de la boucle par les CFF en 2008 et 2009 et des traces du refus de Genève. Il comprend que les CFF ont proposé par la suite l'extension de la gare à la place de la boucle.

M. Weibel répond qu'il y a sans doute des traces sur ces décisions, mais lui-même n'en a pas. Il explique que ça n'est pas arrivé de cette façon ; il a été décidé à la suite des discussions entre l'OFT, les CFF et le canton de Genève, qu'un montant de 790 millions sur le budget fédéral allait être consacré à l'extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève. Il y a toute une liste de projets ; le projet d'extension de la gare de Cornavin était inscrit pour ces 790 millions. Les CFF ont par la suite remis la question de la boucle sur le métier et ont connu une vive opposition de la part de Genève. Le montant était alors relativement modeste car l'on ne parlait pas encore d'enfouissement.

Un député socialiste souligne que M. Bénédicte avait présenté cette étude à la Constituante et au Conseil d'Etat et qu'il était aussi dépité que M. Weibel devant l'absence de volonté d'étudier cette solution.

Un député PDC observe qu'il suffirait donc d'appliquer les 790 millions déjà votés dans le projet de boucle.

M. Weibel ajoute qu'entre-temps, cette somme est passée à 1,1 milliard.

Audition des Chemins de fer fédéraux – CFF, représentés par M. Philippe Gauderon, chef de l'infrastructure

M. Gauderon remercie la commission de lui permettre de présenter le point de vue des CFF sur la marche de la convention qui a été signée avec la Ville de Genève, le canton de Genève et la Confédération pour la réalisation de la gare de Genève. Il montre une photo de la gare de Cornavin datant du 16 août dernier le matin. La foule est très dense comme sur une autre photo prise à la gare de Lausanne à proximité d'un train partant pour Genève où la foule est également compacte. Le service de cette ligne est donc déjà à la limite de sa capacité. Le nombre de trains voyageurs passant par Genève est croissant et, en 2019, avec la mise en service du CEVA, la gare aura atteint son maximum de capacité. A Cornavin, il ne faut pas ignorer non plus le trafic fret venant de Suisse à destination de la Praille et, à l'inverse, tout le trafic venant de France et qui se dirige vers la gare de triage de Lausanne. Ce matin, M^{me} Doris Leuthard a présenté les nouvelles perspectives de la mobilité 2040. Il s'est permis de prendre une copie de ces documents. Des cartes présentes dans ces documents montrent notamment les lieux où il y a une forte saturation et où il

est nécessaire d'agir. L'augmentation du trafic voyageurs est estimée à +51% en 2040 et l'augmentation du trafic marchandises à +45%. Ces chiffres sont donc supérieurs à ce que ses propres services planifient. Une augmentation de la mobilité est prévue en plus de la situation de saturation actuelle. Ces dernières années, les CFF ont essayé de mieux inclure le bassin lémanique dans l'horaire cadencé suisse et de rattraper le retard accumulé dans le bassin lémanique en termes d'infrastructures. Il ne s'agit donc pas d'un projet uniquement genevois, mais véritablement d'un projet en lien avec les autres nœuds ferroviaires de Suisse, tels que Bâle, Lausanne, Berne, Bienne, Lucerne, Saint-Gall ou encore Zurich. Les CFF ont donc réfléchi au fonctionnement de la gare de Genève au sein du système de transport helvétique. Il rappelle ensuite que, le 9 février 2014, le peuple a voté PRODES 2025, avec des résultats canons à Genève puisqu'il s'agissait du taux le plus élevé de « oui » pour ce projet. Il relève ensuite que 15 à 20 personnes des CFF travaillent actuellement à plein temps sur le projet d'extension de la gare de Genève. Il ne s'agit plus de travailler sur des idées mais sur des documents de mises en soumission de travaux d'ingénierie pour lancer les travaux au début de l'année prochaine. Il ajoute que l'on en est donc plus au niveau de réflexion, mais que l'on va maintenant vers la préparation de l'avant-projet pour ensuite lancer la procédure d'approbation des plans et enfin construire. M. Weibel et ses collègues sont des passionnés qui ont parfois de bonnes idées, mais le projet GeReR est une ébauche et les estimations sont au fond assez sommaires. L'idée de boucle ne correspond pas à la systématique que les CFF veulent développer. Il s'agit d'une vision d'ingénieur, l'intérêt du client n'est, selon lui, pas toujours mis en avant. Dans ce projet, certains trains passant par l'aéroport mettent 14 minutes de plus pour se rendre à Lausanne et à Cornavin, un train va une fois dans une direction et une autre fois dans une autre direction. L'idée de M. Weibel empêche de faire le ravitaillement, des nettoyages ou de compenser un retard à l'aéroport. Les CFF pensent que l'idée seule est bonne mais que plaquée au sein du système ferroviaire suisse, elle n'est pas une bonne idée. Le Grand Conseil a un rôle très important à jouer. Les CFF ont travaillé avec les services du canton et l'OFT à de nombreuses reprises pour arriver au projet existant actuellement. La pente de la trémie du côté Est est une pente de 35/1000, ce qui est unique en Suisse. Il y a une limitation importante dans le budget et ils ont donc essayé de limiter les dépenses au maximum. Si le Grand Conseil dit non au projet, il regrettera cette décision pour les clients des CFF. Si cette solution est refusée, ce n'est pas la solution Weibel qui sera choisie, mais l'option de gare en surface. Le débat n'est plus technique, celui-ci a déjà été effectué par les différents services du canton, il convient de se concentrer maintenant sur le nœud de Cornavin qui doit rester raccorder au système.

Un député PDC observe que, lors de l'audition de l'association GeReR, il a été dit que l'idée de boucle était déjà une solution évoquée dans les années 1980. Il se demande pourquoi les CFF trouvaient alors cette idée intéressante à l'époque et plus aujourd'hui. Il comprend qu'il y a, avec le projet de M. Weibel, certains désavantages, mais on sait aussi qu'actuellement les CFF ralentissent volontairement les trains entre Genève et Berne pour qu'ils arrivent pile poil à Berne en conformité avec l'horaire cadencé. Concernant les garanties de remboursement des 400 millions, il se demande si une avance sur recette des CFF dans les années qui suivent la réalisation ne devrait pas être introduite pour être sûrs que les Genevois ne soient pas lésés par la suite. Il désire connaître le point de vue de M. Gauderon sur la véracité de ce remboursement.

M. Gauderon observe que la boucle n'est en effet pas une idée neuve, l'idée vient à la base de l'ingénieur responsable de l'aéroport. Les CFF ont étudié cette option mais ils y ont finalement renoncé pour les raisons évoquées précédemment. A l'époque de l'inauguration de la gare de l'aéroport, l'horaire cadencé venait d'être introduit et il n'y avait évidemment pas encore eu Rail 2000. Concernant le ralentissement des trains, les CFF essayent en effet de maintenir un léger retard entre Berne et Lausanne. Il observe que l'on se trouve actuellement à 62 minutes entre les deux villes et que les CFF cherchent à baisser ce temps à 56 minutes. Il serait possible de ralentir plus, mais ce n'est absolument pas ce qui est souhaité. Par ailleurs, une composition de plus pourrait être rajoutée, mais il faudrait alors la rajouter ailleurs en tête de ligne, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires qui impacteraient l'usager. Les CFF se trouvent déjà actuellement à la limite du prix et donc ils doivent faire autrement. Concernant le remboursement de l'avance, il se tient quelque peu en retrait puisqu'il s'agit d'une discussion qui a lieu entre le canton et l'OFT. Une garantie de remboursement de la part des CFF est impossible puisque les règles veulent que les cantons, lorsqu'ils demandent quelque chose de plus que ce que la Confédération veut bien mettre, doivent alors financer l'infrastructure, son entretien et son amortissement. Il souligne que le débat a donc lieu entre le canton, la Ville et la Confédération.

Le député PDC indique qu'il comprend bien que le projet de boucle n'a pas que des avantages, mais il relève que le projet est évalué à un coût bien inférieur au coût de la nouvelle gare de Cornavin, qui devra de toute manière être complétée par d'autres étapes de chantier. Au fond ne gaspille-t-on pas l'argent du contribuable ou la volonté n'est-elle pas plutôt de saucissonner le projet pour revenir ensuite avec des étapes considérées comme absolument vitales ?

M. Gauderon indique qu'il sait comment le 1,652 milliard a été calculé, à partir des règles transparentes et fixées par l'OFT, avec une part de risque d'une précision de plus ou moins 30%, à l'étape actuelle. Il ne sait néanmoins pas comment les 730 millions de M. Weibel ont été calculés et il pense que cette somme est calculée avec au minimum une approximation de plus ou moins 50%. Le projet en cours est constitué d'une série de paramètres et de points fixés par les différents partenaires de manière à obtenir le coût le plus précis possible.

Un député UDC relève que M. Gauderon a indiqué que les adjudications ont été envoyées aux entreprises. Les entreprises ont été quelque peu douchées avec ce qui s'est passé lors des adjudications pour le CEVA, à cause notamment de lots disproportionnés. L'entreprise Vinci, qui s'occupe du terrassement, fait jusqu'à 200 km depuis de Genève pour remblayer la terre. Au départ, Vinci proposait des prix très bas, mais l'entreprise est venue par la suite demander une rallonge. Il désire donc savoir si, dans le processus d'adjudication, les CFF ont tenu compte de ce qui s'est passé au cours du chantier du CEVA. Par ailleurs, il se demande si les CFF respectent les AIMP au niveau des marchés publics. Enfin, concernant les lots, il se demande si les lots sont séparés, par exemple entre le travail métallique et le travail sur bois.

M. Gauderon indique qu'ils ont maintenant adressé au bureau d'ingénieur un appel d'offres pour les travaux d'ingénierie pour amener le dossier de l'état d'étude préliminaire à l'état d'avant-projet qui permet l'approbation des plans. Ils cherchent maintenant des bureaux d'ingénieurs capables de concrétiser le projet afin de tendre à la procédure d'approbation des plans et procéder aux autres appels d'offres, notamment pour les travaux de gros œuvre. Ensuite ils sont évidemment soumis à la loi fédérale sur les marchés publics, mais il précise qu'il ne va pas tout révéler ici. Les négociations sont dures, les entreprises demandent des plus-values et c'est leur mission de ne pas en donner. Ils n'ont quasiment jamais eu de recours et les quelques-uns qui ont eu lieu ont toujours été gagnés par les CFF. Pour le CEVA, ils se sont expliqués en détail devant le Copil. Ils ont dû faire de gros lots pour le CEVA, notamment pour les fournisseurs d'ascenseurs ; il ne rentrera pas plus en détail dans ce sujet ici.

Le Président se demande si, pour les plus-values qui ont été acceptées pour le CEVA, les CFF participent à cette augmentation.

M. Gauderon précise que le CEVA est un dossier qui est né avant la réglementation FAIF. Il y a donc une participation, avec des renchérissements automatiques pour la Confédération, et une répartition de 60/40 entre la Confédération et le canton.

Le député Vert revient à la question de la boucle. M. Weibel a indiqué que les CFF étaient encore pour l'option de la boucle en 2007/2008 et que Genève aurait refusé cette option. M. Weibel prétend que les estimations pour les saute-moutons du projet sont surévaluées en comparaison à ce qui a été fait ailleurs. Il se demande ce que M. Gauderon pense de ces deux allégations.

M. Gauderon indique, concernant la question de la boucle, qu'il n'a pas entendu parler de cela, mais il n'est à son poste actuel que depuis 2009. Il va se renseigner et il répondra d'ici quinze jours par écrit à cette question. Concernant les saute-moutons, le coût de ces derniers dépend toujours du lieu où on les place. En rase campagne, il est possible de se déplacer et les faire de manière idéale, tandis qu'en milieu urbain, il y a plus de courbes et d'éléments à prendre en compte, ce qui augmente la complexité du chantier et donc le coût des travaux. De plus, le travail, dans ce cas se réalise avec un grand nombre de trains roulant à proximité, ce qui complique d'autant plus la réalisation des saute-moutons. Il pense que, dans ce cas, comparaison n'est pas raison et ajoute qu'il est prêt à fournir des chiffres détaillés à ce sujet.

Un député PLR désire s'assurer que les CFF ont eu accès récemment au projet Weibel, comme il a été présenté aujourd'hui à la commission, avec un haut degré de détails. Il rappelle que le Grand Conseil représente le peuple et qu'il faut bien expliquer pourquoi l'on choisit un projet à 4 ou 5 milliards au lieu d'un projet à un milliard.

M. Gauderon indique que les CFF ont mené une grande série de réflexions au sujet de la localisation de la gare de Genève. Ils sont arrivés à la conclusion que Cornavin était le nœud ferroviaire du canton et qu'il fallait y rester. Il reconnaît que les CFF et l'OFT ont regardé, sans une grande consultation de la Ville ou du canton, ce qui était le moins cher et qui était susceptible d'être fait en étapes. C'est à partir de là qu'ils ont décidé de faire deux voies en direction du quartier des Grottes. Par ailleurs à Berne, ils vont par exemple agrandir la gare du côté de l'Université et non sous la gare elle-même. Concernant Genève, ils ont commencé à travailler pour une étude en souterrain, après la volonté des Genevois de faire cette extension en souterrain, avec d'abord une variante à 1,2 milliard, mais qui s'avérait en fait coûter la somme de 2 milliards. Il a fallu alors revoir le projet et ils ont alors décidé de le confier à l'auteur de la variante à 1,2 milliard et à un ingénieur CFF ; c'est ainsi qu'ils sont arrivés au projet à 1,6 milliard. Il observe que l'on pourrait aussi faire 4 voies tout de suite, mais évidemment que cela coûterait plus cher tout de suite. L'option de la boucle n'était pas ce qu'ils souhaitaient et ils n'ont pas amené plus loin cette idée, au-delà de ce que M. Weibel avait déjà effectué. Le projet de plan-cadre de la raquette va être réexaminé par les services des CFF pour voir comment l'on procédera par la suite.

Le député PLR indique avoir l'impression que personne ne s'est vraiment intéressé au projet Weibel. Il se demande à combien M. Gauderon estime le temps et l'argent nécessaires pour étudier précisément le projet Weibel.

M. Gauderon indique qu'étudier le seul projet n'est pas vraiment le problème, mais que le grand problème consiste surtout à introduire le projet Weibel au niveau suisse. Cela serait un travail de titan. L'idée de M. Weibel nécessiterait donc plusieurs années de travaux pour amener le projet à un niveau satisfaisant d'étude et il n'est pas sûr que l'on restera au 730 millions. Nous sommes tout de même en Suisse, il y a le TAF et le TF et donc il pourrait y avoir au final une décision judiciaire. Mais il ne souhaite néanmoins pas que l'on en arrive là.

Le député PLR considère que cela revient à comparer le Grand Conseil à une chambre d'enregistrement et qu'il s'agit d'un argument qui n'est absolument pas acceptable.

M. Gauderon indique que le Grand Conseil peut prendre la décision qu'il souhaite, mais il relève qu'il y avait une liste de projets prévus initialement pour Genève, que Genève a refusé le projet et donc que, à la suite de cela, le projet a été retravaillé. La solution retravaillée est optimale, même si elle n'est pas idéale.

Un député EAG indique ne pas avoir de problèmes avec le projet actuel et observe que personne ne semble vouloir soutenir le projet GeReR. Il considère que l'on aurait déjà pu voter le projet proposé en juin mais, puisque l'on consacre cinq heures de commission sur le sujet, il désire néanmoins s'intéresser aux arguments donnés à l'encontre du projet GeReR. M. Gauderon affirme que cette variante rallongerait le parcours Genève-Lausanne de 14 minutes. Toutefois qu'il n'est pas juste de dire cela car, s'il arrive à l'aéroport de Genève et que la boucle est déjà faite, il ne lui semble pas que le trajet sera rallongé de 14 minutes : il estime qu'il ne s'agit donc pas d'un véritable argument. Il désire au moins que les arguments indiqués contre le projet Weibel soient prouvés.

M. Gauderon explique qu'il n'a pas fait le calcul lui-même mais que les responsables CFF de l'horaire affirment qu'il s'agit en effet d'une différence de 14 minutes. Il indique que le temps que l'on met entre Cornavin et l'aéroport est compté dans ces 14 minutes.

Le député EAG observe que la préoccupation principale de M. Gauderon semble être les clients, mais, à l'époque, il prenait lui-même le train entre Genève et Lausanne et le train mettait 34 minutes pour s'y rendre, alors que, aujourd'hui, il met au minimum 36 minutes. Il se dit donc dubitatif face à ce rejet de la boucle.

M. Gauderon souligne que la majorité des gens vont à Cornavin et pas à l'aéroport.

M. Pavageau souligne que 80% des gens venant à Genève depuis Lausanne vont à Cornavin et pas à l'aéroport. Ceux qui prennent le train depuis l'aéroport vont en majorité à Cornavin et ne continuent pas dans le canton de Vaud.

Le député EAG se demande si le temps de trajet entre Genève et Lausanne va s'améliorer.

M. Gauderon considère que M. Weibel a effectué un travail sérieux d'ingénieur mais qu'il ne travaille pas pour la mobilité des gens.

Le député EAG souligne qu'il ne défend pas lui-même le projet GeReR.

Une députée socialiste observe que Genève est un petit canton, au sens géographique du terme, et qu'il se trouve en fin de ligne au niveau suisse. Deux projets conséquents ont lieu en dix ans au niveau ferroviaire alors qu'il ne s'est rien passé pendant des années précédemment. A combien est estimé le laps de temps nécessaire pour voir les résultats et aller de l'avant de manière concrète.

M. Gauderon donne l'exemple du S-Bahn à Zurich qui a bouleversé le paysage de la mobilité et le développement urbain de l'agglomération de Zurich. Il pense que l'on va vivre la même chose avec le CEVA dès 2019 à Genève. Son souci est de pouvoir suivre la demande. Il souligne que l'on peut se demander ce qui peut se passer par la suite : augmenter la cadence, passer à des trains à deux étages, voire doubler la longueur des trains.

La fin de capacité pour l'axe qui va vers l'aéroport arrivera déjà vers 2019. Les trains seront bondés car ils ne peuvent pas être entassés les uns sur les autres et la circulation de plus de trains n'est pas possible. Avec Rail 2000, les lignes ont été développées et, alors, les nœuds ferroviaires n'étaient pas des points limitants ; or ils le deviennent aujourd'hui. Le même problème se rencontre dans tous les nœuds ferroviaires du pays et les montants sont tout de suite conséquents puisque l'on travaille en milieu urbain et souvent en souterrain, dans des conditions difficiles.

La députée socialiste comprend que la raquette ou la boucle pourrait donc combler le manque d'infrastructures mais que cela à terme ne suffirait pas non plus.

M. Gauderon lui répond par l'affirmative et souligne que l'on se trouve ici à l'horizon 2040 et au-delà.

La députée se demande si M. Gauderon est conscient de l'impact sur la ligne La Plaine-Cornavin, en termes de besoins.

M. Gauderon lui répond par l'affirmative et souligne que cette ligne nécessite aussi un développement qui passe notamment par l'agrandissement

des quais des différentes gares entre Cornavin et La Plaine. Il indique que les CFF travaillent actuellement par étapes dans ce sens.

Un député socialiste a opté au final pour le CEVA après le projet du barreau sud. Avec la boucle, on n'aura pas eu l'opportunité d'étudier cela. Les travaux de la gare de Cornavin essoufflent et énervent les citoyens. Il est hallucinant et il existe même une certaine irrationalité à programmer encore des travaux à la gare de Cornavin alors qu'elle vient d'être inaugurée. A Genève, on a des débats de six mois pour construire ou retaper une école à 20 millions et l'urgence évoquée en matière de mobilité, comptée en milliards, est somme toute relative.

M. Gauderon observe que beaucoup d'investissements ont été faits dans la partie commerciale de la gare mais, actuellement, elle déborde néanmoins. Si l'on décide d'approfondir une autre étude, il faudra plusieurs années et, en outre, il faudra encore pouvoir par la suite l'inclure dans un programme fédéral. En l'occurrence, l'étape 2018-2019 sera ratée si plusieurs années sont prises pour étudier le projet Weibel. Genève sera alors en compétition avec les projets des gares de Bâle, de Lucerne ou encore d'ailleurs. Il serait désolé de ne pouvoir offrir que des trains bondés pour Genève et ses environs pour les 10 ou 15 ans à venir. Il reconnaît que le projet de la boucle pouvait être élégant il y a quelques années, mais il avait déjà des problèmes et il a toujours aujourd'hui ces mêmes problèmes.

Le député socialiste indique que, à chaque fois qu'il y a un investissement important, le même débat arrive ; on veut toujours faire croire qu'il y a des intérêts qui sont immuables. Il est navrant de voir que l'on affirme qu'il est toujours trop tard pour changer ou repenser un projet.

M. Gauderon estime que la qualité du débat et le fait que le parlement en parle aussi longuement est quelque chose d'exceptionnel en Europe. Il pense en outre que l'on pourrait développer 20 fois l'idée de M. Weibel et que l'on arriverait toujours à la conclusion que le projet n'est pas adapté pour le système d'horaire cadencé et systématique, ce que veulent, selon lui, la majorité des usagers.

Un député PDC regrette que l'on se retrouve avec un projet à 500 millions sur le siège sans aucun débat. Ce problème provient de la proposition du Conseil d'Etat et non des CFF et que ce n'est donc pas la faute de M. Gauderon. Néanmoins, au cas où le canton venait à ne pas respecter les délais actuellement impartis, les CFF refuseraient-ils pour autant les 500 millions du mandat ? Il demande cela pour savoir si la commission peut terminer les auditions désirées. Il serait souhaitable que M. Gauderon mette par écrit les arguments des CFF qui s'opposent au projet Weibel. Une argumentation bien étayée de la part des

CFF serait bénéfique pour le rapport et la compréhension publique de la problématique.

M. Gauderon relève qu'il y a quatre parties à cette convention : le canton de Genève, l'OFT, la Ville de Genève et les CFF. Ces derniers sont dans le rôle de ceux qui proposent une solution et la réalisent par la suite. C'est aux trois autres parties de se prononcer clairement sur les fondements du projet. Concernant le souhait de compléments d'information, il les fournira prochainement par écrit.

Un député Vert estime que le projet de loi souffre d'un défaut : l'absence d'un financement de la halte de Châtelaine et de la mise au quart d'heure du tronçon Genève-La Plaine. A quelle échéance M. Gauderon verrait la réalisation de ces éléments ?

M. Gauderon indique que les CFF ont un mandat d'étude pour estimer les coûts de la halte de Châtelaine pour PRODES 2030. Ils ont aussi un mandat pour estimer la mise au quart d'heure, qui fait partie, au niveau suisse, des modules appelés à être sélectionnés. Le Conseil fédéral a annoncé les grandes lignes de la mobilité et, si cela est retenu, on pourra aller de l'avant assez vite, avec des crédits retenus dès 2020 et des travaux pour 2030-2035. Cela ne dépend toutefois pas des CFF mais des Chambres fédérales.

Le député Vert désire que M. Gauderon confirme qu'il existe donc une incertitude quant à la réalisation de la halte de Châtelaine et à la mise au quart d'heure.

M. Gauderon confirme cela et précise que c'est un projet parmi 80 autres au niveau suisse.

Le député Vert souligne que les Verts ont préparé un amendement à 200 millions supplémentaire pour assurer la réalisation de la mise au quart d'heure de la ligne Genève-La Plaine et la construction de la halte de Châtelaine.

M. Gauderon indique enfin que les CFF tiennent à ce que Genève et la partie lémanique du pays soient développées et pas seulement la partie suisse alémanique. Il pense qu'il serait vraiment regrettable de s'arrêter à Lausanne.

Audition de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment, représentée par M. Nicolas Rufener, secrétaire général, et M. Pierre-Alain L'Hôte, président de la Société suisse des entrepreneurs, Genève

M. L'Hôte remercie la commission et explique tout d'abord que la FMB représente 1400 entreprises, 1000 apprentis en formation, 18 associations qui

représentent environ 15 000 employés, dont 12 000 travailleurs du bâtiment qui sont sous le régime de la convention collective de travail. Il relève qu'il est indiqué, dans le cadre de ce PL, la nécessité de faire attention à ce que les appels d'offres soient constitués de lots de dimension acceptable pour permettre l'accès aux marchés à la majorité des entreprises, qu'elles soient locales ou pas. Ils ont été échaudés par certaines expériences, dans le cadre du CEVA, avec des lots trop importants qui rendaient l'accès aux marchés difficile pour les entreprises suisses, ou alors des lots peu spécifiques qui appelaient, par nécessité, à la sous-traitance car plusieurs métiers étaient mélangés. Il y avait donc la problématique de la dimension des lots, mais aussi celle de la spécificité métiers de ces derniers. Les entreprises doivent pouvoir être amplement consultées et intéressées à soumissionner leurs offres. Par ailleurs, il conviendrait de réfléchir à la manière dont on accompagne l'analyse des offres, dans l'esprit de la cellule d'accompagnement qui avait été créée dans le cadre des travaux du CEVA afin de pouvoir vérifier les conditions d'exécutions et de surveiller les entreprises dans le cadre de la sous-traitance et du recours de la main-d'œuvre qui respectent les conventions collectives de travail. Il précise que cela peut être l'établissement de clauses particulières au stade de l'établissement des contrats ou alors lors de l'accompagnement et du suivi d'exécution, sur lesquels les partenaires sociaux peuvent aider le maître d'ouvrage à faire respecter les règles d'usage qui sont d'ailleurs rendues obligatoires par les conventions collectives.

M. Rufener pense que le canton de Genève devrait saisir l'opportunité de ces 425 millions pour faire valoir certaines doléances auprès des CFF. C'est un bras de levier important mais qui n'a pas du tout été utilisé s'agissant du CEVA, ce qu'il regrette très fortement. L'état d'esprit des CFF s'est très bien révélé lorsqu'ils ont mis en soumission des lots de peinture et qu'ils ont demandé aux entreprises de poser des enrobés bitumineux sur les quais ; c'est le genre de mélange des genres qui n'est pas admissible. Concernant la procédure de mise en soumission et d'adjudication, la loi sur les marchés publics permet des négociations, ce qui pourtant est le germe des dérives que l'on peut observer en matière de marchés publics. Le canton devrait exiger des CFF que ces derniers renoncent à ces négociations. Cela est inadmissible dans le cadre de marchés publics car, contrairement à un marché privé, tout le monde peut rendre une offre. Il n'y a pas de possibilité de faire une sélection préalable en fonction de la qualité du travail et du fait que les entreprises soient dignes de confiance. Concernant les contrats qui seront signés, ils ont dû faire un grand travail au sein de la commission d'accompagnement des travaux du CEVA pour remonter la pente et faire entendre raison aux CFF, s'agissant de la nécessité d'imposer aux prestataires la surveillance des sous-traitants et

l'assurance que ces derniers pouvaient être pénalisés s'ils ne respectaient pas les règles. Cet aspect contractuel est absolument nécessaire et implique que les CFF soient conscients d'un certain nombre d'enjeux sous-jacents. Les inspecteurs paritaires doivent pouvoir contrôler les chantiers en permanence, les contrôles qui sont effectués peuvent permettre aux commissions paritaires de solliciter les CFF pour l'arrêt de chantiers, le renvoi des entreprises qui trichent, le suivi et paiement des sanctions et pour que le travailleur éventuellement sous-payé bénéficie d'une compensation. Il est important d'appréhender cette problématique en amont pour réussir à pousser les CFF. Dans la Feuille d'avis officiel de ce jour, on apprend que le contrat CVSE (Chauffage-Ventilation-Sanitaire-Electricité) a été attribué à l'entreprise Engie Axima SA qui est basée à Villeurbanne. Il s'agit de marchés qui ne sont théoriquement pas soumis à concurrence internationale ; d'un autre côté les CFF ouvrent quand même les marchés vers l'extérieur et recherche l'entreprise avec les meilleurs prix. La main-d'œuvre représente entre 30% et 70% de l'ensemble du prix de la prestation et il ne voit donc pas comment des prestataires venant de Villeurbanne, avec deux heures de déplacement à l'aller et au retour (ou un hébergement à payer), qui doivent respecter les 35h, qui ont des charges sociales plus importantes (le volet social français restant applicable) et qui doivent se conformer aux salaires suisses, peuvent être compétitives en respectant les règles. Il a téléphoné au président des chauffagistes genevois, lequel lui a expliqué qu'à Genève il y a des entreprises qui sont parfaitement à même d'effectuer ces travaux. Le message est assez évident et il est important d'utiliser le bras de levier que ce crédit offre afin de ne pas se faire rouler dans la farine par les CFF comme ce fût le cas pour le CEVA.

Discussion

Un député UDC se demande quelle est la différence en matière de loi sur les marchés publics entre la loi cantonale et la loi fédérale.

M. Rufener explique que les négociations constituent la grande différence. L'accord GATT/OMC stipule que, s'agissant de la négociation, les signataires de l'accord peuvent, dans leur droit interne décider d'autoriser la négociation. Le législateur fédéral a concrétisé cela dans la loi sur les marchés publics en autorisant les négociations, mais en ne balisant que très peu ces négociations. Il s'agit donc d'une espèce de boîte noire dans laquelle l'on ne sait pas vraiment ce qu'il se passe, notamment au niveau du prix.

Le député UDC se demande s'ils ont la possibilité d'investiguer sur cet exemple précis.

M. Rufener relève qu'ils ont essayé d'en savoir plus et qu'ils s'étaient émus de savoir que l'adjudicateur avait choisi une entreprise qui était une entreprise générale et qui n'avait pas le personnel pour faire les travaux. Ils ont demandé si Vinci avait annoncé le principe de la sous-traitance ou s'il s'agit de questions qui ont été posées dans le cadre de la négociation ; ils n'ont jamais reçu la moindre réponse à ce sujet et il faudrait peut-être exiger des CFF qu'ils s'engagent à donner ces informations pour le chantier à venir.

Le député UDC rappelle que la commission a auditionné les CFF et qu'il a lui-même abordé la question des lots. Il se demande si, dans la réflexion sur l'extension de la gare de Cornavin, ils sont intégrés comme partenaire de l'Etat de Genève.

M. L'Hôte indique qu'ils ont émis le souhait d'en faire partie mais que ce n'est pas le cas. La structure décisionnelle du projet est différente par rapport au CEVA puisqu'il s'agit d'un investissement propre CFF, même s'il y a le rôle de l'Etat, à commencer par le crédit d'étude et d'investissement. Dans le cadre du CEVA, à force de travail et de lobbying, ils ont réussi à obtenir, dans les contrats CFF pour les lots suivants, des clauses de contrôle de la sous-traitance et de responsabilité solidaire. Ils se sont rendu compte que les CFF, sous la pression de l'Etat et des forces vives, étaient capables, même si le droit fédéral ne les obligeait pas à le faire, à agir en correction sur certaines dispositions. Il pense qu'il y a une marge de manœuvre avec les CFF et il ajoute qu'ils sont prêts à accompagner ces travaux sur les diverses techniques par rapport à la constitution des lots ou sur la manière d'analyser la sous-traitance, de par leurs expériences au sein des commissions paritaires. Il rappelle que, lorsqu'il y a une convention collective étendue, l'OCIRT délègue aux commissions paritaires par métier cette compétence de contrôle. Ils sont donc les mieux placés, pour les métiers de la construction, pour agir en tant qu'observateur sur les chantiers et garantir que les conditions soient conformes au droit.

Le député UDC observe qu'ils ont en outre un atout supplémentaire puisqu'il y a la Ville de Genève, qui essaye, notamment dans le cadre de l'immeuble du Boulevard St-Georges à Artamis, de contrôler les entrées et les sorties matin, midi et soir. Il pense que cela pourrait les aider dans le dossier de la gare de Cornavin.

M. Rufener indique qu'il fondait beaucoup d'espoir dans le transfert de l'ingénieur cantonal aux CFF, mais il souligne que celui-ci est malheureusement parti des CFF. Le problème du contrôle est qu'il est a posteriori et donc que, si l'on découvre que des ouvriers sont payés à 10 F de l'heure, l'on peut faire en sorte qu'ils soient payés correctement, mais le mal

est déjà fait car l'adjudication a eu lieu dans des conditions qui n'étaient pas des conditions de marché.

Le Président observe qu'ils parlent aux commissaires des problèmes liés aux adjudications, mais pas au grand public. Cela n'ouvre donc pas vraiment le débat sur la cité. Il se demande par ailleurs si les 1400 entreprises membres de la FMB sont toutes suisses.

M. L'Hôte indique qu'elles sont toutes établies à Genève.

Le Président s'étonne quelque peu que ce type d'informations soit tu sur le plan public.

M. Rufener indique qu'ils ont mené un certain nombre d'opérations auprès des politiques et auprès des médias. Leurs pratiques les amènent à penser que les dénonciations publiques pour sensibiliser l'opinion publique et indirectement influencer les politiques ne sont pas forcément la bonne solution ; le lobbying doit se faire directement auprès des décideurs, notamment auprès du Grand Conseil.

M. L'Hôte souligne que les partenaires sociaux sont plutôt d'accord sur ce constat et il considère pour sa part que la défense de l'emploi passe autant par la défense du travailleur que par la défense de l'entreprise. Cela est un travail de fond, avec notamment la publication des entreprises dans les listes noires, mais ils n'ont néanmoins pas pour habitude de faire des conférences de presse sur ces interventions.

Un député PLR observe que les travaux du CEVA vont se terminer en 2019, tandis que les travaux de la gare vont commencer, selon lui, en 2020 pour se terminer en 2025. Les entreprises locales auront-elle la possibilité, connaissant cette planification, de faire en sorte de répondre à ces travaux ? Un volume de travail extrêmement important va arriver juste après le chantier du CEVA.

M. L'Hôte répond par l'affirmative, mais les plus grands groupes de constructions sont souvent de constitution intercantonale. Ils peuvent faire déplacer à Genève des équipes d'autres succursales en Suisse. Dans le cas de l'adjudication attribuée à Vinci dans le cadre du CEVA, le taux de travail temporaire était prévu et Vinci avait répondu qu'il s'agissait de plus de 60%. Ne devrions-nous pas structurer les appels d'offres destinés à des entreprises qui sont déjà organisées et qui ont une connaissance du tissu local ? Concernant la négociation au Pont-Rouge, en marge du quartier PAV, elle s'est faite uniquement sur le prix. Ce n'est pas l'objet du débat d'enquêter sur le passé mais au contraire de tout faire pour éviter ce genre d'écueil.

M. Favre souligne que les travaux sont prévus entre 2024 et 2031 et ne suivront donc pas directement les travaux du CEVA.

Un député PDC désire savoir au fond sous quelle forme il convient de traduire leurs préoccupations ; il ne voit pas bien comment la responsabilisation des CFF pourrait se traduire concrètement.

M. Rufener pense qu'il conviendrait de prévoir dans le projet de loi un amendement à la convention qui stipule que les CFF doivent respecter un certain nombre de critères.

Un député PDC observe que cela nécessite donc un travail de rédaction.

M. Rufener ajoute que, si cela est introduit dans la loi, il va falloir modifier la convention et, si la convention n'est pas modifiable, le Grand Conseil aura alors les pieds et poings liés, comme ce fut le cas pour le CEVA.

M. Pavageau précise que la convention pour le moment signée n'est qu'une convention-cadre sur le fait que le projet est lancé. Il y a des conditions de mise en œuvre qui incluent notamment la collaboration avec la Ville de Genève. Les questions de garantie d'accessibilité aux marchés viendront au sein de conventions dites opérationnelles qui viendront au fur et à mesure. Il souligne que le canton n'est donc pas pour le moment pieds et mains liées.

Un député Vert observe que les négociations sont certes possibles, mais quand même conditionnelles, notamment si l'appel d'offres le prévoit, ou lorsque aucune offre ne paraît la plus avantageuse économiquement. Les activités quelque peu illicites mentionnées sont plutôt illicites dans le cadre de l'a priori. Il se demande donc comment l'on pourrait agir.

M. Rufener estime qu'il suffit que les CFF s'interdisent de négocier dès le départ dans l'appel d'offres. L'offre économiquement la plus avantageuse est quelque chose de juridiquement indéterminé. Les CFF doivent affirmer dès le début qu'ils ne négocieront pas.

Le député Vert se demande qui doit agir pour que les CFF s'interdisent de négocier.

M. Rufener lui répond que c'est le Conseil d'Etat qui va mettre en œuvre la loi votée par le parlement.

Le député Vert en conclut qu'il doit être écrit dans le projet de loi que c'est de la responsabilité du Conseil d'Etat de demander aux CFF de refuser l'application de l'article 20 de la loi fédérale sur les marchés publics pour qu'il n'y ait pas de possibilité de négociations a posteriori après l'appel d'offres.

Un député PLR pense que cela est à double tranchant car il observe que l'on se plaint aussi de ne pas pouvoir négocier.

M. Rufener lui répond par la négative et affirme qu'ils ont toujours défendu cela ; c'est l'une des raisons qui les poussent à penser que la révision en cours de l'AIMP pose problème.

M. L'Hôte observe qu'ils ont défendu au niveau associatif le fait de ne pas appliquer aveuglément l'AIMP sur des seuils qui n'étaient pas forcément atteints, mais lorsque l'AIMP doit être appliquée, elle doit l'être de manière stricte. Il existe toujours des clauses de réserve.

M. Rufener relève que le premier motif de renchérissement des coûts, c'est le niveau des salaires. Il considère que l'on doit donc décider ce que l'on veut.

Un député socialiste considère qu'une motion n'a aucun impact. Le problème majeur est que les contrôleurs ne sont pas disponibles 24h/24. Il y a une injustice car les entreprises genevoises sont obligées de rendre des comptes alors qu'elles sont soumises à une concurrence face à des entreprises qui ne respectent pas les mêmes critères ; le système est biaisé à la base. Il doute qu'une petite motion puisse faire quoi que ce soit. Il estime que cette problématique nécessite des actions autrement plus sérieuses de la part du canton, mais aussi de Berne, en particulier sur un chantier de l'envergure de l'extension de la gare de Cornavin.

M. L'Hôte souligne qu'il existe depuis 20 ans un badge établi par les partenaires sociaux pour les ouvriers du gros œuvre et du second œuvre, qui fait l'objet d'un contrôle paritaire par les caisses de compensations dont ils ont le contrôle avec les syndicats. L'OBA s'est saisi de ce dossier et a un objectif à fin 2017 de mettre en œuvre un contrôle sur les chantiers de l'Etat, en se servant de leurs expertise pour qu'il y ait un contrôle de la personne qui se fasse par le respect des conventions collectives, par le salaire qui lui est versé et un certain nombre de prérogatives. Au niveau national, il existe un projet identique pour rendre de force obligatoire un badge pour l'accès sur les chantiers. Cela se fait discrètement depuis 20 ans, il y a une expérience en cours dans le canton de Vaud depuis plusieurs mois et cela est en discussion au niveau national. Il reconnaît que c'est toujours trop long, mais il relève que les choses vont dans le bon sens pour qu'il n'y ait sur les chantiers que des personnes qui y soient autorisées à y travailler, dans le respect des conventions collectives de travail.

Le député socialiste se demande pourquoi les partenaires sociaux ne feraient pas partie de la commission qui attribue les lots, compte tenu du fait que ce sont les contribuables genevois qui paient ces travaux.

M. Rufener explique qu'ils se sont toujours interdit de se substituer au pouvoir adjudicateur ; en revanche, ils ont toujours été partisans de participer à l'évaluation des offres pour attirer l'attention des adjudicateurs sur différents enjeux. Il ne croit pas une seconde à l'utilité de monter à Berne où il n'y a pas de contrôle et donc pas de travail au noir. Il ne faut pas rêver et on n'influencera pas la position du parlement fédéral sur ce sujet. Concernant les contrôles, il

indique que l'on a un inspecteur paritaire pour 1000 travailleurs, mais il souligne que l'on fait dix fois plus que ce que préconise l'OIT (1 contrôleur pour 10 000 travailleurs) La difficulté qu'ils vont avoir se situe au niveau des sanctions, raison pour laquelle ils essayent de renforcer le dispositif. Les conséquences découlant des sanctions doivent être prises dans toute leur mesure par les autorités adjudicatrices et le jour où il y a des entreprises qui ne sont pas en ordre sur le marché de la gare de Cornavin, il faut que les CFF révoquent des contrats et fassent des actions de dommages et intérêts contre les entreprises en question.

Un député socialiste pense que l'on pourrait introduire ces éléments dans une clause, puisque ses collègues entendent faire, selon lui, une motion.

M. Rufener estime que cela marche, notamment sur le chantier d'En Chardon des TPG, où deux ferrailleurs ont été virés.

Un débat sur la suite de la procédure de travail à lieu et en particulier sur le fait de prolonger les travaux de la commission durant encore une séance afin d'auditionner l'OFT.

Les questions de délais de dépôt sur réétudiés avec possibilité de rédiger un rapport avant la prochaine séance du Grand Conseil du 22 et 23 septembre 2016 afin qu'une demande d'ajout et d'urgence du projet de loi puisse être faite.

Le Président soumet au vote le fait de voter le PL aujourd'hui :

Pour : 5 (1 EAG, 3 S, 1 UDC)
Contre : 6 (1 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 3 MCG)
Abstentions : 4 (4 PLR)

Cette proposition est refusée.

Le Président soumet au vote le fait de nommer un rapporteur le soir-même.

Cette proposition est refusée.

Audition de l'Office fédéral des transports, représenté par M. Pierre-André Meyrat, directeur suppléant

M. Meyrat remercie la commission et indique en premier lieu qu'il n'avait pas prévu de faire un discours. Il souligne qu'il a attentivement lu le procès-verbal de la dernière séance et qu'il s'est rendu compte que les commissaires avaient déjà abordé de manière approfondie tout ce qui touche aux infrastructures du projet lui-même. Il indique que les CFF vont donner ce soir

ou demain la réponse aux diverses questions posées la semaine passée par la commission. Il ajoute que ces réponses sont en parfait accord avec la position de l'OFT. Il s'attend surtout ce soir à répondre aux questions des commissaires, en particulier au sujet des problèmes de financements, ce qui constitue sa spécialité au sein de l'OFT.

Discussion

Un député Vert rappelle que les Verts ont proposé un amendement de 200 millions pour garantir le financement de la construction de la halte de Châtelaine, à Vernier, la cinquième ville de Suisse romande, ainsi que la garantie de la mise au quart d'heure de la ligne La Plaine-Genève. Cela n'est pas prévu actuellement et il s'inquiète que ces éléments ne se fassent pas pour 2030 ; il se demande si M. Meyrat peut rassurer la commission quant à ces éléments et si l'OFT pourrait donner une assurance quant à la réalisation de ces éléments ou du moins rassurer la commission.

M. Meyrat indique que l'OFT ne peut pas donner des assurances mais néanmoins il peut rassurer car il observe que l'introduction au quart d'heure, de façon générale, est l'un des buts visés à long terme. Concernant la halte de Châtelaine, il s'agit d'un projet qui fait partie des projets qui leur ont été présentés par le canton dans le cadre de l'appel à projets qu'ils ont lancé. Il indique qu'honnêtement, ils en sont pour le moment à un niveau de vol qui ne permet de dire si ce projet sera choisi ou non dans les projets qui vont être réalisés.

Le député Vert se demande, au cas où ce projet n'est pas dans PRODES 2030, s'il faudra attendre alors PRODES 2035 ou même PRODES 2040.

M. Meyrat répond que le financement des infrastructures ferroviaires se fait en principe à un rythme quadriennal, avec un rythme plutôt court de manière à pouvoir s'adapter aux évolutions à court terme. Il existe néanmoins un problème dans l'intitulé du programme puisqu'il s'agit au fond d'un cumul de programmes qui se réalisent au fur et à mesure, en fonction de l'état d'avancement des projets et des liquidités qu'ils ont dans le fonds d'infrastructure ferroviaire. Actuellement, il y a deux projets importants en phase de réalisation, notamment PRODES 2025 qui entre maintenant en phase de réalisation. En 2018-2019, l'on connaîtra la composition de PRODES 2030.

Le député Vert se demande, indépendamment de la concurrence qui existe au niveau national, si l'OFT pense que la construction de la halte de Châtelaine est un bon projet.

M. Meyrat indique en avoir parlé avec les équipes de la planification et lui répond par l'affirmative.

Un député PDC indique avoir une question au niveau de la garantie de remboursement. La parole de M. Meyrat est déjà quelque chose de très important, même si l'on n'a pas de garantie substantielle de ce remboursement. Il en vient ensuite au projet de M. Weibel, consistant à faire une boucle, qui a l'avantage d'être bien moins chère, mais qui présente aussi certains inconvénients. Il désire avoir la perception de M. Meyrat à ce sujet.

M. Meyrat indique que, de façon à ce que le remboursement ne dépende pas seulement de la bonne foi d'un fonctionnaire, il a été fixé des mécanismes de préfinancement dans la loi. L'une des raisons de la création de FAIF était de donner à l'OFT une compétence de planification sur l'intégralité du réseau. En effet, cela pouvait faire sens de réaliser plus tôt que prévu certains ouvrages, à condition que le Parlement les ait considérés bons. Dans l'art. 35, al. 4 de l'Ordonnance, il est stipulé que le remboursement est effectué au moment où la réalisation aurait été faite selon leur planification. Dans le cadre de la gare souterraine de Cornavin, on n'est pas dans le cadre d'un préfinancement, mais dans le cadre du financement d'un ouvrage alternatif. Il est compréhensible que la région peut avoir intérêt à la réalisation d'un ouvrage différent de celui prévu initialement, pour autant que cet ouvrage s'intègre dans la conception générale des transports en Suisse et pour autant que la Confédération n'ait pas de coûts supplémentaires dans l'opération. C'est donc en ce sens que le projet de gare souterraine a été pensé. Concernant le cas particulier genevois et le cas du saute-mouton de Châtelaine, la réalisation de cet ouvrage est assumée en partie par le canton et la Ville et permettrait en effet à l'OFT d'économiser des coûts. La convention a défini la possibilité de remboursement à ce moment le coût de ce saute-mouton. Il faut que l'ouvrage soit géographiquement, temporellement et fonctionnellement lié véritablement à ce gros projet, ce qui serait le cas du saute-mouton de Châtelaine. Le fonds pour l'infrastructure ferroviaire roule sur un chiffre d'affaire de l'ordre de 5 milliards et donc, si le saute-mouton est estimé à 200 millions, il ne s'agit pas d'un montant négligeable mais pas non plus d'un montant insurmontable. S'il y a un remboursement, il se fera en fonction des accords passés. Concernant la difficulté à rembourser, il ne s'attend pas à ce que l'OFT ait des problèmes de liquidités. Enfin, concernant le projet Weibel, même si ce dernier pouvait faire sens au niveau genevois, l'OFT s'y opposerait de toute manière dans l'intérêt du système global en Suisse.

Un député PLR comprend que, suite à la loi FAIF, il y a obligation de passer par des subventions d'investissement, ce qui fait que la TVA est due, ce qui augmente les coûts au niveau du projet final. Il désire comprendre ce

mécanisme et souligne avoir entendu qu'il y avait une discussion avec l'OFT pour voir de quelle manière il était possible de ne pas payer la TVA.

M. Meyrat souligne que le fait que la TVA soit payée sur la part cantonale est un mécanisme qui est entièrement lié au mécanisme de la loi sur la TVA, puisque l'on paye aussi de la TVA sur les subventions. Un tiers des recettes de la TVA provient des collectivités publiques et donc il y a un effet redistributif du système. L'OFT a déjà essayé plusieurs fois de mettre fin à la soumission des transports publics à la TVA. Il est actif dans ce domaine depuis dix ans et il a fait trois tentatives qui n'ont jamais dépassé le Conseil fédéral. Si l'OFT avait la volonté de changer cela, ils devraient alors entrer dans un processus judiciaire et pas politique. Cela a été fait à travers l'Office fédéral de l'aviation civile en ce qui concerne Skyguide, qui effectue du contrôle aérien depuis Genève sur la partie française. La question était de savoir si ces prestations sont soumises à la TVA ou non. L'administration des contributions leur a expliqué qu'il existait une directive qui est inflexible et non modifiable car c'est « comme ça ». Ils ont mené l'affaire en justice et ont finalement gagné.

Le député PLR se dit en accord avec le fait que la loi sur la TVA est très claire vis-à-vis d'une subvention. L'obligation d'effectuer une subvention a comme conséquence de devoir payer la TVA, mais cela n'est pas le cas dans le cadre d'un prêt ; il se demande donc ce qui oblige à faire une subvention plutôt qu'un prêt.

M. Meyrat indique qu'il y a d'abord un motif comptable. Le principe du financement de la mesure alternative fait que la Confédération ne doit pas avoir de coût supplémentaire à supporter, mais aussi que la mesure ne peut pas non plus se refinancer sur le canton. Si le financement était sous forme de prêt, il y aurait des amortissements qui auraient dû être facturés au canton. Une gare va être réalisée, elle aura une durée de vie d'environ 40 ans et, ensuite, la Confédération devra payer intégralement la rénovation de cette gare. Le fait de payer à fonds perdu évite d'avoir à payer des amortissements. Au niveau politique, avec FAIF, la responsabilité des infrastructures et la responsabilité financière ont été entièrement données à la Confédération. Ce ne serait donc pas une bonne chose que les cantons soient présents à travers des prêts dans la structure. Avec le temps, cette part va diminuer et, de plus, le fait que des entreprises aient créé des restructurations et des filiales d'infrastructures fait que l'on s'arrange pour que les cantons sortent de ces filiales, de manière à ce qu'une infrastructure soit in fine en main de la Confédération.

Le député PLR comprend le processus du crédit et de l'amortissement, mais la Confédération est au fond extrêmement gagnante car le canton d'entrée de jeu verse à fonds perdu de l'argent qui, s'il devait être remboursé par paliers, aurait pu être placé ailleurs.

M. Meyrat répond que c'est faux car ils escomptent.

Une députée socialiste souligne qu'en observant les futurs projets ferroviaires dans le canton, la fameuse raquette qui revient sur Cornavin apparaît. Doit-on oublier pour l'instant cette raquette ?

M. Meyrat indique avoir découvert l'existence de cette raquette la semaine passée et souligne qu'il ne s'agit pas d'un véritable thème pour l'OFT.

M. Pavageau relève que la gare de Cornavin gardera la capacité de pouvoir accueillir le développement de la raquette, mais cette dernière concerne néanmoins uniquement le trafic régional.

Débats

Le Président informe que la commission va traiter conjointement le PL 11912 et la pétition P 1977. Reste en suspens une motion de commission.

Un député Vert confirme que la commission devrait aussi traiter cette motion de commission rédigée suite à l'audition de la FMB.

Un député PLR pense pour sa part qu'une résolution serait préférable à une motion, afin de ne pas passer, le cas échéant, par un renvoi encore en commission. Il propose donc une résolution qui soutiendrait le Conseil d'Etat en vue d'obtenir un comportement de la part des CFF, en ce qui concerne les travaux de soumission et d'adjudication de la gare souterraine. Il propose cette solution car « Chat échaudé craint l'eau froide ». Il rappelle que, dans le cadre du CEVA, il ne s'est pas passé deux mois sans qu'il y ait un problème avec le maître d'ouvrage. L'expérience du CEVA a donc montré qu'il fallait un encadrement avec les CFF et que les partenaires sociaux devaient être présents pour éviter des situations inacceptables. Il insiste sur la deuxième invite et précise que le PLR n'accepte pas une cogestion des adjudications avec le maître d'ouvrage. M. Rufener a rappelé à la dernière séance que des travaux d'équipements ont encore récemment été adjugés à une entreprise de Villeurbanne. Il y a eu trop de cas de ce genre et la commission de pilotage instaurée avec l'Etat, les CFF et les partenaires sociaux a quand même eu des effets positifs afin d'éviter des dérapages de la part des CFF. Il existe un paradoxe car l'on demande qu'il n'y ait pas de dépassements, mais en même temps que les adjudications soient données à des entreprises locales. Il y a donc un juste milieu à trouver, mais il souhaite que l'on ne se retrouve pas avec les mêmes déceptions qui étaient liées aux adjudications lors du démarrage des travaux du CEVA. Sur le plan politique et technique, il est positif de faire participer les partenaires sociaux.

Le Président comprend que le texte de la motion ne change pas, mais que cette dernière devient simplement une résolution.

Le député Vert indique préférer une motion car cette dernière peut être traitée immédiatement, selon la nouvelle loi sur les motions. Il considère qu'une motion est plus impérative.

Un député PDC considère que la forme n'est pas très importante. Il est favorable au texte car l'important est que la commission donne un signe clair. En outre le rapporteur doit faire un rapport commun avec le PL et l'ajout, l'urgence et le traitement devront être demandé pour qu'un vote sur le siège puisse être fait au Grand Conseil.

Une députée socialiste pense que la forme n'a pas beaucoup d'importance ; elle relève que, de toute manière, la motion et la résolution peuvent être renvoyées directement de la plénière au Conseil d'Etat. Les socialistes trouvent cette motion (ou résolution) pertinente car les échanges entre la Confédération, l'Etat et la Ville ne sont pas terminés et que des conventions d'exécution devront encore être discutées, prenant en compte ce qui serait demandé dans cet objet. Elle indique être en accord avec le contenu mais précise que quelques amendements seront proposés.

Un député UDC considère qu'une résolution n'est qu'une déclaration qui n'entraîne aucune conséquence législative, tandis que la motion constitue une forme de demande plus ferme à laquelle le Conseil d'Etat se doit de répondre.

Un député PLR indique que, de toute manière, cette disposition n'allait pas pouvoir figurer dans la loi de financement. Le Conseil d'Etat ne peut pas proposer un PL pour appliquer cela et donc une résolution accompagnant le PL a de toute manière, selon lui, une certaine force politique.

Le Président soumet au vote le choix d'une motion ou d'une résolution :

Motion : 7 (3 MCG, 2 UDC, 1 EAG, 1 Ve)

Résolution : 8 (4 PLR, 3 S, 1 PDC)

La forme de la résolution remporte la majorité.

Un député PLR rappelle qu'il a demandé la semaine passée que la commission dispose d'une preuve écrite que M. Barthassat considère le projet appelé à être voté comme meilleur que le projet de M. Weibel. Il indique que la commission a reçu M. Weibel, qu'elle est plutôt convaincue qu'il ne s'agit pas du projet du siècle, mais il désire néanmoins, par correction, qu'il y ait une prise de position de la part du conseiller d'Etat, visant à affirmer que le département a bien traité le projet de M. Weibel et la solution de boucle et que

cette dernière n'est pas applicable. Cela constituerait un élément permettant de montrer que cette solution a été étudiée et expliquant pourquoi au final un projet, beaucoup plus cher que le projet proposé par M. Weibel, est voté.

Un député UDC indique être favorable au dépôt de la pétition, mais, par rapport aux éléments demandés par le député PLR, il serait plus judicieux d'avoir cette prise de position car il pense que le pétitionnaire pourrait dire, dans le cas contraire, que la commission ne fait pas un bon travail puisqu'elle n'attend pas les réponses pour voter.

M. Barthassat, conseiller d'Etat, indique que, en ce qui concerne tout le projet de la gare, le département a fait un très bon travail. Il a reçu à plusieurs reprises M. Weibel dans son bureau et ils ont travaillé sur sa proposition. Il se dit certain que l'OFT n'accepterait jamais un tel projet. Il rappelle brièvement le mécanisme de remboursement convenu par rapport à la solution alternative de la gare souterraine de Cornavin évitant la construction des saute-moutons qui auraient été nécessaires avec une gare en surface. Cela permettrait par la suite le remboursement des 400 millions. Ce remboursement permettrait en définitive de financer la construction de la halte Châtelaine. Celle-ci verra le jour en même temps que la gare souterraine de Cornavin. Le projet est donc maintenant bien bouclé, la collaboration avec la Ville de Genève a été très bonne et c'est une chance que la Confédération investisse plus d'un milliard dans le canton de Genève. Aujourd'hui, le temps perdu est ainsi quelque peu rattrapé, il indique avoir l'impression que le département a fait un bon travail. La pression a été mise sur les CFF qui portaient sur des crédits au départ très élevés par rapport à ce que le peuple avait voté avec FAIF. Le canton a donc de bonnes chances de se faire rembourser ces 400 millions, compte tenu du fait que le parlement va se prononcer sur le principe général du quart d'heure sur la ligne de La Plaine, ce qui n'est pas un détail.

Le député PLR comprend donc que M. Barthassat, tout comme Berne, encourage le Grand Conseil à voter le PL 11912.

M. Barthassat répond par l'affirmative.

Un député UDC considère pour sa part que le PL aurait pu être voté au mois de juin. Est-on toujours dans les délais, le dépôt d'octobre est-il encore viable ?

M. Barthassat répond que l'on est juste dans les délais, y compris s'il y a un référendum.

Le député UDC imagine que, s'il y a un référendum et que la votation est reportée en 2017, la subvention fédérale sera tout de même maintenue.

M. Pavageau souligne que l'accord ne tient pas compte du référendum et que cela ne rentre donc pas en ligne de compte.

Projet de loi 11912

Le Président rappelle que l'entrée en matière a déjà été votée.

Un député Vert souligne que son amendement concerne d'une part l'alinéa de l'art. 1, avec simplement un changement du montant qui passe de 425,28 millions à **625,28 millions** et d'autre part, l'art. 3 où il propose :

« Ce crédit d'étude et d'investissement doit permettre le financement de la part cantonale du projet d'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève, incluant notamment la construction d'une gare souterraine à Cornavin et de la halte de Châtelaine. »

Il souligne qu'il proposera un second amendement alternatif, si le premier amendement est refusé, et que celui-ci prendra la forme d'un nouvel alinéa à l'art. 1 :

« Dans le cadre de PRODES 2030, le canton de Genève défendra, auprès de la Confédération, la réalisation impérative d'une offre au quart d'heure entre La Plaine et Genève et la réalisation concomitante d'une halte à Châtelaine. »

Un député PLR demande si ce dernier amendement est ennuyeux pour le Conseil d'Etat.

M. Barthassat indique que le premier amendement des Verts ne devrait, selon lui, pas être suivi par la commission, mais le second en revanche va tout à fait dans le sens de la position du département.

Le Président indique que le MCG va proposer également un amendement :

Art. 9 (nouveau) : « Dans les procédures de passation des marchés publics soumis ou non aux traités internationaux, l'autorité adjudicatrice peut tenir compte, dans le critère d'adjudication relatif au développement durable, de l'engagement des soumissionnaires en faveur des demandeurs d'emploi inscrits dans un office régional de placement. »

Un député PDC demande pourquoi cela ne pourrait pas être inscrit au sein de la résolution de commission.

Le Président explique que cet élément a pour but de faire écho à l'audition de M. Rufener de la semaine passée.

Le député PDC s'opposera au fait que cet amendement soit inclus dans le PL ; il propose qu'il soit inclus dans la résolution.

Un député UDC pense que ça ne devrait pas être dans le PL sous peine de le complexifier et de rajouter un problème supplémentaire. C'est pour cette

raison que la commission a décidé de proposer plutôt une résolution. Il désire connaître le point de vue du département vis-à-vis de cette proposition.

Un député PLR confirme qu'il n'est pas possible de mettre quelque chose qui touche les marchés publics dans le texte législatif et, pour sa part, ce n'est pas une bonne solution de voter en faveur de cet amendement.

Un député socialiste indique que le groupe socialiste s'opposera également à cet amendement car il ne peut pas figurer dans un texte de loi. Il considère en outre que cet amendement est irréalisable car les entreprises qui ont déjà des employés ne vont pas engager à leur place des chômeurs pour les faire travailler.

Le Président précise que cette proposition est un copié-collé du PL 11789 modifiant la loi en matière de chômage (LMC) (J 2 20) (Marchés publics) du Conseil d'Etat qui propose de modifier la loi sur le chômage. C'est donc une modification qui pourrait être apportée à cette loi-ci.

Un député Vert indique que tout le monde est sensible à la problématique soulevée, mais il lui semble que l'approche de la résolution est néanmoins plus pragmatique. Celle-ci satisfait, selon lui, les objectifs que l'amendement MCG recherche. Cela est plus efficace que l'amendement MCG qu'il ne va lui-même pas soutenir.

M. Barthassat pense également que cette disposition sur les marchés publics ne peut pas être incluse dans un PL.

Titre et préambule :

Amendement du député Vert : le montant stipulé dans le titre passe de 425,28 millions à **625,28 millions** :

Pour : 1 (1 Ve)
Contre : 13 (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstention : 1 (1 EAG)

L'amendement est refusé.

Titre et préambule :

Pour : 14 (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG, 1 EAG)
Contre : 1 (1 Ve)
Abstention : -

Chapitre I Crédit d'étude et d'investissement pour la réalisation de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève

Amendement du député Vert :

Article 1 Alinéa 1 (nouvelle teneur)

¹ Un crédit d'étude et d'investissement global pouvant atteindre **625,28 millions de francs** (base francs avril 2014, y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les Chemins de fer fédéraux en vue de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.

Pour : 1 (1 Ve)

Contre : 13 (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 EAG)

L'amendement est refusé.

Chapitre I Crédit d'étude et d'investissement pour la réalisation de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève

Art. 1 Crédits d'étude et d'investissement

Alinéa 1 : *pas d'opposition, adopté*

Alinéa 2 : *pas d'opposition, adopté*

Le député Vert indique qu'il propose, compte tenu du refus de son premier amendement, un nouvel amendement :

Amendement du député Vert :

Article 1, alinéa 3 (nouveau)

³ Dans le cadre de PRODES 2030, le canton de Genève défendra, auprès de la Confédération, la réalisation impérative d'une offre au quart d'heure entre La Plaine et Genève et la réalisation concomitante d'une halte à Châtelaine.

Cet amendement est accepté à l'unanimité.

Art. 1 (tel qu'amendé) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 2 Planification financière : *pas d'opposition, adopté*

M. Lefort indique qu'il retire son amendement concernant l'art. 3.

Art. 3 But : *pas d'opposition, adopté*

Art. 4 Durée : *pas d'opposition, adopté*

Art. 5 Amortissement : *pas d'opposition, adopté*

Art. 6 Clause d'indexation : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre II Dispositions finales et transitoires

Art. 7 Rapport : *pas d'opposition, adopté*

Art. 8 Lois applicables : *pas d'opposition, adopté*

Amendement MCG :

Art. 9 (nouveau) : « Dans les procédures de passation des marchés publics soumis ou non aux traités internationaux, l'autorité adjudicatrice peut tenir compte, dans le critère d'adjudication relatif au développement durable, de l'engagement des soumissionnaires en faveur des demandeurs d'emploi inscrits dans un office régional de placement. »

Pour : 3 (3 MCG)

Contre : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstention : –

L'amendement MCG est refusé.

Art. 9 Modifications à une autre loi :

Loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 (H 1 60)

Art. 1 (nouvelle teneur) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 4 Prêt remboursable sous conditions (nouvelle teneur avec modification de la note, à insérer dans le chapitre III) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 5 Remboursement et intérêts du prêt (nouvelle teneur avec modification de la note) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 6 Crédits d'étude et d'investissement (nouvelle teneur avec modification de la note) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 7 Durée (nouvelle teneur avec modification de la note) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 8 Amortissement (nouvelle teneur avec modification de la note) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 9 Clause d'indexation (nouvelle teneur avec modification de la note) : *pas d'opposition, adopté*

Art. 9 Modifications à une autre loi : *pas d'opposition, adopté*

Le Président soumet au vote le PL 11912 :

Le PL 11912 est adopté à l'unanimité. M^{me} Schneider Hausser est désignée rapporteur de majorité ; l'ajout et l'urgence sont votés pour le 22 septembre 2016.

Un député PDC pense que, même si le débat a déjà eu lieu, il s'agit d'un projet important et que l'on peut très bien prévoir une urgence. Il pense qu'il vaut la peine de passer une demi-heure à en discuter en plénière.

Un député UDC demande un vote en faveur des extraits.

Un député PLR considère que la solution du député PDC est meilleure car, si l'on accompagne ce PL avec une résolution, l'on peut alors faire un point lié avec la résolution. Il souligne néanmoins que faire un point lié aux extraits va être quelque chose d'ingérable.

Le député UDC souligne que les extraits incluent 7 minutes de déclaration, tandis qu'un débat de 30 minutes prévoit seulement 3 minutes de prise de parole. Il pense qu'il s'agira d'un débat bâclé.

Un député Vert considère que l'on n'ajoute pas d'urgence aux extraits le jeudi soir.

Le Président soumet au vote la demande de mise aux extraits :

Pour : 1 (1UDC)
Contre : 10 (4 PLR, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 EAG)
Abstentions : 4 (3 MCG, 1 UDC)

Cette demande est refusée.

Proposition de résolution : Travaux d'extension de la capacité du nœud ferroviaire genevois : pour un chantier irréprochable, socialement et contractuellement exemplaire, durable, compatible avec la capacité et le savoir-faire des PME locales

Une députée socialiste propose de rajouter à la sixième invite :

« Attention particulière mise à l'annonce de la sous-traitance et de la main-d'œuvre temporaire **et limitation de celle-ci.** »

Un député PLR trouve qu'il est dangereux de limiter le travail temporaire car il considère que, lors de l'adjudication et de l'analyse des offres, l'on doit indiquer, dans une attestation, le nombre de collaborateurs. Il affirme pouvoir comprendre la préoccupation de la députée socialiste par rapport à la sous-traitance économique, mais il précise que ce chantier est plutôt concerné par de la sous-traitance technique et estime donc que cela relève de la planification du chantier.

Amendement proposé :

Pour : 4 (1 EAG, 3 S)
Contre : 8 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 3 (3 MCG)

L'amendement est refusé.

La députée socialiste propose de rajouter à la huitième invite :

« Mise en place de dispositifs contractuels équilibrés reprenant ceux négociés pour le CEVA (responsabilité solidaire, fonds social, sanctions, **protection des travailleurs âgés,** etc.) ; »

Pour : 7 (1 EAG, 3 S, 3 MCG)
Contre : 8 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstention : –

L'amendement est refusé.

Un député PLR indique qu'il ne veut pas qu'il y ait une compétition entre les travailleurs jeunes et les travailleurs âgés.

La députée socialiste indique qu'en ce qui concerne la dernière invite, elle propose de rajouter :

« Mise en place avec les partenaires sociaux de la construction d'un dispositif spécifique de contrôles du chantier **et d'accès du personnel et des tiers au chantier.** »

La députée socialiste explique qu'elle propose cela afin de reprendre ce qui s'est dit dans l'audition de la semaine dernière, au niveau de l'introduction des badges.

Un député PLR relève qu'il y a les trois secteurs (gros œuvre, second œuvre et métallurgie) qui ont leurs propres projets de badge, de même que la Ville de Genève qui veut faire son propre badge. Il explique que l'on essaye donc de faire qu'il y ait badge unique sur le chantier. Il pense donc que cet amendement est inutile.

Un député Vert considère que le texte initial est déjà assez clair et que l'amendement est donc superflu.

Une députée socialiste pense qu'il serait le moment de montrer, à travers ce petit ajout, que l'Etat prend des mesures pour unifier les parties dans le but d'établir un contrôle sur ce chantier.

Un député PLR estime que c'est au rôle des commissions paritaires de faire cela. Il souligne en outre qu'une partie des partenaires sociaux liés à la métallurgie du bâtiment ne veulent pas adhérer au système de badge, ce qui complique le dialogue. Il estime qu'il ne vaut mieux pas interférer maintenant.

Amendement de la députée socialiste :

« Mise en place avec les partenaires sociaux de la construction d'un dispositif spécifique de contrôles du chantier **et d'accès du personnel et des tiers au chantier.** »

Pour : 7 (1 EAG, 3 S, 3 MCG)

Contre : 8 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstention : –

L'amendement est refusé.

La députée socialiste propose d'ajouter à l'avant-dernier paragraphe de l'exposé des motifs :

« Il est au demeurant impératif que, sous l'angle de la qualité et du développement durable, le prix ne soit pas le seul critère d'adjudication ou en tout cas le critère déterminant. **Notons que Genève est attachée de longue date au partenariat social et à l'application des conventions collectives de travail.** »

Cet amendement est accepté à l'unanimité.

Le Président soumet au vote la résolution ainsi amendée.

La résolution est adoptée à l'unanimité. M^{me} Schneider Hausser est désignée rapporteur et l'ajout et l'urgence pour la séance du 22 septembre est voté.

P 1977 pour une alternative économique, simple et rapide de l'extension de la Gare Cornavin

Le Président rappelle qu'une pétition peut être soit renvoyée au CE, soit déposée sur le bureau, soit classée.

Compte tenu des débats, le Président soumet au vote le dépôt sur le bureau du P 1977 :

Le dépôt de la P1977 est voté à l'unanimité.

Les trois objets votés feront l'objet d'un rapport conjoint.

Liste des annexes :

- 1) *Présentation PL 11912, DETA, ppt*
- 2) *Comparaison des deux projets, GeReR*
- 3) *Genève Route et Rail, synthèse, ppt*
- 4) *Extension de la capacité du nœud de Genève, CFF, ppt*
- 5) *Complément d'informations, audition P. Gauderon (CFF)*
- 6) *Estimation du coût du projet ferroviaire en rive droite du projet « Genève, route et rail », M. Weibel*
- 7) *Comparaison de coûts de plusieurs saute-moutons réalisés ou envisagés en Suisse, M. Weibel*

Projet de loi (11912)

ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de francs relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957;
vu la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, du 20 mars 2009;
vu la loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire, du 21 juin 2013;
vu l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire, du 21 juin 2013;
vu l'ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015;
vu la convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, du 21 décembre 2009;
vu la convention-cadre relative à l'extension de capacité du nœud de Genève, du 7 décembre 2015;
vu la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011;
vu l'article 15 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Crédit d'étude et d'investissement pour la réalisation de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève

Art. 1 Crédit d'étude et d'investissement

¹ Un crédit d'étude et d'investissement global pouvant atteindre 425,28 millions de francs (base francs avril 2014, y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les Chemins de fer fédéraux en vue de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.

² En cas d'aliénation par les Chemins de fer fédéraux de l'infrastructure, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

³ Dans le cadre de PRODES 2030, le canton de Genève défendra, auprès de la Confédération, la réalisation impérative d'une offre au quart d'heure entre La Plaine et Genève et la réalisation concomitante d'une halte à Châtelineau.

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'étude et d'investissement est ouvert dès 2019. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité, sous la nature 5400 et les centres de responsabilités suivants :

0603 Direction générale des transports (DETA)

0611 Direction générale du génie civil (DETA).

² Ce crédit d'étude et d'investissement peut faire l'objet d'un remboursement par la Confédération, dans le cadre des étapes 2030 et ultérieures du programme de développement stratégique. Le remboursement se fera au titre des dispositions inscrites dans la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, et l'ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015.

³ L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 But

Ce crédit d'étude et d'investissement doit permettre le financement de la part cantonale du projet d'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève, incluant notamment la construction d'une gare souterraine à Cornavin.

Art. 4 Durée

La disponibilité du crédit d'étude et d'investissement s'éteint avec le bouclage de la présente loi.

Art. 5 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 6 Clause d'indexation

Le montant du crédit d'étude et d'investissement prévu à l'article 1 doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). Pour ce crédit, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Chapitre II Dispositions finales et transitoires

Art. 7 Rapport

Chaque année, le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil, dans le cadre du rapport divers prévu par l'article 10 de la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 :

- a) de l'état d'avancement des études et des travaux concernant l'extension de capacité du nœud ferroviaire;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques;
- c) des dépenses effectuées selon l'article 1.

Art. 8 Lois applicables

¹ La présente loi est soumise aux dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, et de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015.

² La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 9 Modifications à une autre loi

La loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 (H 1 60), est modifiée comme suit :

Art. 1 (nouvelle teneur)

¹ La présente loi a pour but de favoriser le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires bénéficiant et susceptibles de bénéficier de financements fédéraux, notamment dans le cadre du fonds d'infrastructure ferroviaire.

² Elle met ainsi en œuvre l'article 58c de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, autorisant les entreprises ferroviaires à passer avec les cantons concernés et avec des tiers, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, des conventions relatives au financement préalable des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale.

Art. 4 Prêt remboursable sous conditions (nouvelle teneur avec modification de la note, à insérer dans le chapitre III)

¹ Le financement à titre de prêt remboursable sous conditions des études et des réalisations des infrastructures est assuré par l'ouverture au Conseil d'Etat d'un crédit d'étude et d'investissement dès 2011 de 49,40 millions de francs (base francs octobre 2005, hors taxes et hors renchérissement).

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique définissant les modalités de financement et de son remboursement entre les Chemins de fer fédéraux, les cantons concernés et, le cas échéant, la Confédération.

³ En cas d'aliénation par les Chemins de fer fédéraux de l'infrastructure, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

Art. 5 Remboursement et intérêts du prêt (nouvelle teneur avec modification de la note)

¹ Le financement du projet décrit à l'article 4 s'effectue sous la forme de prêts sans intérêts en faveur des Chemins de fer fédéraux.

² Il peut faire l'objet d'un remboursement par la Confédération, dans le cadre des étapes d'aménagement 2030 et ultérieures du programme de développement stratégique. Le remboursement se fera au titre des dispositions inscrites dans la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, et l'ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015.

Art. 6 Crédit d'étude et d'investissement (nouvelle teneur avec modification de la note)

¹ Un crédit d'étude et d'investissement global pouvant atteindre 48,70 millions de francs (y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert dès 2011 au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les Chemins de fer fédéraux.

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique définissant les modalités de financement et de son remboursement entre les Chemins de fer fédéraux, les cantons concernés et, le cas échéant, la Confédération.

³ En cas d'aliénation par les Chemins de fer fédéraux de l'infrastructure, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

Art. 7 Durée (nouvelle teneur avec modification de la note)

La disponibilité du crédit d'étude et d'investissement prévu à l'article 6 s'éteint avec le bouclage de la présente loi.

Art. 8 Amortissement (nouvelle teneur avec modification de la note)

L'amortissement de l'investissement prévu à l'article 6 est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 9 Clause d'indexation (nouvelle teneur avec modification de la note)

Le montant des crédits prévus aux articles 4 et 6 doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Pétition (1977)

pour une alternative économique, simple et rapide à l'extension de la Gare Cornavin

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'association « Genève Route et Rail » (ci-après « GeReR ») lance une pétition, selon l'article 33 de la Constitution genevoise, pour demander que soit étudié attentivement son projet alternatif à l'agrandissement de la Gare Cornavin.

Après avoir pris connaissance du projet de loi « PL 11912 » du 4 mai 2016 ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de francs relatif à l'extention de capacité du nœud ferroviaire de Genève, consacrant l'extension souterraine de la Gare Cornavin comme la seule et unique solution au défi posé par l'augmentation de l'offre ferroviaire et de ses incidences sur le nœud de Genève, « GeReR » rappelle que cette extension ne constitue que la 1^{ère} étape du « Plan directeur cantonal 2030 » et qu'elle ne suffira pas à elle seule, et de loin, à résoudre le problème de saturation du nœud ferroviaire de Genève, sans la réalisation intégrale dudit « Plan directeur cantonal 2030 » dont le coût total se monterait à 4'500 millions de francs, dont 2'800 millions vraisemblablement à la charge de Genève.

« GeReR » s'inquiète également des nuisances de ce faramineux projet planifié sur 5 ans en environnement urbain et déplore que le transport des matières dangereuses n'ait pas été pris en compte.

« GeReR » informe que son projet, soigneusement étudié et chiffré, ne coûtera que 730 millions, soit 6 fois moins, remplira les mêmes fonctions, sera d'exécution simple et rapide, sans aucun impact au centre de la ville, sera intégralement à la charge de la Confédération et donc ne coûtera rien à Genève.

Se référant au projet de loi « PL 11912 » du 4 mai 2016, ainsi qu'au « Rapport de la Commission des travaux » (M 2236-A à M 2239-A et RD 1127-A) du 9 février 2016 (pages 70 et suivantes) ; considérant que les membres de la « Commission des travaux » n'ont pas été correctement

informés, les soussignés demandent que l'ingénieur concepteur du projet « GeReR » soit auditionné par les Commissions qui se pencheront sur cette affaire.

N.B. 222 signatures

p.a. M^{me} Yvonne Gustafson
Présidente de l'Association
« Genève Route et Rail »
9 A, chemin des Hutins
1247 Anières

Secrétariat du Grand Conseil**R 811**

*Proposition présentée par la Commission des travaux :
M^{mes} et MM. Sandro Pistis, Guy Mettan, Gabriel Barrillier,
Jean-Louis Fazio, Stéphane Florey, Christian Flury, Florian
Gander, Serge Hiltzold, Frédéric Hohl, Christo Ivanov,
François Lefort, Claire Martenot, Lydia Schneider Hausser,
Nicole Valiquier Grecuccio, Yvan Zweifel*

Date de dépôt : 13 septembre 2016

Proposition de résolution

**Travaux d'extension de la capacité du nœud ferroviaire genevois :
pour un chantier irréprochable, socialement et contractuellement
exemplaire, durable, compatible avec la capacité et le savoir-faire
des PME locales**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- les nombreuses critiques ayant entouré la mise en soumission et l'adjudication des travaux du CEVA ;
- les multiples interventions des partenaires sociaux de la construction pour corriger les dispositions contractuelles, renforcer la protection des travailleurs, améliorer la concurrence entre soumissionnaires et développer des contrôles spécifiques visant les conditions de travail ;
- la mise en place de la Cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTC) ;
- les particularités du chantier d'extension de la gare de Cornavin qui ne connaîtra pas de co-maîtrise d'ouvrage entre l'Etat et les CFF, contrairement au CEVA ;
- l'attachement genevois à avoir des chantiers publics exemplaires ;
- l'important tissu de PME de la construction dans notre canton qui assurent des emplois de qualité et un effort de formation professionnelle remarquable ;

- la diversité des compétences réunies au sein de ces PME qui sont souvent très spécialisées ;
- les enjeux sociaux et environnementaux liés au déplacement sur de grandes distances des facteurs de production ;
- l'indispensable valorisation des entreprises citoyennes ;
- les carences d'un dispositif de passation des marchés publics donnant une importance démesurée au seul critère du prix ;
- les défauts rédhibitoires des négociations en matière de marchés publics, sous l'angle social, environnemental et d'équité contractuelle ;

invite le Conseil d'Etat

à conditionner la subvention cantonale au projet d'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève aux engagements suivants de la part des CFF :

- mise en place d'une cellule tripartite d'accompagnement sur le modèle de la CATTC ;
- association des partenaires sociaux genevois de la construction à toutes les phases d'attribution des travaux (constitution des lots, conditions de participation, mise en soumission, analyse de la recevabilité des offres, etc.), à l'exclusion de l'analyse technique et financière des offres proprement dite et de la décision d'adjudication qui doivent bien entendu demeurer de la compétence de l'autorité adjudicatrice ;
- constitution de lots répondant à la capacité de production des prestataires régionaux, sans mélange des compétences ;
- ouverture des lots à concurrence internationale qu'en cas d'exigence impérative de la législation applicable ;
- analyses d'offres comparables uniquement ;
- attention particulière mise à l'annonce de la sous-traitance et de la main-d'œuvre temporaire ;
- valorisation de la capacité des soumissionnaires à effectuer eux-mêmes, avec leur propre main-d'œuvre, les travaux envisagés ;
- mise en place de dispositifs contractuels équilibrés reprenant ceux négociés pour le CEVA (responsabilité solidaire, fonds social, sanctions, etc.) ;

- renonciation absolue à toute forme de négociation sur les prix (article 20 LMP) ;
- mise en place avec les partenaires sociaux de la construction d'un dispositif spécifique de contrôles du chantier à venir.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le chantier relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève représente plus d'un milliard d'investissements. Il s'agit à n'en pas douter d'un des plus grands chantiers que notre canton connaîtra ces prochaines années.

Or, à la lumière de ce qui s'est passé avec le CEVA, le risque est grand de faire face à un manque de transparence, à la constitution de lots confus ou d'un volume excessif incompatibles avec la capacité des prestataires régionaux, à l'introduction de dispositions contractuelles exorbitantes, à une sous-traitance non maîtrisée, à un recours accru à de la main-d'œuvre temporaire, etc.

Chat échaudé craint l'eau froide !

Pour s'en prémunir, un dispositif tripartite du type de la CATTC (Cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA) semble offrir quelques garanties, à condition de prévoir la possibilité pour les partenaires sociaux d'être impliqués très tôt dans le processus.

Il est au demeurant impératif que, sous l'angle de la qualité et du développement durable, le prix ne soit pas le seul critère d'adjudication ou en tout cas pas le critère déterminant. Notons que Genève est attaché de longue date au partenariat social et à l'application des conventions collectives de travail.

Enfin, les marchés publics se doivent d'être exemplaires et loyaux, ce qui est antinomique avec les négociations sur les prix, quand bien même la législation fédérale les permet et y renoncer est donc un signal fort !

PL 11912

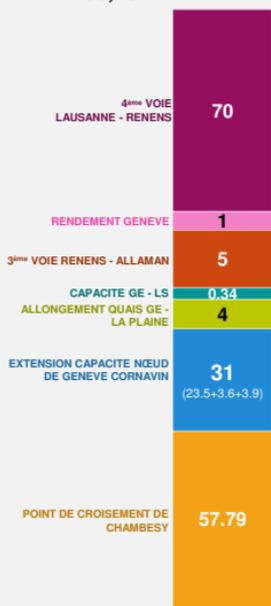


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

01.07.2016

EVOLUTION CRÉDITS LDIF-GE / H 1 60

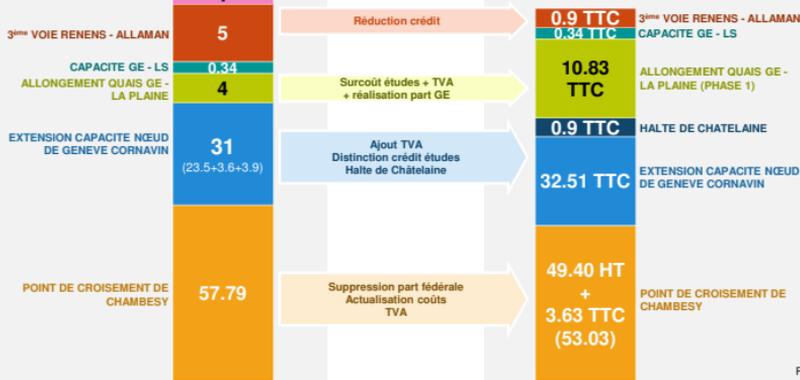
H 1 60 version 2011
169,13 MF HT



Tous les montants de la H 1 60 sont en base prix IRF octobre 2005

H 1 60 nouvelle version
98,10 MF

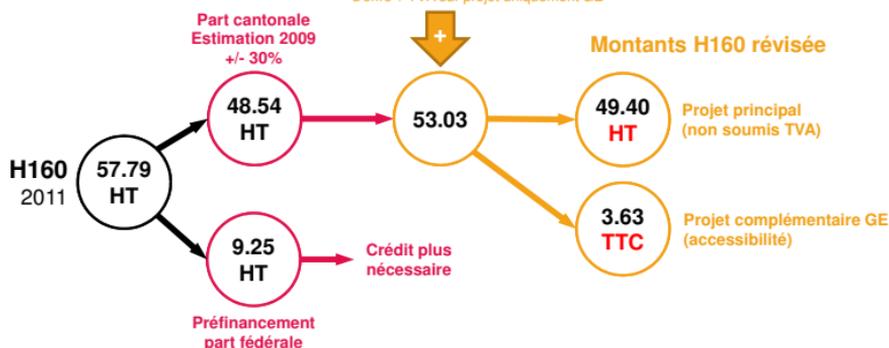
Crédits 4^{ème} voie et rendement supprimés



POINTS DE CROISEMENT DE MIES ET CHAMBESY

Projet global chiffré à 107 MF
(53 GE, 26 VD, 28 OFT)

Actualisation coût du projet
Acquisitions foncières Arable
Coût de projet précisé après appel
d'offre + TVA sur projet uniquement GE



La participation totale de la confédération a été définie dans le cadre du projet d'agglomération 1 pour un montant forfaitaire de 27.75 MF (hors renchérissement), réparti entre VD et GE



ALLONGEMENT QAIS GENÈVE – LA PLAINE

Projet désormais découpé en 3 étapes : quais à 160m et mise aux normes; quais à 225m; reconfiguration de la gare de La Plaine.

Le financement de la première est assuré essentiellement par l'OFT, soit 56 MF (décidé fin 2015).

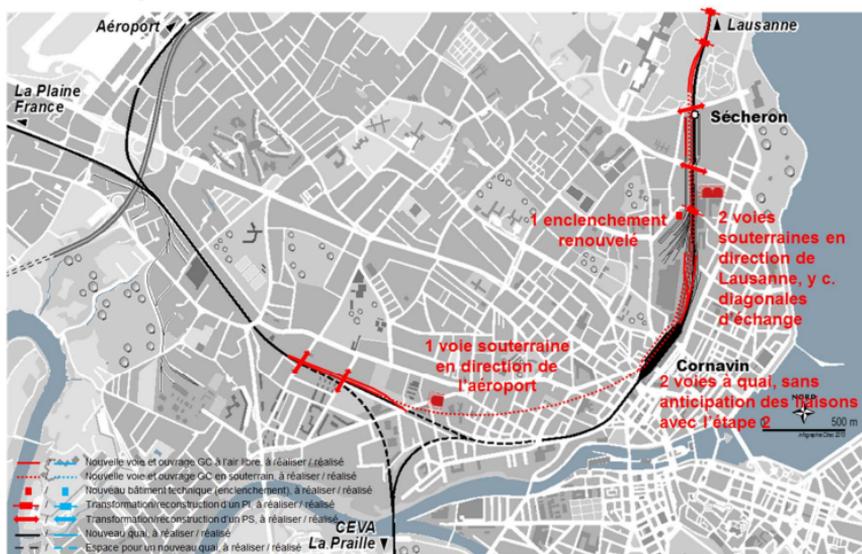
Les deux autres étapes, non-urgentes, ont été soumises pour financement dans le cadre de PRODES étape d'aménagement 2030.

Dépenses réalisées	Etudes réalisées 2011-2015 (TTC)	4,900	Surcoûts d'études liés au découpage du projet et à des imprévus (pipeline à Vernier notamment)
Dépenses prévisionnelles	Etudes à finaliser (HT)	0,450	
	PI Meyrin (HT)	2,655	50% d'un nouveau passage inférieur piétons-vélos pour le transit et l'accès à la gare de Meyrin
	Passerelle Vernier (HT)	2,383	Nouvelle passerelle piétons-vélos d'accès à la halte de Vernier, au-dessus de la route de Pré-Bois, en direction du quartier de l'Etang
	TVA	0,439	
Montant TTC à réviser dans la LDIF-GE		10,827	



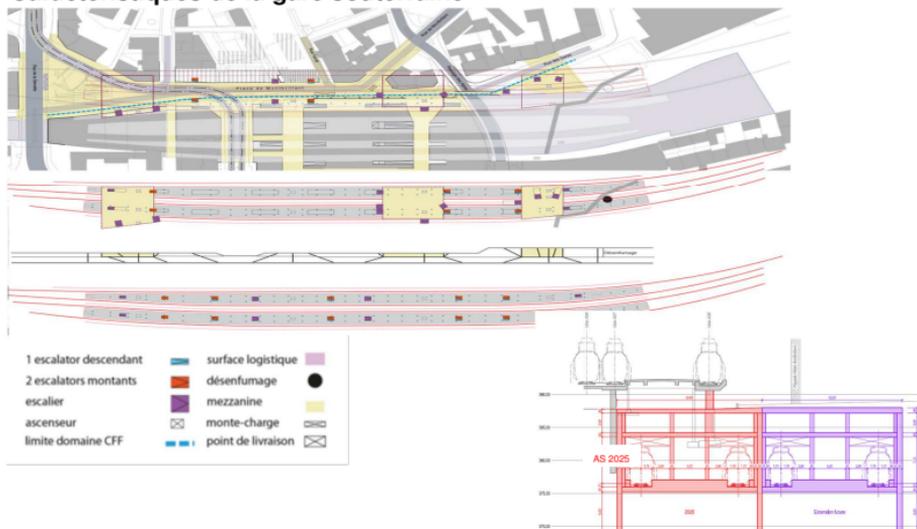
CORNAVIN : PROJET SOUTERRAIN EP 2015

LE TRACÉ



ILLUSTRATIONS SCHEMATIQUES DU PROJET

Caractéristiques de la gare souterraine



Coupe de la gare souterraine



CORNAVIN : NOMBRE DE TRAINS POSSIBLES CHAQUE HEURE

		2020		Offre minimum 2030	
Léman Express	Coppet – Genève – Annemasse	4	6	4	8
	Genève – La Plaine	2		4	
RE	Annemasse – Genève – Lausanne	2	2	2	4
	Genève Aéroport – Genève – Nyon	0		2	
IC & IR	Genève – Brigue	2	5	2	6
	Genève – Bienne et au-delà	1		2	
	Genève – Berne et au-delà	2		2	
TER	Genève – Lyon	1	1.5	2	3
	Genève – Grenoble - Valence	0.5		1	
TGV & EC	Genève – Paris	1	1.5	1	2
	Genève – Sud de la France	0.5		0.5	
	Genève - Milan	HS		0.5	
FRET	La Praille – Lausanne Triage	2	2	2	2
TOTAL		22		29 (+32%)	

Il reste encore des marges de capacité dans la gare souterraine, qui dépendent des développements de la gare de l'aéroport et de l'axe Genève – Lausanne.

Le projet est aussi compatible avec la raquette.

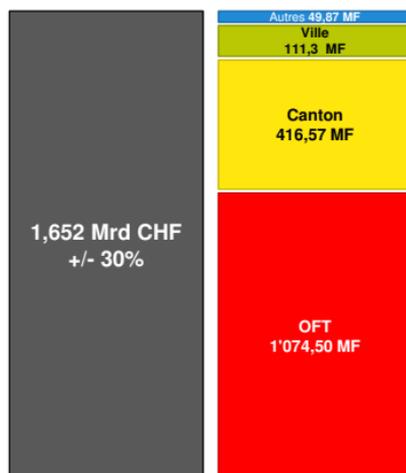


CORNAVIN : ACCORDS DE PRINCIPE SUR LE FINANCEMENT

Montants hors-taxes Base prix IRF avril 2014



CHIFFRAGE 2013 :
ETUDE SOMMAIRE (FAISABILITÉ)
COÛT DE 1,2 MILLIARDS DE FRANCS +/-50% HT



CHIFFRAGE 2015 :
ETUDE NIVEAU PRÉLIMINAIRE
COÛTS DE 1,652 MILLIARDS DE FRANCS +/-30% HT



MODALITÉS DE RÉPARTITION

> FINANCEMENT :

Montants MF HT	Total	confédération	canton	Ville	CFE-Voyageurs	Opérateurs /commanditaires offre ferroviaire
Sous-total gare de Cornavin	1'507.37	1'000	407.37	100	0	0
Sous total incluant le PS de la Paix et déplacement DLR	1'546.27	1018.40	416.57	111.30	0	0
Sous-total opération EP2015 incluant garage La Plaine et rehaussement quai 4	1'652.24	1'074.50	416.57	111.30	8.30	41.57

> RISQUES ET ALÉAS :

La clé de répartition entre les 3 commanditaires se fera au prorata de l'investissement

OFT	Canton	Ville
65.9%	26.9%	7.2%



PERSPECTIVES DE REMBOURSEMENT

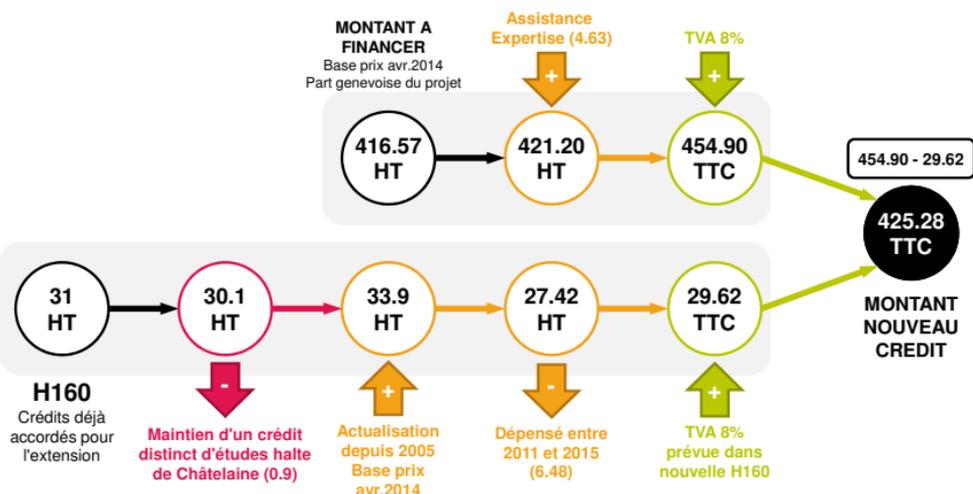
> LES DEUX VOIES DE LA GARE DE SURFACE INSCRITE AU PROGRAMME FAIF PERMETTENT LA MISE EN ŒUVRE DES DÉVELOPPEMENTS PRÉVUS À L'HORIZON 2025/2030

> LA GARE SOUTERRAINE COMPORTE DES CAPACITÉS ET FONCTIONNALITÉS SUPPLÉMENTAIRES

- Possibilité du passage au ¼ d'heure sur la ligne Genève – La Plaine sans intervention nouvelle sur la gare
- A minima facilitation de la mise en œuvre d'offres grandes-lignes supplémentaires sur l'axe Genève – Lausanne/Pied du Jura
- Dans le cas d'une extension en surface, ces développements auraient nécessité des infrastructures supplémentaires aux entrées est et ouest de la gare (saut-de-moutons, voies supplémentaires,...).



CORNAVIN : DÉFINITION DU NOUVEAU CRÉDIT



CORNAVIN : OBJECTIFS DU PL

> NOUVEAU CRÉDIT DEMANDÉ : 425,28 MF TTC

- En complément des crédits déjà inscrits dans la H160
- Intègre les phases d'étude et de réalisation
- Discussion en cours sur exonération TVA (paiement aux CFF sous forme de prêt remboursable)
- Selon remboursement, une partie du crédit ne serait pas avancée



GeReR – Genève Route et Rail

Le volet ferroviaire en Rive droite

Comparaison des deux projets

le projet « Convention-Cadre et ses suites »¹

et

le projet « Genève Route et Rail »

INCIPIT

Les Genevois sont appelés à dépenser 530 millions aujourd'hui, sans savoir ce qui les attend demain, si ce n'est que des ouvrages coûtant environ trois milliards supplémentaires sont indispensables pour assurer la capacité de leur réseau ferroviaire, et son rattachement solide aux réseaux suisse et international.

En ratifiant la Convention-Cadre, ils commenceraient par payer 530 millions, puis plongeraient dans l'inconnu : une première étape dont les chantiers causeront d'immenses nuisances en pleine ville pendant 6 années, une deuxième étape de 1,8 milliard dont ils ne savent pas qui va la payer, et une troisième étape de 1,0 milliard, dont ils ne savent pas non plus qui va la payer, et dont les chantiers bouleverseront une fois encore pendant de nombreuses années les quartiers de Cornavin, des Charmilles et de Châtelaine.

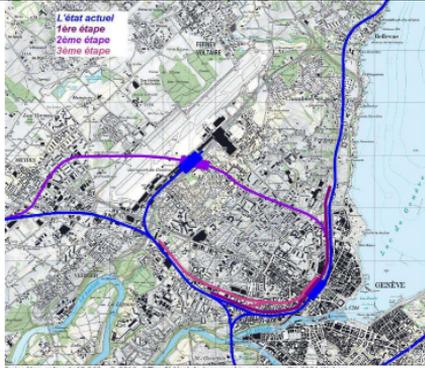
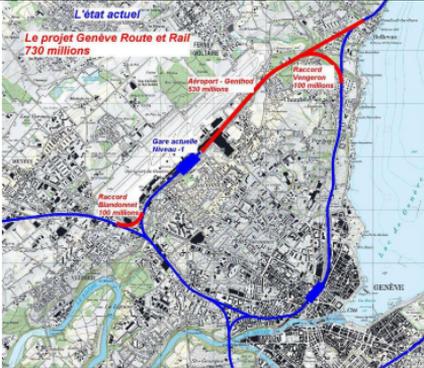
Si au contraire ils rejettent la Convention-Cadre et se décident pour le projet « Genève Route et Rail », les Genevois n'auront rien à payer, ni aujourd'hui ni demain, ni même après-demain. Pas de chantiers à milliards en pleine ville, s'étendant sur des décennies, plus de convois de marchandises dangereuses au centre de la ville.

GeReR

Genève Route et Rail

Weibel, Paudex, le 23 août 2016

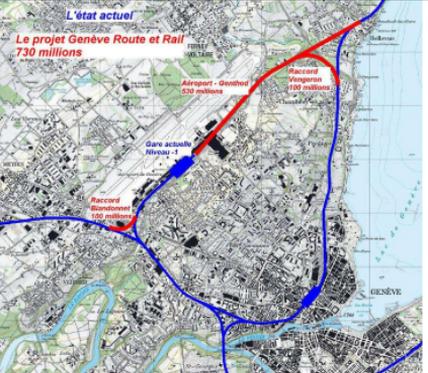
¹ Le projet « Convention-Cadre et ses suites », qui compte 3 étapes, porte ce nom bien que ce ne soit que sa 1^{ère} étape qui est, stricto sensu, l'objet de la Convention-Cadre. Il n'en porte pas moins ce nom parce que cette 1^{ère} étape implique les deux étapes suivantes, dont la Convention-Cadre règle déjà certains aspects.

	« Convention-cadre et ses suites »	« Genève Route et Rail »
	1. Présentation des deux projets	
1.1	UN PROJET EN TROIS ETAPES	LA SEULE ET UNIQUE ETAPE DU PROJET
1.2	 <p><small>Swiss Map online 1-43 243 - © 2015, Office fédéral de topographie swisstopo, CH-3004 Wabern</small></p>	 <p><small>Swiss Map online 1-43 189 - © 2015, Office fédéral de topographie swisstopo, CH-3004 Wabern</small></p>
1.3	<p>Le projet «Convention-cadre et ses suites» compte trois étapes, toutes trois indispensables à la résolution du problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. extension souterraine de Cornavin et 2 tunnels, 2. la « raquette » et sa propre gare de l'Aéroport, 3. extension souterraine de Cornavin et tunnel ouest. 	<p>Cette carte représentant l'ensemble des éléments à réaliser selon le projet « Genève Route et Rail » pour une extension définitive (à vue humaine) et complète de la capacité du nœud ferroviaire de Genève !</p> <p>Ce projet se réalise en une seule et unique étape.</p>
1.4	Les trois étapes de « Convention-Cadre et ses suites » sont nécessaires pour offrir des capacités proches de celles qu'offre la seule et unique étape de « Genève Route et Rail ».	
1.5	Coût des trois étapes de ce projet : 4,45 milliards.	Coût de ce projet : 730 millions
1.6	1^{ère} étape : une première extension souterraine à Cornavin, objet de la Convention-Cadre, coûtant 1,65 milliard, dont 1,1 milliard pris en charge par la Confédération. 530 millions à charge de Genève.	<p>Seule et unique étape, définitive.</p> <p>Son coût est très inférieur au montant engagé par la Confédération, qui le prendra de ce fait entièrement à sa charge, sans participation ni de la Ville ni du Canton.</p>
1.7	2^{ème} étape : la « Raquette » et sa propre gare de l'Aéroport : coût 1,8 milliard. Les administrations, conscientes que la 1 ^{ère} étape ne résout de loin pas l'ensemble des problèmes de l'extension de la capacité du nœud de Genève, ont fait inscrire dans le Plan directeur cantonal 2030 la « Raquette », décrite plus loin dans ce document.	Il n'y a pas de 2 ^{ème} ni de 3 ^{ème} étape pour le projet « Genève Route et Rail », qui réalise d'emblée, complètement et durablement, la nécessaire extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève.
1.8	3^{ème} étape : une seconde extension souterraine à Cornavin : coût : 1,0 milliard. 3 ^{ème} étape notamment nécessaire pour permettre le transit des trains du CEVA vers la « Raquette ».	Ni 2 ^{ème} ni 3 ^{ème} étape.
1.9	Coût total : 4,45 milliard.	Coût total : 730 millions.
1.10	Une idée saugrenue : plutôt que la « Raquette » et la seconde extension de Cornavin, celle de réaliser en 2 ^{ème} étape le projet « Genève Route et Rail ». Coût total : 2,38 milliards. C'est certes moins cher que les variantes « officielles », mais pour le moins absurde, puisque « Genève Route et Rail » rend inutile la 1 ^{ère} extension souterraine de Cornavin.	

2. La clé du projet « Genève Route et Rail »

2.1	Les trafics maxima possibles avec la gare de Cornavin agrandie de deux voies selon la Convention-Cadre	Comment les trafics limités du projet «Convention-cadre et ses suites» chargent le réseau «Genève Route et Rail »
2.2	<p>Trafic Genève - Côte lémanique</p>	<p>Trafic Genève - Côte lémanique</p>
2.3	8 trains par heure et par sens entre Lausanne et Genève. 16 trains par heure (2 sens) traversent Cornavin.	8 trains par heure et par sens entre Lausanne et Genève. 8 trains par heure (2 sens) traversent Cornavin.
2.4	<p>Trafic La Plaine - Genève - La Côte</p>	<p>Trafic La Plaine - Genève - La Côte</p>
2.5	8 trains par heure et par sens entre La Plaine et Coppet. 16 trains par heure (2 sens) traversent Cornavin.	8 trains par heure et par sens entre La Plaine et Coppet. 8 trains par heure (2 sens) traversent Cornavin.
2.6	<p>Trafic CEVA - Genève - La Côte</p>	<p>Trafic CEVA - Genève - La Côte</p>
2.7	6 trains par heure et par sens entre Annemasse et Coppet. 12 trains par heure (2 sens) traversent Cornavin.	6 trains par heure et par sens entre Annemasse et Coppet. 6 trains par heure (2 sens) traversent Cornavin.
2.8	Au total : 44 trains par heure traversent Cornavin, dont la capacité est atteinte, voire dépassée.	Au total : 22 trains par heure traversent Cornavin, dont la capacité actuelle est de 30 trains par heure.
2.9	La 1^{ère} étape du projet « Convention-cadre et ses suites » ne laisse aucune marge.	La marge de 8 trains est suffisante pour assurer le trafic prévisible à long terme.

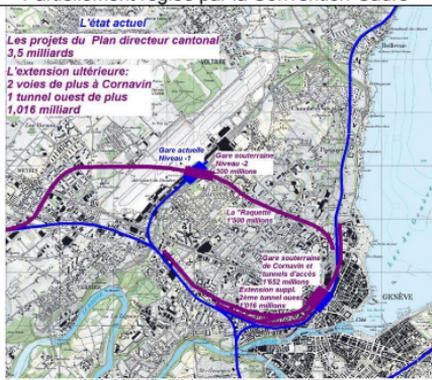
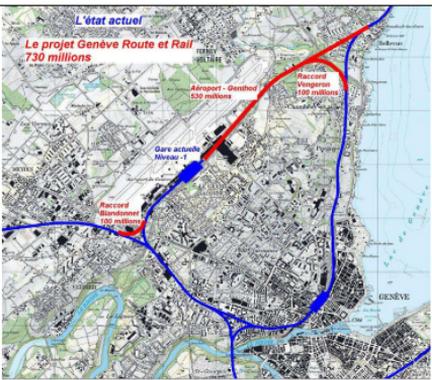
3. Après soit la 1^{ère} étape du projet « Convention-cadre et ses suites » soit la seule et unique étape de « Genève Route et Rail »

3.1	LA 1 ^{ère} ETAPE	LA SEULE ET UNIQUE ETAPE
3.2	L'objet spécifique de la Convention-Cadre	Celle qui résout tout, d'un coup
3.3	<p>L'état actuel</p> <p>L'extension souterraine de Cornavin Etat: 417 millions Ville: 111 millions Confédération: 1'074 millions Total: 1'652 millions</p>  <p>swiss Map online 1:43 297 - © 2015, Office fédéral de topographie swisstopo, CH-3004 Wabern</p>	<p>L'état actuel</p> <p>Le projet Genève Route et Rail 730 millions</p>  <p>swiss Map online 1:43 189 - © 2015, Office fédéral de topographie swisstopo, CH-3004 Wabern</p>
3.4	<p>Une première étape qui résout peu, parce que :</p> <ul style="list-style-type: none"> la capacité de Cornavin reste très limitée, raison pour laquelle il en est prévu ultérieurement une seconde extension, la capacité de la gare de l'Aéroport reste très limitée, c'est pourquoi il est prévu la « Raquette » et sa propre gare, nouvelle, sous l'actuelle, à l'Aéroport. <p>C'est le fait que la gare de l'Aéroport est en impasse qui limite si sévèrement sa capacité. Bien qu'une double voie y conduise, tout se passe comme si ce n'était qu'une voie unique, parce que, soit en arrivant soit en partant, tout convoi occupe à un moment précis simultanément les deux voies.</p>	<p>Une seule étape résout tout, de manière définitive, à long terme.</p>
3.5	Coût global : 1'650 millions.	Coût global : 730 millions.
3.6	Coût pour Genève : 530 millions.	Coût pour Genève : 0.
3.7	Très lourds chantiers au centre-ville, délicats, risqués, entre 2024 et 2031.	Chantiers principaux en commun avec l'élargissement de l'autoroute, hors environnement urbain, de durée limitée.
3.8	Chantiers ultérieurs pendant plusieurs décennies, aux impacts économiques importants.	En 6 ans, tout est réglé, avec un impact économique modeste.
3.9	Capacité gare Aéroport : 8 trains par heure. Capacité réservée en priorité aux trains de « grandes lignes ».	Capacité gare Aéroport : au moins 20 trains par heure (addition des 2 sens).
3.10	Liaisons directes Rive Gauche – Aéroport : 0. Pour 2 raisons : Gare Aéroport saturée, tronçon Châtelaïne – Blandonnet saturé.	Liaisons directes Rive Gauche – Aéroport : • plusieurs par heure par raccord Vengeron, • plusieurs par heure par Châtelaïne.
3.11	Liaisons directes Genthod – Aéroport : 0. Cause : la gare de l'Aéroport est saturée.	Liaisons directes Genthod – Aéroport : • plusieurs par heure par Cornavin, • plusieurs par heure par Grand-Saconnex.
3.12	Liaisons directes La Plaine – Aéroport : 0. Pas de raccordement direct : nécessaire passage par Cornavin, avec rebroussement ou changement de train.	Liaisons La Plaine – Aéroport : plusieurs par heure par le raccordement Blandonnet.
3.13	Halte de Châtelaïne : Saint Glinglin. Trafic (voir chapitre 2) : 16 trains par heure et par sens.	Halte de Châtelaïne : facile Trafic (voir chapitre 2) : 11 trains par heure et par sens.
3.14	Trafic marchandises dangereuses par le centre : non résolu.	Trafic marchandises dangereuses par le centre : largement résolu.

4. Après soit la 2^{ème} étape du projet «Convention-cadre et ses suites», soit l'unique étape de « Genève Route et Rail »

4.1	LA 2 ^{ème} ETAPPE : LA RAQUETTE ET SA GARE	L'ETAPE INITIALE SANS CHANGEMENT
4.2	<p>L'état actuel</p> <p>Les projets du Plan directeur cantonal 3,5 milliards</p> <p>Gare aéroport Niveau 1 302 millions</p> <p>Gare souterraine Niveau 2 302 millions</p> <p>La Raquette 1'800 millions</p> <p>Gare souterraine de Cornavin et tunnel d'accès 100 millions</p> <p>Swiss Map online 1:43 241 - © 2015, Office fédéral de topographie swissTop, CH-3084 Wabern</p>	<p>L'état actuel</p> <p>Le projet Genève Route et Rail 730 millions</p> <p>Aéroport - Genthod 200 millions</p> <p>Raccordement 100 millions</p> <p>Gare aéroport Niveau 1 230 millions</p> <p>Swiss Map online 1:43 189 - © 2015, Office fédéral de topographie swissTop, CH-3084 Wabern</p>
4.3	La capacité de la gare de l'Aéroport étant épuisée par les trains de grande ligne, les trains régionaux n'y accèdent pas.	
4.4	La solution des administrations : la « Raquette » et sa propre gare à l'Aéroport, nouvelle, supplémentaire, souterraine, sous la gare actuelle.	Aucune réalisation supplémentaire nécessaire.
4.5	Coût, évalué par l'Etat : 1'800 millions.	Coût : 0
4.6	Coût total jusqu'ici : 3'450 millions.	Coût total jusqu'ici : 730 millions.
4.7	Coût de cette étape pour Genève : inconnu, non discuté, non débattu : 1'800 millions ? La « Raquette » assure une desserte locale. Les dessertes locales (dites capillaires) ne sont pas prises en charge par la Confédération.	Coût de cette étape pour Genève : 0.
4.8	Coût total pour Genève jusqu'ici : 2'330 millions ?	Coût total pour Genève jusqu'ici : 0.
4.9	Liaisons directes CEVA – Aéroport : 4 trains par heure et par sens.	Liaisons directes Rive Gauche – Aéroport : <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs par heure par raccord Vengeron, • plusieurs par heure par Châteline.
4.10	Liaisons directes La Plaine – Aéroport : 4 (?) trains par heure et par sens, tous <u>via Cornavin (!)</u> . Il est prévu qu'à l'extrémité nord de la « Raquette », là où elle atteint la ligne de La Plaine, vers Meyrin, elle ne soit pas physiquement raccordée !! Pour se rendre de La Plaine à l'Aéroport sans passer par Cornavin, il faut changer de train à Meyrin ! Toujours cette obsession de vouloir forcer à tout faire passer par Cornavin !	Liaisons La Plaine – Aéroport : <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs par heure par le raccordement Blandonnet, • plusieurs par heure par le Vengeron.
4.11	Liaisons directes Genthod – Aéroport : 0. Pour 3 raisons : gare Aéroport saturée, tronçon Châteline – Blandonnet saturé, nécessité d'un rebroussement à Cornavin.	Liaisons directes Genthod – Aéroport : <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs par heure par Cornavin, • plusieurs par heure par Grand-Saconnex.

5. Après soit la 3^{ème} étape du projet «Convention-cadre et ses suites», soit l'unique étape de « Genève Route et Rail »

5.1	LA 3 ^{ème} ETAPE	L'ETAPE INITIALE SANS CHANGEMENT
5.2	Partiellement réglée par la Convention-Cadre	
5.3	<p style="text-align: center;">L'état actuel</p> <p>Les projets du Plan directeur cantonal 3,5 milliards</p> <p>L'extension ultérieure: 2 voies de plus à Cornavin 1 tunnel ouest de plus 1,016 milliard</p>  <p style="font-size: small;">Swiss Map online 1:43 297 - © 2015, Office fédéral de topographie swissstop, CH-3084 Wabern</p>	<p style="text-align: center;">L'état actuel</p> <p>Le projet Genève Route et Rail 730 millions</p>  <p style="font-size: small;">Swiss Map online 1:43 189 - © 2015, Office fédéral de topographie swissstop, CH-3084 Wabern</p>
5.4	<p>D'emblée, il a été prévu à Cornavin deux extensions successives, toutes deux d'un quai et de deux voies.</p> <p>Ces voies et quais ont été d'abord envisagés de plain-pied avec les voies actuelles. L'intervention des habitants des Grottes a poussé à en examiner l'enfouissement. Pour limiter l'explosion de coûts, d'importants travaux prévus initialement pour 2025 – 2030 ont été repoussés à cette ultime réalisation. Ceci a permis de réduire la facture du premier enfouissement d'environ 400 millions, mais au détriment du coût d'ensemble, qui se trouve augmenté de 200 millions. Le coût du premier enfouissement a passé de 2,05 milliards à 1,65 milliard, mais le coût du second, celui dont il est question au présent chapitre, a passé de 400 millions à 1,0 milliard.</p>	Aucune réalisation supplémentaire nécessaire.
5.5	Coût de l'étape : 1'000 millions.	Coût : 0.
5.6	Coût total jusqu'ici : 4'450 millions.	Coût total jusqu'ici : 730 millions.
5.7	<p>Coût de cette étape pour Genève : inconnu : 500 millions ?</p> <p>Le coût de cette étape est très fortement influencé par la décision genevoise d'enfourer les voies supplémentaires à Cornavin. Il est de ce fait légitime d'imaginer une participation genevoise du même ordre de grandeur que pour la 1^{ère} étape. Ceci d'autant plus que, comme expliqué ci-dessus, le resserrement de la première étape aura pour conséquence une augmentation du coût global des deux enfouissements.</p>	Coût pour Genève : 0.
5.8	Coût total pour Genève jusqu'ici : 2'850 millions ?	Coût total pour Genève jusqu'ici : 0.
5.9	<p>Liaisons directes Genthod – Aéroport : 0, peut-être une par heure et par sens par Châteline.</p> <p>La gare actuelle de l'Aéroport est saturée, et la future gare de la « Raquette » ne serait accessible que moyennant un rebroussement à Cornavin.</p>	<p>Liaisons directes Genthod – Aéroport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs par heure par Cornavin, • plusieurs par heure par Grand-Saconnex.

6. Les critiques faites au projet « Genève Route et Rail »

	LES CRITIQUES	LES REPONSES
6.1	<p>Le projet « Genève Route et Rail » nécessiterait la refonte totale de l'horaire sur une très grande partie du réseau suisse à voie normale, et la remise en cause du principe même de cadencement, tel qu'il est appliqué dans toute la Suisse.</p>	<p>Il n'en est rien.</p> <p>Le système de cadencement est réglé sur le tronçon central Berne-Zürich : sur ce tronçon les cadences horaires sont strictement respectées. Ainsi, un Intercité qui quitte Berne en direction de Genève à une heure pleine retrouvera Berne après son aller et retour à une heure pleine. Actuellement 4 heures plus tard.</p> <p>Techniquement, il serait possible d'effectuer cet aller-et-retour en 3h40, mais ça violerait le système cadencé. C'est pourquoi les CFF ralentissent un peu les trains, rallongent un peu les temps d'arrêt aux gares, pour que l'aller-et-retour prenne 3h55, sans que les voyageurs s'en aperçoivent.</p> <p>La boucle pourrait avoir pour effet de réduire le temps de parcours de 10 minutes. Mais inutilement, puisqu'ils arriveraient trop tôt à Berne. Pour arranger la chose, il suffit d'allonger d'une minute les temps d'arrêt à Lausanne, Cornavin, Aéroport, et Lausanne, et de trois minutes le temps de parcours Lausanne – Genève.</p> <p>Dès Lausanne, et au-delà, la modification du système à Genève restera sans effet.</p> <p>http://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2016/06/14/vermier-la-halte-de-chateleine-276919.html</p>
6.2	<p>La boucle pénaliserait l'attractivité du chemin de fer en ceci qu'elle forcerait les voyageurs à un détour par l'Aéroport.</p>	<p>Bien au contraire. Cornavin sera tout aussi bien desservi qu'aujourd'hui, et l'Aéroport le sera bien mieux. L'attractivité du chemin de fer sera nettement renforcée.</p> <p>L'extension de la capacité du nœud de Genève poursuit l'objectif d'un doublement du nombre de trains reliant Lausanne à Genève. Exemple des IC Berne-Genève : au lieu de 1 par heure et par sens aujourd'hui, ils seront 2. L'un parcourra la boucle dans le sens des aiguilles de la montre, et l'autre dans le sens contraire. Il y aura donc comme aujourd'hui un IC par heure reliant Cornavin à Lausanne sans détour par l'Aéroport, et un IC par heure reliant Lausanne à Cornavin sans passer par l'Aéroport.</p> <p>En revanche, l'Aéroport, qui accueillerait en 2030 70'000 voyageurs par jour, en moyenne, sera bien mieux desservi qu'aujourd'hui.</p> <p>http://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2016/06/18/critique-la-boucle-peenaliserait-l-attractivite-du-chemin-de-277049.html</p>
6.3	<p>Le coût du projet « Genève Route et Rail » serait largement sous-estimé.</p> <p>Cet argument de l'OFT se base sur une comparaison avec une donnée tirée d'une étude réalisée avec les CFF par l'OFT. Selon cette étude, le « simple prolongement d'une voie double au-delà de la gare actuelle de l'Aéroport, d'une longueur de 500 mètres, coûterait 600 millions ».</p>	<p>Cette critique est infondée. L'argument, qui se base sur un coût du kilomètre de voie double de 1,2 milliard, n'est pas plausible. Le coût correct du kilomètre est inférieur à 150 millions. Le facteur de l'erreur est de 8 ! A ce tarif, le CEVA coûterait plus de 12 milliards, la Durchmesserlinie à Zurich, qui a coûté effectivement 2 milliards, aurait coûté 11 milliards.</p> <p>Le prolongement sur 500 mètres au-delà de la gare actuelle traverserait la Halle 6 de Palexpo. Or la Halle 6 de Palexpo a été conçue en réservant expressément la possibilité d'une telle traversée.</p> <p>L'Office fédéral des routes, qui a examiné la traversée de la Halle 6, affirme que la juxtaposition du chemin de fer et de l'autoroute « ne présente pas de conflit technique ».</p> <p>http://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2016/06/21/critique-estimation-largement-sous-evaluee-du-cout-de-la-bou-277134.html et aussi http://mobilite.blog.tdg.ch/archive/2016/08/14/les-couts-mes-chiffres-sont-bons-278190.html</p>

7. Les questions que laisse ouvertes le projet « Convention-cadre et ses suites »	
7.1	<p>La Convention-Cadre règle la question du partage des coûts d'ouvrage de la première étape, de 1,65 milliard. Or cette 1^{ère} dépense sera suivie d'autres, fortement imbriquées. Rien n'est décidé, rien n'est convenu quant à la répartition des coûts de ces étapes ultérieures.</p> <p>Genève est appelée à dépenser 530 millions aujourd'hui, sans savoir ce qui l'attend demain, si ce n'est que des ouvrages coûtant environ trois milliards supplémentaires sont encore nécessaires.</p> <p>En ratifiant la Convention-Cadre, Genève commencerait par payer 530 millions, puis plongerait dans l'inconnu. Si au contraire Genève rejette la Convention-Cadre et se décide pour le projet « Genève Route et Rail », Genève n'aura rien à payer, ni aujourd'hui ni demain, ni même après-demain, pour assurer la capacité de son réseau ferroviaire et son rattachement aux réseaux suisse et international.</p>
7.2	<p>L'Etat et la Ville comptent sur un remboursement ultérieur, au moins partiel, de leurs parts de financement de la 1^{ère} étape. Ils argumentent que la 1^{ère} extension souterraine des voies à Cornavin, qu'ils auront payée (530 millions), dispenserait de réaliser deux sauts-de-mouton lors de la 2^{ème} extension souterraine de voies à Cornavin, c'est-à-dire en 3^{ème} étape selon la numérotation du présent document, l'un à Sécheron (qui coûterait selon eux 360 millions), l'autre à Châtelaine (qui coûterait 280 millions). Leur revendication porte donc sur un montant de 640 millions, alors qu'ils n'en ont dépensé que 530.</p> <p>Il faut commencer par relever que ces deux montants sont très exagérés. Le saut-de-mouton réalisé à Châtelaine dans les années 1980 a coûté 48 millions, les deux sauts-de-mouton de la Durchmesserlinie à Zürich ont coûté ensemble moins de 305 millions, alors que l'un d'entre eux est le plus long viaduc du réseau ferroviaire suisse, et le saut-de-mouton qui se construit actuellement entre Lausanne et Renens est adjugé à 120 millions.</p> <p>Le raisonnement est, lui, correct, mais n'est pas appliqué jusqu'au bout. Oui, il se peut que la réalisation en première phase de la variante enterrée plutôt que de la variante en surface permette (ou contribue à permettre : dans quelle mesure ?) en fin de compte de ne pas construire ces deux sauts-de-mouton. Mais ce raisonnement oublie que, pour réduire le plus possible le coût de la 1^{ère} extension souterraine, une part importante des travaux prévus dans celle-ci a été reportée à la deuxième extension souterraine (400 millions). Ces 400 millions doivent à l'évidence être englobés dans le compte des « mesures de substitution » prévues par la LCdF. En outre, le report de travaux prévus lors de la 1^{ère} extension jusqu'à la 2^{ème} extension a pour effet de compliquer les travaux et de renchérir le tout de 200 millions. Ces 200 millions doivent également entrer dans le compte des « mesures de substitution », puisque, avec la solution initiale en surface, ils n'existeraient pas.</p> <p>Pour avoir une idée claire de la situation, il faut procéder à l'approche suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le coût de la 1^{ère} extension selon la variante en surface a été estimé à 1,1 milliard (originellement 790 millions, ajustés par l'OFT), celui de la 2^{ème} extension à 400 millions. Au total, la variante en surface a été estimée à 1,5 milliard. • Le coût de la 1^{ère} extension selon la variante souterraine est estimé à 1,65 milliard, celui de la 2^{ème} extension à 1,0 milliard, au total 2,65 milliard. • La solution souterraine coûterait donc 1,15 milliard de plus que la solution en surface (2,65 – 1,5). Ce montant devrait être à charge de Genève (Ville et Canton) : le financement par la Ville et le Canton de 530 millions devrait être porté à 1,15 milliard. <p>L'article 4.1.1 de la Convention-Cadre, sous le titre Clé de répartition, stipule : « <i>Le projet tel que défini dans l'EP 2015 est considéré, au sens de l'art. 58 b LCdF (Loi sur les chemins de fer) comme une mesure de substitution demandée par le Canton et la Ville</i> ». L'art 58 b LCdF dispose : « <i>Les tiers prennent en charge : b. pour les mesures de substitution, la différence entre les coûts des mesures prévues par la Confédération et ceux des mesures qu'ils ont prévues</i> ».</p>
7.3	<p>La seconde extension souterraine de Cornavin est inévitable, et non disputée (à ce jour).</p> <p>Ce n'est pas le cas de la « Raquette » et sa gare de l'Aéroport. D'aucuns veulent la repousser aux Calendes grecques. Pourtant, le problème de capacité de l'actuelle gare de l'Aéroport, dans sa forme en impasse, ne peut être éludé : une réponse doit être trouvée. Ne serait-il pas judicieux qu'elle le soit avant la ratification de la Convention-Cadre ?</p>
7.4	<p>Quel sera l'impact économique d'un chantier de 1,65 milliard, durant 6 longues années, dans le quartier central de Cornavin ? Quel sera l'impact de la seconde extension souterraine à Cornavin, chiffrée à 1,0 milliard ?</p>
7.5	<p>Un investissement de 2,65 milliards entraînerait d'importants réaménagements de l'aire urbaine autour de Cornavin. Qu'en est-il ?</p>

« Genève Route et Rail »

Synthèse de la Présentation à la Commission des travaux du Grand Conseil

30 août 2016



Répartition du trafic sans la boucle de l'Aéroport :
Configuration actuelle reprise dans le projet de l'Etat



Répartition du trafic avec la boucle de l'Aéroport : configuration selon « GeReR »



3

« GeReR » : projet réalisable en une seule étape !

- Le projet « GeReR » sera réalisé en une seule étape d'une durée de 6 ans, pour un coût global de 730 millions dont rien à la charge de Genève, ceci sans toucher à la Gare Cornavin, donc sans chantier au centre-ville !
- Le projet de l'Etat nécessite quant à lui trois étapes successives dont seule la première fait l'objet de la Convention-cadre. D'une durée de 6 ans ce chantier pharaonique bouleversera le centre-ville et ne résoudra pas la congestion du trafic ferroviaire à Genève !

« GeReR » n'est pas un projet de substitution des étapes 2 et 3 du projet de l'Etat !

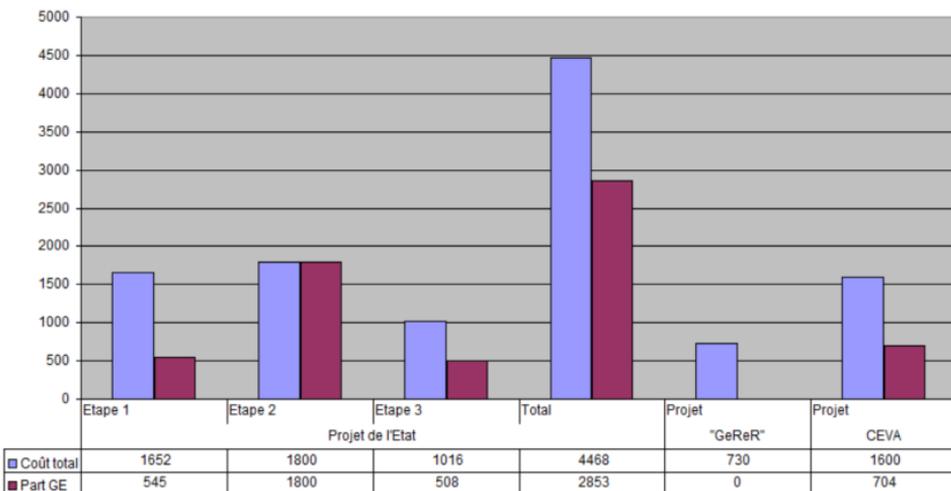
- Le projet « GeReR » est un projet à part entière qui permettra de résoudre la totalité des problèmes liés à l'accroissement du trafic ferroviaire au-delà de l'horizon 2030, en une seule étape et sans aucun coût pour Genève !
- Des bruits courent selon lesquels le projet « GeReR » pourrait être réalisé après la réalisation de la 1ère étape du projet de l'Etat, en substitution des étapes 2 et 3 de ce projet. Mais pourquoi vouloir dépenser inutilement 425 millions (sans compter les 120 millions de la Ville de Genève), alors que le projet « GeReR » résout globalement le problème ?

Présentation du 30/08/2016

5

Coûts comparatifs des projets en millions de CHF

en millions [CHF]



■ Coût total ■ Part GE

Présentation du 30/08/2016

6

Projet de l'Etat = gaspillage du foncier !

- Le projet de l'Etat nécessite au centre-ville la réquisition de biens immobiliers, notamment pour la création d'un faisceau de voies de garage, ainsi que des servitudes inhérentes à l'occupation du sous-sol. Le foncier, rare et cher à Genève, doit être économisé autant que faire se peut.
- Le projet « GeReR » est quant à lui bien plus économe en terrains et ceux-ci sont éloignés du centre-ville.
- En se focalisant sur l'extension de la Gare Cornavin, l'Etat néglige la valorisation foncière des terrains requis pour son projet.

Présentation du 30/08/2016

7

Durée des travaux !

- La première étape du projet de l'Etat nécessitera à elle seule des travaux pharaoniques et d'importantes nuisances en plein centre-ville pour une durée minimal de 6 ans, ceci sans même parler des deux étapes suivantes !
- La réalisation du projet « GeReR », parce que beaucoup plus simple à réaliser, résoudra tout en une seule étape et en 6 ans seulement, sans aucun impact sur la Gare Cornavin et le centre-ville. Les travaux pourront de surcroît être réalisés simultanément avec ceux de l'élargissement de l'autoroute !

Présentation du 30/08/2016

8

Incidences sur l'attractivité de la Gare de l'Aéroport et l'horaire cadencé des CFF

- Le projet « GeReR » est d'un intérêt de tout premier ordre pour l'Aéroport, sa gare et la desserte locale :
 - ✓ Aéroport : 15,8 millions de passagers en 2015 et 25 millions attendus pour 2030 (~ 70'000 / jour)
 - ✓ Nombreuses activités économiques dans le secteur : galerie marchande, Palexpo, ICC, WTC, entreprises multinationales, etc.
 - ✓ Le potentiel de voyageurs ne se limite donc pas au seul trafic aérien !
- Contrairement à certaines rumeurs, l'horaire cadencé des CFF n'est absolument pas remis en question par le projet « GeReR »

Présentation du 30/08/2016

9

Conclusions

- Voter en faveur du projet de loi « PL 11912 » autoriserait la ratification de la « Convention-cadre, mais une telle décision engagerait Genève pour un montant bien supérieur aux 545 millions, canton et ville confondus, alors que la situation financière est précaire avec une dette publique dépassant les 13 milliards, des recettes fiscales promises à la baisse par la situation économique et le projet de réforme fiscale des entreprises (RIE III).
- C'est un **choix extrêmement hasardeux** dont les enjeux financiers sont de l'ordre de **4'500 millions de francs** !
- Le projet « GeReR » remplit quant à lui les mêmes fonctions que le projet de l'Etat, pour un montant global de 730 millions de francs **et ne coûterait rien à Genève !**

Présentation du 30/08/2016

10

ANNEXE 4

Audition par la Commission
des transports.

**Extension de capacité du
nœud de Genève.**

Philippe Gauderon
Responsable CFF Infrastructure
Membre de la Direction du groupe CFF.
Genève, le 30 août 2016.



Arc lémanique : il est temps d'agir !

- Les réseaux sont saturés.
- Aujourd'hui déjà, taux d'occupation des trains supérieur à 100% aux heures de pointe.

Genève, 16 août 2016 au matin.

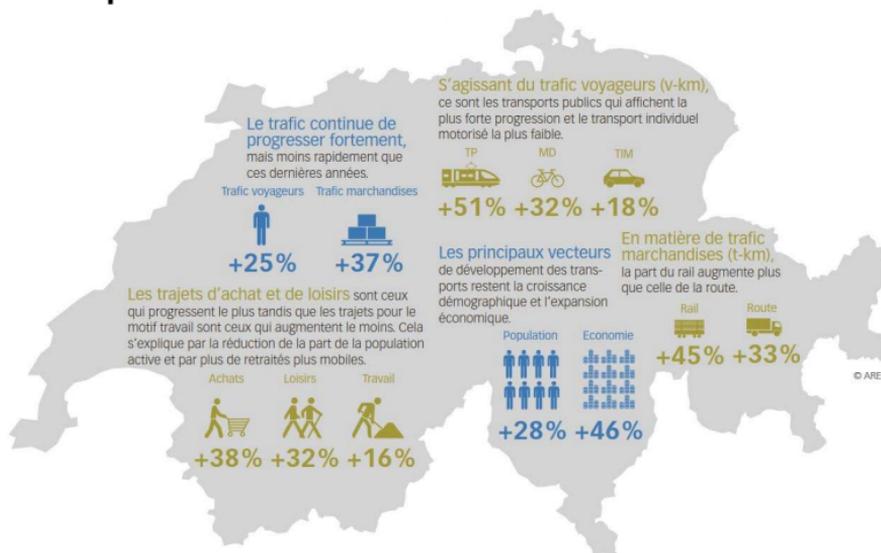


Quelques chiffres du trafic voyageurs et du trafic fret.



Extension de capacité du nœud de Genève • Commission TRSP • 30.08.2016 3

Perspectives d'évolution de la mobilité 2040.



Extension de capacité du nœud de Genève | Commission TRSP • 30.08.2016 4

Le développement de l'offre ferroviaire dans l'Arc lémanique: une solution qui s'inscrit dans une vision nationale.

- Concept de référence ZEB / PRODES 2025 validé par la Confédération.
- Malgré une mise en service au-delà de 2025, le développement du nœud ferroviaire de Genève est maintenu dans le paquet PRODES 2025.
- La part fédérale du financement est à disposition.
- Les projets sont lancés.



La boucle préconisée par l'ing. R. Weibel n'est pas une alternative.



- Encore à l'état d'ébauche.
- Pas compatible avec le concept de référence ZEB / PRODES 2025 ni avec les études PRODES 2030.
- Vision d'ingénieur, orientée technique et non pas clients
 - Temps de parcours allongés : Genève–Lausanne via aéroport +14'.
 - Ponctualité et robustesse affaiblies : Perte de la marge de rattrapage au rebroussement à l'aéroport.
 - Correspondances pas systématiques : Système de boucle rompt la systématique des correspondances à Genève et dans les nœuds.

Vous avez un rôle à jouer.

- Genève doit jouer sa carte maintenant ou passer son tour.
- Seul un oui au financement de l'extension de Genève-Cornavin assure à Genève un développement à hauteur des ambitions de Léman 2030.
- En cas de refus, le plan B se résume à un agrandissement sur le quartier des Grottes.
- La Métropole lémanique doit relever sans tarder le défi des besoins croissants de mobilité.
- **L'examen de toute autre variante repoussera un développement de Cornavin bien au-delà de 2040 !**

Backup.

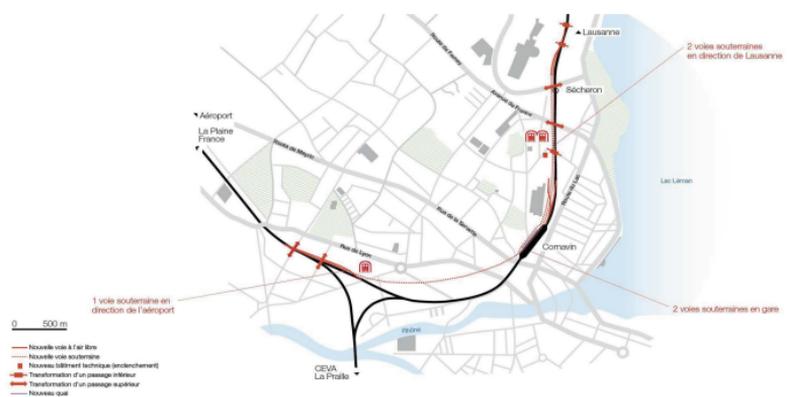
La croissance du trafic est une réalité.

→ Genève, évolution du nombre de montées/descentes moyen par jour ouvrable.



Solution retenue.

- Correspond aux besoins
- Conçue pour permettre l'étape suivante (gare souterraine à 4 voies) au-delà de 2040, si les besoins sont avérés.



Extension de capacité du nœud de Genève:



Tableau de financement.

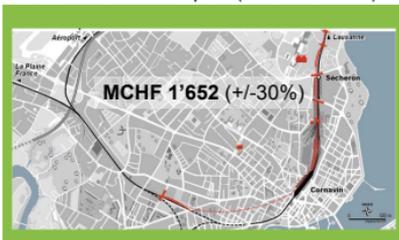
		Montants en millions de francs, prix d'avril 2014 (IRF = 131.2)						
Travaux selon EP 2015, Hors TVA		Total	Confédération	Canton	Ville	CFF-Voyageurs	Opérateurs commanditaires de l'offre ferroviaire	
Gare de Cornavin	1. Trémie Ouest à simple voie	177.64						
	2. Tunnel Ouest à simple voie	193.42						
	3. Liaison ouest à simple voie	96.89						
	4. Gare souterraine	301.06						
	5. Avant-gare en surface	138.83						
	6. Liaison Est à double voie	87.87						
	7. Tunnel Est à double voie	173.59						
	8. Trémie Est à double voie (excl. renouvellement PS de la Paix)	139.90						
	9. Acquisitions foncières	50.49						
	10. Renouvellement 1 :1 enclenchement	147.68						
Sous-total		1'507.37	1'000.00	407.37	100.00	0.00	0.00	
<i>Clé applicable aux coûts subséquents</i>		100.00%	66.34%	27.03%	6.63%			
Autres travaux	11. Renouvellement du PS de la Paix	11.30			11.30			
	12. Déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR) (excl. renouvellement DLR)	27.60	18.40	9.20				
	Sous-total inclus « autres travaux »	1'546.27	1'018.40	416.57	111.30	0.00	0.00	
	<i>Clé applicable pour les investissements</i>		100.00%	65.86%	26.94%	7.20%		
	13. Création d'un faisceau de garage	56.10	56.10					
	14. Renouvellement DLR	8.30				8.30		
Sous-total Full Design to Cost (hors impacts sur l'exploitation)		1'610.67	1'074.50	416.57	111.30	8.30		
15. Impacts sur l'exploitation		41.57					41.57	
16. Réhaussement du quai 4		17.95	17.95					
Total travaux et coûts compris dans la présente convention		1'670.19	1'092.45	416.57	111.30	8.30	41.57	

Extension de capacité du nœud de Genève • Commission TRSP • 30.08.2016 11

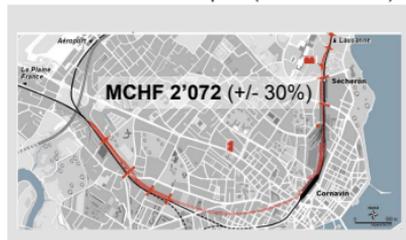


Comparaison entre variante retenue et celle à 2.1 Mrd.

Solution retenue / Etape 1 (PRODES 2025)



Variante EP -21m / Etape 1 (PRODES 2025)



Solution retenue / Etape 2 (extension à 4 voies au-delà de 2040)



Variante EP -21m / Etape 2 (extension à 4 voies horizon 2037)



* Chiffrage issu de l'expertise de juin 2013

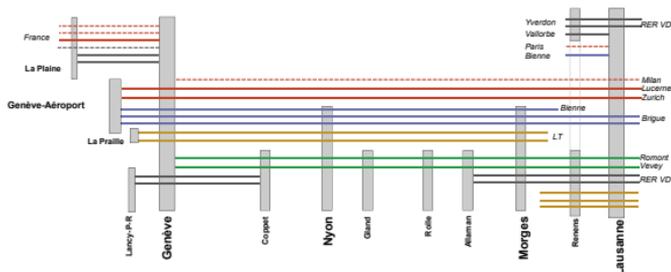
Extension de capacité du nœud de Genève • Commission TRSP • 30.08.2016 12

Extension de capacité du nœud de Genève:



Léman 2030 – Développement de l’offre.

Horaire 2016:

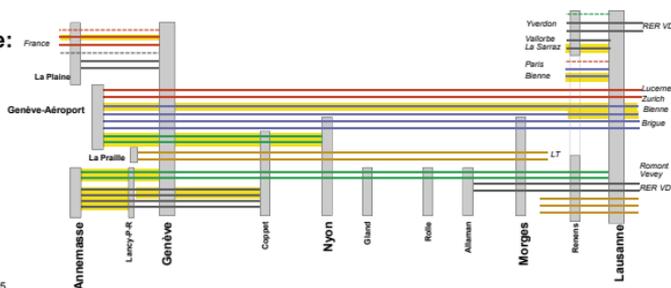


Horaire 2025

Concept de référence:

Légende

- InterCity / TGV / Cisalpino / EuroCity
- InterRegio
- Trafic marchandises
- RegioExpress
- RER
- Modification entre Horaire 2016 et 2025





A Canton et République de Genève
Commission des transports du Grand Conseil

Date Lausanne, le 06.09.2016

Audition de M. Philippe Gauderon par la Commission des transports le 30.08.2016 Complément d'informations

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 M. David Favre (DETA).

1. Est-il exact que les CFF ont proposé la boucle de Mies au canton en 2006/2007, et que le canton l'a rejetée ?

Les premières discussions avec le Canton de Genève concernant la boucle Aéroport – Mies datent de 2009, lors de l'élaboration du plan cadre de Genève auquel le Canton a été associé. Ce module a été abandonné car il ne correspondait pas à un besoin d'offre.

Le Canton avait alors favorisé la Raquette qui permettait un développement de l'offre RER.

2. Quels sont les arguments du point de vue des CFF à l'encontre la boucle Aéroport Mies ?

- Si la boucle devait être étudiée en tant qu'alternative à la gare souterraine, il y a un risque très élevé qu'elle ne rentre plus dans le financement AS2025 car ne répondant pas au concept de référence AS2025. Les délais pour une mise en service dans le cadre de AS25 – même retardée – ne saurait être respectés.

La Confédération commande dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 la création de deux voies à quai supplémentaires en gare de Genève, ceci afin de permettre l'augmentation du nombre de train entre Lausanne et Genève, dans le but d'offrir plus de places assises. Une autre infrastructure ne pourrait plus être financée dans l'étape d'aménagement 2025.

Concernant le financement fédéral : la Confédération ne met pas un « forfait » à disposition du Canton qui peut choisir quel projet il souhaiterait. A défaut de réaliser deux voies supplémentaires à quai en gare de Genève, les moyens non utilisés resteront dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) dont la priorité va au maintien de la qualité. Ce n'est que dans une étape ultérieure (après l'étape PRODES 2030 qui est en cours d'évaluation actuellement) qu'un autre projet pourrait être considéré. Il serait alors en concurrence avec d'autres aménagements importants, comme par exemple la gare diamétrale de Lucerne.

- Pas d'intérêt pour les clients en raison de l'allongement des temps de parcours de 14 minutes en passant par l'aéroport. Les clients sont principalement intéressés à des relations rapides vers Cornavin, même à long-terme.

L'argument de Weibel qui prétend que l'offre sera meilleure pour les clients de l'aéroport est partiellement vrai, mais c'est une part mineure (~20%) comparée à ceux qui transitent.

Les CFF, la Confédération et le Canton de Genève dans les études de variantes ont confirmé que la gare centrale de Genève est et restera la gare de Cornavin, c'est là que se concentrent les flux de trafic.

- A cause des temps de parcours différent avec ou sans passage par l'aéroport, il y a fort risque de **surcharge des trains sur les relations directes** au détriment des relations via l'aéroport.

Le but de l'aménagement visé par l'état d'aménagement 2025 ne serait pas atteint et la situation encore plus difficile que dans l'état actuel.

- Qu'elle soit exploitée en unidirectionnel ou bidirectionnel, elle offre un **système asymétrique qu'il sera difficile de raccorder dans les nœuds**.

Selon M. Weibel, il suffirait d'allonger les temps d'arrêt à Lausanne, Cornavin et aéroport et d'allonger les temps de parcours de 3 minutes. Cela implique donc un allongement des temps de parcours d'environ 10% pour tous les voyageurs et une augmentation de l'utilisation des voies à quai dans les nœuds, alors qu'ils sont déjà très chargés.

De plus, l'allongement du temps de parcours serait difficile à communiquer, alors que l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 prévoit des mesures d'accélération entre Lausanne et Berne. Par ailleurs, le concept d'horaire présenté par M. Weibel implique un roulement combiné entre les IC Zürich et IR Luzern, qui ne sont pas prévu avec le même matériel et n'ont pas le même besoin de capacité.

- **Facteur d'instabilité**, l'axe est-ouest entre Genève et St-Gall représente la colonne vertébrale du système de transports publics suisses. Pour assurer que les retards se résorbent et ne se reportent pas toute la journée, il est primordial de pouvoir respirer en bout de ligne à Genève et à St-Gall. La boucle implique de renoncer à la réserve en bout de ligne : les retards arrivant à Genève se reportent en sortant de Genève.
- L'exploitation actuelle offre l'opportunité de retirer les véhicules de renfort à Cornavin ou l'aéroport pour les passer à l'entretien et réduire les coûts de production. Cette possibilité disparaîtrait avec la boucle et **augmenterait les coûts de production pour P**.
- **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 h des RER Genève-Coppet.

3. Quelques exemples de passages supérieurs ou inférieurs (saut-de-mouton) avec une estimation de leurs coûts. M. Weibel a déclaré que de tels installations ne dépassent pas 100 à 150 MCHF.

Il est difficile de comparer les coûts des projets de sauts-de-mouton, car ils varient fortement en fonction du contexte : urbanisation, topographie, synergies avec des projets connexes, phasages travaux, accessibilité, densité du trafic et possibilités de détournement des trains.

Les sauts-de-mouton de Châtelaine et de Sécheron sont situés dans des zones fortement urbanisées et soumis à de fortes contraintes de par leur environnement.

Exemples :

- Saut-de-mouton entre Lausanne et Renens devisé à CHF 110 M, auxquels il faut ajouter entre 30 et 40 M (pour élargissement de la plateforme) réalisés en synergie avec le projet de 4^{ème} voie Lausanne-Renens et affectés à ce dernier.
- Saut-de-mouton de Wylerfeld estimé à CHF 272 M (devis à +/-10%).

Estimation du coût du volet ferroviaire en rive droite du projet "Genève Route et Rail", établie à la demande de la Commission des travaux du Grand Conseil

identification	longueur km	coûts +30% / -30 % millions	Coût unitaire millions/km	Coût déterminant millions/km	Coût du tronçon millions	Coût cumulé millions
Genève - Augmentation de la capacité de la Gare - Variante gare souterraine -21 m	1.923	309.6	161	161	161	
Genève - Augmentation de la capacité de la Gare - Variante gare souterraine -21 m, BG, EBP, AREP, CFF, 30.06.2014	1.265	136.8	108	108	108	
CEVA - Partie suisse	10.4	1'567	151			
A déduire: gares et haltes	1.3	635				
	9.1	932	102			
A déduire: Carouge-Bachet - Lancy-Pont Rouge, très peu cher	1.1	0				
	8	932	117	117		
Zurich Durchmesserlinie	2.77	305	110	110		
Abschnitt 2 gare						
Abschnitt 3 tunnel à deux voies	4.72	495	105	105		
http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/Grossprojekte/DML/faktenblaetter/Faktenblatt_Brueckenbauwerke_dez12.pdf						
Genève Route et Rail						
Aéroport - Vengeron, en surface	2.85		108	108	308	308
Vengeron - halte Genthod	0.96		117	117	112	421
Descente Vengeron	1.1		108	108	119	539
Raccordt Blandonnet	1.2		161	161	193	733

Weibel, Paudex, le 4 septembre 2016

Comparaison de coûts de plusieurs sauts-de-mouton réalisés ou envisagés en Suisse

	Longueur ponts m	Longueur rampes m	Longueur totale m	Coûts	
				millions	
Zürich - Durchmesserlinie	1'160	440	1'600	203	Part du coût total, proportionnellement à sa longueur.
Kohlendreieck	390	370	760	97	Part du coût total, proportionnellement à sa longueur.
Source: http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/DML/faktenblaetter/Faktenblatt_Brueckenbauwerke_dez12.pdf				300	Coût total, connu
Lausanne - Renens			1'200	112	
Source: http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/fr/pdf/fr_sbb-konzern/fr_ueber-die-sbb/fr_projekte/Leman_2030/Plaqueette_SDM.pdf					
Genève Châtelaîne			?	280	Estimation DGT
Genève Sécheron			?	360	Estimation DGT
Total Genève				640	Le coût de ces 2 sauts-de-mouton était bien sûr compris dans le coût de la variante en surface initialement prévue à Genève, divisée à 790 millions en première étape, à 400 millions en seconde étape, soit au total 1,19 milliard. Ils ont donc en principe été chiffrés. Ils auraient donc coûtés plus de la moitié du coût total des deux étapes d'extension de la capacité de Cornavin.

Pour "Genève Route et Rail", Weibel, Paudex, le 31 août 2016