

CEVA: LA GUERRE DES CHIFFRES FAIT RAGE

■ Les référendaires accusent les autorités d'avoir fortement sous-évalué le prix de l'infrastructure.

■ Les surcoûts dus à l'inflation et à la géologie se retrouvent ainsi au cœur de la campagne.

■ Les responsables de l'ouvrage maintiennent leurs estimations et parlent de risques maîtrisés.

VOTATIONS CANTONALES
29 NOVEMBRE 2009

MARC MOULIN

Is ne brandissent pas les mêmes chiffres, mais ils ont un point commun: tant le camp favorable au CEVA que celui des réfractaires accuse l'autre de mentir. C'est en particulier sur la question des coûts que la polémique se déchaîne. Les autorités affirment que le prix de la future ligne ferroviaire n'excédera pas 1 milliard et demi de francs (lire le détail ci-contre). Mais les opposants sont persuadés qu'on atteindra, voire franchira, la barre des 2 milliards. Ils rappellent que le projet initial de 2002 était inférieur de justesse au milliard de francs.

Le renchérissement est l'une des principales pierres d'achoppement. Le total actuel (1 milliard 479 millions) comprend les effets de l'inflation intervenue jusqu'en 2008. Mais pas ceux qui devraient gonfler la facture d'ici à la fin du chantier, prévue en 2016. «En restant prudent, on peut d'ores et déjà prédire qu'il faudra ajouter au moins 220 millions», estime Wolfgang Peter, chef de file des opposants. Lesquels jugent en outre que l'indexation déjà connue devrait elle aussi être soumise à vote.

Inflation en embuscade

«Nous ne sommes pas de vins», se justifie Elisabeth Chatelain, du comité pro-CEVA. En clair, l'inflation à venir est par définition inconnue et ne saurait donc être inscrite. Député libéral, Pierre Weiss fait remarquer que le devis a probablement baissé cette année, puisqu'elle a été marquée par la récession. Les surcoûts apparaissent en fin de chantier et, pour un ouvrage public, font l'objet d'une loi de bouclage. C'est d'ailleurs la pratique «correcte et absolument normale» dans le génie civil, selon les termes employés par l'Office fédéral des transports, lorsqu'il avait dû rassurer les Lausannois inquiets pendant

PLAN DU RÉSEAU RER EN 2016



Infographie: I. Caudullo/O. Chiacchiari. Photo: L. Guiraud

le chantier du M2. L'Office admettait qu'«expliquer ce phénomène au grand public peut donner lieu à des malentendus».

Le canton a deux motifs pour se rassurer. D'abord, la Confédération a confirmé en juillet qu'elle prendrait en charge sa part des surcoûts. En outre, les maîtres d'œuvre pourront «se refaire» avec les plus-values foncières issues de la valorisation des friches ferroviaires autour des gares de Lancy, Chêne et Eaux-Vives. Aux députés, il a été expliqué qu'un tiers du produit irait au canton. Selon le Département genevois des constructions, cette manne «devrait dépasser la centaine de millions de francs». Mais les calculs ne sont pas arrêtés. Dans le camp des supporteurs, on estime que l'inflation sera largement couverte. Les opposants rétorquent que les

projets font souvent l'objet de blocages à Genève.

Surprises souterraines

Autre objet de crainte: les aléas géologiques. Les opposants ne se privent pas de rappeler des faits spectaculaires, comme l'affaissement survenu au cœur de Lausanne pendant le percement du M2 ou l'effondrement des archives de Cologne. Mais ils soulignent que ces mauvaises surprises, courantes dans les ouvrages souterrains, tiennent la plupart du temps à la découverte d'un terrain plus difficile que prévu. Ce qui induit des travaux plus chers et grossit la facture. Pour les contestataires, le dépassement est programmé. Et ce sera au moins 25%. Ils soulignent que leur tracé alternatif, en tranchées couvertes, limiterait ces risques. Or, à la ligne

«aléas géologiques», le budget du CEVA inscrit zéro franc.

Imprévoyance? Les responsables du chantier expliquent ce choix par le fait que les deux tunnels du projet traversent une formation géologique bien connue, l'alluvion ancienne. En outre, le crédit soumis au vote populaire comprend, pour une part importante, des mesures de soutien supplémentaires lors du forage, qui se fera non pas avec des tunneliers, mais selon le système de la voûte parapluie: une structure est injectée dans le terrain, avant que l'on excave en dessous. Les risques sont donc jugés minimaux.

www.tdg.ch
Voir notre dossier:
Le CEVA et ses rebondissements.

■ Voir infographie en pages 34 et 35

TRIBUNE DE GENÈVE

GRAND DÉBAT PUBLIC

Pas d'avenir sans le CEVA!
Vrai ou faux?

- Avec:
- Mark Muller, conseiller d'Etat
 - Robert Borrel, président de l'Association régionale de coopération du genevois (ARC)
 - Elisabeth Chatelain, vice-présidente de l'ATE
 - Jean-Claude Delaude, porte-parole de l'association pour une meilleure mobilité franco-genevoise
 - Guy Mettan, président du Grand Conseil
 - François Moser, membre de l'Association pour une meilleure mobilité franco-genevoise
 - Mauro Poggia, avocat des recourants

Jeu 19 novembre
Uni Mail à 20 heures

Des budgets qui se lisent avec des lunettes roses ou noires

Les référendaires ne sont pas au bout de leurs griefs. Ils soulignent que l'arrivée du CEVA dans les quartiers impliquera des aménagements qui, eux non plus, ne figurent pas au budget. Ils seront le plus souvent à la charge des communes. Exemple emblématique: le tunnel piétonnier qui doit relier la gare enterrée sous le plateau de Champel au complexe hospitalier.

Pour ce cas, l'Etat estime l'ouvrage à 13 millions. Une bonne nouvelle est arrivée vendredi: le Conseil fédéral a décidé de payer 40% de la note. La Ville, elle, ne réglerait que les aménagements à l'extérieur du tunnel, le solde incombant au canton.

Les charges des communes restent toutefois difficiles à chiffrer: elles dépendront grandement du caractère plus ou moins luxueux des options choisies.

Les coûts d'exploitation du fu-



Wolfgang Peter. Le chef de file des opposants craint d'importants surcoûts. (LAURENT GUIRAUD)

tur réseau donnent eux aussi des sueurs froides aux référendaires. Dans une publicité, ils écrivent que chaque passager du CEVA

sera subventionné à hauteur de plus de 2100 francs par an. Ils se basent sur un déficit d'exploitation de 32 millions de francs par an et une fréquentation de 15 000 passagers par jour. Ce calcul fait bondir le camp d'en face. La fréquentation attendue est d'au moins 50 000 passagers, chiffre journalier que l'on ne peut mettre en rapport avec un déficit annuel. Lequel sera pris en charge aussi par Vaud et la Confédération. On s'attend ainsi à ce que Genève soutienne le RER à hauteur d'environ 11 millions par an, subsides actuels inclus. Un montant 15 fois inférieur au versement que reçoivent les TPG. Le subventionnement

genevois serait donc de moins d'un franc par passager.

Dans une autre annonce, les opposants évoquent un coût de 20 milliards pour les développements ultérieurs du réseau ferré autour de Genève. Un chiffre qu'ils attribuent à Transfers, la filiale commune de la SNCF et des CFF, qui travaille sur le futur réseau. Laquelle dément avoir jamais énoncé ce montant, équivalent à près de deux fois le tunnel du Gothard.

Malgré toutes ces factures, le CEVA pourrait tout de même rapporter quelque chose. Par exemple aux entreprises locales qui participeraient à sa construction. L'impact économique est vu

par certains comme un instrument de relance.



Elisabeth Chatelain. La coprésidente du comité pro-CEVA rassure quant à la maîtrise des coûts. (DR)

Point du tout, rétorquent les opposants. Les sociétés locales ne possédant pas de tunnelier, elles, n'auront aucune part du gâteau! L'alternative du barreau sud, en tranchée couverte, est donc plus apte à soutenir l'emploi genevois. Démenti en face: il

Qui paie quoi?

Comment Berne et Genève se partagent la facture.

En moyenne, la Confédération prend en charge 57% des coûts, le canton finance le solde. Cela donne 829 millions de francs pour Berne et 650 millions pour Genève, pour un total de 1,479 milliard, selon les derniers calculs officiels. Ceux-ci sont contestés par les opposants. Pour eux, la facture globale grimperait à 2 milliards au moins.

Dans le détail, la part diffère selon les endroits. Le tronçon nouveau, de La Praille aux Eaux-Vives, est payé aux deux tiers par Berne, un tiers par Genève. C'est le plus cher puisqu'il implique le percement de deux tunnels (sous Pinchat et Champel), ainsi que le franchissement du Val d'Arve avec une tranchée et un pont. La règle change pour les parties existantes du tracé, soit l'adaptation des axes de Cornavin à La Praille et des Eaux-Vives à la frontière française. Dans ces cas, le canton paie 80%, Berne règle le solde.

Le 29 novembre, on ne se prononcera pas sur cette enveloppe globale. Techniquement, le scrutin porte sur un crédit additionnel de 113 millions, voté en juin dernier par le Grand Conseil. Les autorités estiment toutefois qu'il s'agit d'un vote de principe sur le projet, puisque c'est la première fois que le peuple donne son avis.

Cette enveloppe (incluse dans le total cité plus haut) finance la part cantonale de modifications du projet. Pour un tiers, il s'agit de changements ordonnés par Berne, surtout des issues de secours supplémentaires. Leur nombre initial était hors normes. Pour le reste, les maîtres d'œuvre ont apporté leurs propres modifications. La plus chère (43 millions) concerne l'adoption de méthodes de forage plus sûres sous Champel et au Bachet. (mm)

n'y aura pas de tunnelier, la méthode de la voûte parapluie ayant été choisie. «Je suis sûr qu'au moins 80% du travail reviendra à nos entreprises», prédit Gabriel Barrillier de la Fédération des métiers du bâtiment. Reste que le chantier est soumis aux accords sur les marchés publics et, par conséquent, à la concurrence internationale.

Mais l'arroseur est parfois arrosé. La variante «barreau sud», soutenue par les anti-CEVA qui la jugent moins chère et plus efficace, fait elle aussi l'objet d'une polémique sur son coût réel. Plusieurs milliards, jauge l'association Alp-Rail.

(mm)