

LE CEVA – 2 milliards, c'est trop

Conférence du **!** mardi 2 juin 2009
Wolfgang Peter

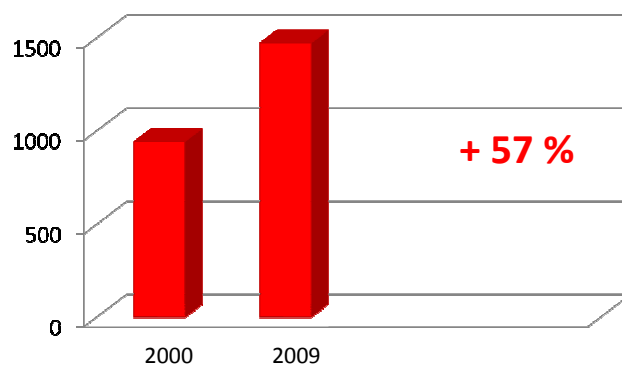
Institut National Genevois

Budget initial du CEVA
(L8719 du 28.06.2002)

- Une infrastructure estimée à
CHF 941 millions (coût de base octobre 2000)

Le 25 février 2009

- Le Conseil d'Etat revoit le coût total du projet à **CHF 1'473 millions**



Projet de Loi 10444

- « Les Genevois savent désormais ce que leur coûtera le CEVA » Tribune de Genève 26.02.2009
- Crédit complémentaire de CHF 107 Millions
- Mais CHF 302 Millions de renchérissement du CEVA sont constatés en février 2009. La part cantonale de CHF 131 Millions n'est pas soumise au vote.

En plus 4 facteurs de coût occultés estimés à
au moins **CHF 534 millions**

1. Appels d'offres (2 ^{ème} moitié)	•	119 Millions
2. Aléas géologiques (25% de CHF 753 Millions)	•	188 Millions
3. Coût des imprévus hors tunnel	•	47 Millions
4. Taux de renchérissement 2009-2015	•	180 Millions
Coût CEVA au 25 février 2009	•	1'473 Millions
D'où un coût total final estimé à au moins	•	2'007 Millions

Aléas géologiques (25% de CHF 753 Millions=
CHF 188 Millions)

– Mis à CHF 0.00 dans le Projet de Loi 10444 !

Les coûts des NLFA explosent. En de grave, selon les experts

milliards de francs. La facture des lignes ferroviaires à jaser le séral mais ne surprend pas les spécialistes.

du monde politique l'UDC erie au seant faire revoter le édément, le surcoût des NLFA (nouveaux lignes ferroviaires) à travers lit jaser beaucoup de «exceptionnel», affiant les experts. Si y a, celle-ci réside re même des ouvra- sains, dont la cons- pique de grandes certitudes. Résultat, ce à sous-évaluer les

dernières estima- Office fédéral des (OFT), ce ne sont milliards de francs- 19,9 milliards que- coûtent les NLFA. ne 7 milliards de e qui était initiale- autrement dit une de 55%. L'écart pa- gantesque, mais il pas les ingénieurs dans ce type de n. «Ce chiffre n'est ni pour m'impres- les surcoûts des

Giovanni Lombardi, ingénieur civil spécialisé dans les barrages et tunnels. En comptant les suppléments dus au renchérissement, aux taxes et à l'inflation, la facture totale pourrait même avoisiner les 24 milliards, soit un surplus estimé à 87%. Là encore, ce n'est pas assez pour émouvoir les spécialistes. «Ce surcoût me paraît raisonnable, surtout si on le compare à d'autres travaux souterrains», estime Jean-Paul Dudi, ingénieur civil et adjoint scientifique au Laboratoire de mécanique des roches de l'EPFL.

D'autres tunnels plus chers

Car au jeu des comparaisons le moins qu'on puisse dire c'est que les NLFA s'en sortent plutôt bien. Prenons l'exemple du célèbre tunnel sous la Manche. Devisé à quelque 40 milliards de francs français en 1987, la facture s'est finalement élevée à 109 milliards, soit un écart de coût de plus de 120%. Plus près de chez nous le tunnel du Mont-Terri dans le Jura aura coûté 480 millions francs au lieu des 270 prévus (+79%). C'est certes dans la lignée des NLFA, mais l'ouvrage est beaucoup plus petit. Enfin, le tunnel de la Furka, qui a fait couler beaucoup d'encre, a été devisé à 74 millions et a coûté au final 170 millions de francs (+129%). L'histoire du rail est donc riche en dépassements budgétaires.

Ces surcoûts sont d'abord dus aux nombreux travaux supplémentaires engendrés par l'imprévisibilité géologique du sol. Par exemple, «pour le Gothard, on construit sous une



Perçement du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Selon les dernières estimations de l'OFT, ce ne sont pas 12,8 milliards de francs, mais 19,9 milliards que risquent de coûter les NLFA. Soit quelque 7 milliards de plus que ce qui avait initialement été prévu.

on ne sait pas exactement ce qu'on va trouver le long du tracé. On n'est donc jamais à l'abri de surprises», explique Giovanni Lombardi. Autre facteur de surcoût: les normes de sécurité qui évoluent parfois plus vite que la construction et auxquelles les ouvrages doivent constamment être adaptés. «Les tunnels ferroviaires ne

des ventilations et parfois même construire un deuxième tube pour remplir les normes de sécurité», explique Jean-Paul Dudi. En conséquence, «si le coût final devait correspondre exactement au devis, il faudrait plutôt parler de chance que d'autre chose», affirme Giovanni Lombardi.

sont aussi serrés quand on connaît d'expérience l'important risque de surcoûts. Pourquoi ne pas fixer un devis beaucoup plus grand, quitte à faire des économies à la fin des travaux? «Cette proposition comporte au moins deux inconvénients: d'abord des moyens financiers importants seraient figés pour longtemps

Le gouffre

Les Suisses ont accepté la construction de nouvelles lignes ferroviaires alpines en septembre 1992 par 63% de oui.

En novembre 1998, ils se sont prononcés également en faveur de leur financement et ont dit oui au mécanisme du «fonds pour les grands travaux de transports publics», qui couvre les besoins des NLFA, des raccordements TGV, des raccordements TGV, de Rail 2000 et de la lutte contre le bruit.

C'est alors une dépense de quelque 30,5 milliards de francs (toujours au prix de 1992), au moment de la vote. Aujourd'hui, Berne parle d'un coût total de 24 milliards. Le fonctionnement du fonds a été modifié. Les possibilités d'emprunt ont été réduites.

En revanche, sa durée de vie a été rallongée.

Les surcoûts par rapport aux chiffres initiaux ont trois composantes: le renchérissement naturel; les modifications des projets, notamment en matière de sécurité et de tracé; par exemple à l'ic de variantes; des dépassements de crédits dus à des adjudications imprévues.

Il faut surveiller le financement, une délégation spéciale du contrôle parlementaire a été mise sur pied. D'où l'attention politique extrême portée aux NLFA. (abr)

une invitation à une gestion parcimonieuse des moyens disponibles», précise Giovanni Lombardi. Dernier argument de taille: avec des estimations réelles, les devis seraient si élevés qu'aucun projet ne serait entamé. En effet, «il arrive qu'on sous-estime volontairement les coûts d'un projet pour le faire passer plus facile-

- **Variation de projet en fonction de nouvelles exigences**
- **Environnement général** (économique, légal, juridique, politique, syndical)
- **Environnement économique** (renchérissement, financement, conjoncture)
- **Environnement technique** (normes, prescriptions, règlements, conditions de travail)
- **Adjudication** (conjoncture, concurrence)
- **Incertitudes naturelles** (géologie, mécanique des roches, hydrogéologiques)
- **Exploration préliminaires insuffisantes** (p.ex. pour raisons financières)
- **Incertitudes techniques** (incertitudes naturelles, efficacité des méthodes choisies)
- **Prescriptions administratives** (p.ex. prises de décision tardives)
- **Longue durée des travaux** (modification des objectifs p.ex. accélération des travaux)
- **Expérience insuffisante** (formation inadéquate)
- **Défaillances humaines** (dans exécution, p.ex. démotivation)
- **Forme d'organisation inadéquate** (p.ex. bureaucratique, formaliste)
- etc.....

Der Spiegel 9 mars 2009



Eingestürztes Kölner Stadtarchiv: *Alles unter Kontrolle?*

Die Welt 5mars 2009

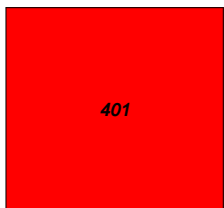


La part cantonale du budget CEVA: désinformation systématique

en millions de CHF

De 2002 à 2007:

« Le budget de 401 millions sera tenu »



2002 à 2007

Déclarations répétées de MM. Cramer et Pirat

GHI 7-8 mars 2007

INTERVIEW

7-8 MARS 2007



ROBERT CRAMER

«Les propos des anti-CEVA sont scandaleux!»

- Le conseiller d'Etat écologiste répond aux critiques des opposants.
- Le budget, de l'ordre du milliard de francs, sera tenu, assure le magistrat.
- Pour l'élu, nuisances, dangers et bruits d'exploitation sont sous contrôle.

PROPOS RECUEILLIS PAR CHARLES-ANDRÉ ATMON

Le CEVA (Cormavin-Eaux-Vivres-Amnemasse), la liaison ferroviaire régionale qui doit relier le centre de Genève à la France voisine dès la fin de la décennie, est combattu par une initiative. Ses auteurs ont jusqu'au 15 mars pour engager 17'000 signatures. Pour le moins discret durant la récolte des paraphes, Robert Cramer

une enveloppe de 50 millions pour travailler sur ce tracé. Le Conseil d'Etat a ensuite mené une étude comparative des deux projets. Leurs coûts étaient à peu près les mêmes et leurs caractéristiques en termes d'exploitation sensiblement équivalentes. Nous avons donc choisi le projet voulu par le Grand Conseil. Aujourd'hui, un seul projet est encore possible, celui qui fait l'objet d'un financement. Il s'agit appa-



Pour Robert Cramer, la situation démographique est telle que le CEVA devrait déjà être construit. (Photo E. Aida)

« Je trouve injurieux à l'égard des gens qui mènent ce projet de dire vous êtes incompetents. »

ROBERT CRAMER
Chef du Département du territoire

(Vers), chef du Département du territoire (DT), sort du bois et répond aux critiques. Cette liaison vers Amnemasse, est-ce le bon projet? En matière de trafic frontalier entre par le sud du canton. De Bossey à St-Germain passent ainsi quelque 40'000 véhicules/jour. La question a été posée lorsque le projet a été relancé en 2000. Jusqu'en 06/09, on parlait d'un métro léger vers Amnemasse et St-Germain. Plus récemment, dans tous les villages, le train va jusqu'au centre. En outre, chaque moyen de transport correspond à un type de trafic attendu. Ainsi, les trains et tram vont à des us-

quents et sur des distances de quelques kilomètres. Le train, lui, est un idéal pour le transport interurbain et régional. C'est exactement ce qu'est le CEVA: une ligne qui transportera des passagers à 100 km/h jusqu'à 60 km autour de la ville. Mais pour qu'il déplace St-Julien, un point d'entrée massif du trafic automobile? Nous ne le laisserons pas. Il faudra maximiser les possibilités sur cet axe vers le centre-ville, faciliter l'arrivée du bus, mettre les transports en commun en état propre et concevoir un parking d'échange dans la région de St-Julien. Le budget du CEVA est d'un peu moins d'un milliard de francs. Est-ce tenable lorsqu'on voit les dépenses d'autres grands projets d'infrastructures, comme les transversales alpines? Le demandeur a été jugé in-

adéquatement peuplé. Résultat? Le budget et les délais ont été tenus. Dès lors, je trouve injurieux à l'égard des gens qui mènent ce projet de dire vous êtes incompetents. C'est simplement scandaleux. J'invite les opposants au tracé à mesurer les propos qu'ils utilisent, qui sont extrêmement dépréciés et d'une légèreté inouïe.

«L'intéressé se voit-il à Bern? La question se pose, on me l'a posée, je me la pose aussi, élude-t-il avant de botter définitivement en touche. Cette question doit bien évidemment être réglée à l'intérieur des partis avant de passer dans la presse.»

CEVA Question de temps

CAA Robert Cramer se défend de jouer la montre dans ce dossier. Les opposants le soupçonnent en effet de vouloir mettre les Genevois devant le fait accompli. «Ce qui relève quasiment de l'injure de dire que je joue la montre», assure le Conseiller d'Etat. «Je fais partie de ceux qui ont fortement milité pour inscrire des détails de traitement des initiatives dans la Constitution. Je suis très heureux que les initiatives puissent en profiter», ajoute M. Cramer. Pour mémoire, si le traitement du texte est hors délai, le gouvernement est réputé l'approuver.

ELECTIONS FEDERALES Cramer aux Etats?

CAA La République bruit de rumeurs depuis des semaines: Robert Cramer se présentera-t-il au Conseil des Etats lors des Elections Fédérales de l'automne? L'intéressé se voit-il à Bern? La question se pose, on me l'a posée, je me la pose aussi, élude-t-il avant de botter définitivement en touche. Cette question doit bien évidemment être réglée à l'intérieur des partis avant de passer dans la presse.

Exprimez votre opinion

www.ghi.ch/forum

Réaction tardive?

CAA L'initiative contre le CEVA est sur le point d'aboutir. Mais Robert Cramer n'a pas le sentiment d'avoir pris conscience trop tard de la lutte à mener. «Ce n'était pas le rôle du Conseil d'Etat», assure-t-il. «Nous devons avant tout mettre en œuvre les décisions du Parlement. Nous sommes également les garants de l'exercice des droits politiques et cela notamment quand il s'agit d'exercer contre des projets du gouvernement. Ce n'est donc pas mon rôle de critiquer des citoyens exerçant leurs droits politiques.»

«Si l'initiative aboutit, le Conseil d'Etat s'exprimera sur sa validité et ce qu'il faut en penser en adressant son message au Grand Conseil. Ce processus est non suspensif.» Seul un référendum aurait pu bloquer le chantier. «Les citoyens en ont eu l'occasion lors du vote du financement du CEVA, en 2000, 2001 et surtout en juin 2002 lorsque les 400 millions à la charge du canton ont été approuvés par le Grand Conseil», rappelle M. Cramer.

GHI 7-8 mars 2007

Robert Cramer: « Les propos des anti-CEVA sont scandaleux! »

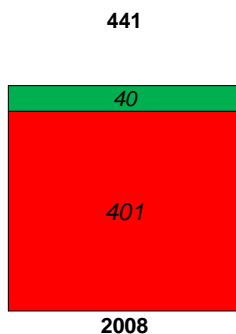
«Le budget, de l'ordre du milliard de francs sera tenu assure le magistrat..... »

«Je demande à être jugé sur pièces. Depuis que je suis au gouvernement, aucun projet n'a dépassé l'enveloppe qui lui a été allouée »

La part cantonale du budget CEVA: désinformation systématique

en millions de CHF

En 2008



Le 7 avril 2008: Monsieur Marc Muller affirme: « une augmentation des coûts du CEVA de 10% »

Tout l'immobilier
7 avril 2008

316

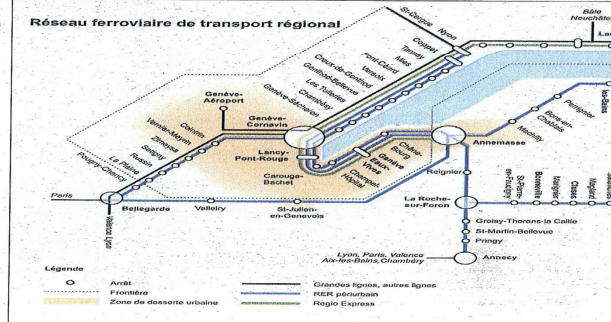
CEVA
Mark Muller joue la transparence

CEVA: petit dépassement et autorisation imminente

« Le CEVA doit être réalisé, car il est l'un des maillons essentiels du développement de notre région », a déclaré le conseiller d'Etat Mark Muller, en charge du Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI) jeudi 3 avril. Le conseiller d'Etat, qui entend jouer la transparence complète, a aussi évoqué un dépassement vraisemblable de 10% du budget initial. « Si n'aurait rien d'étonnant puisque ledit budget a été fixé en 1998.

Mark Muller s'exprimait devant une assemblée fournie du Comité pro-RER CEVA, coprésidée par les députés Elisabeth Chatelain (Soc) et Gabriel Griller (Rad). On notait la présence de nombreux élus genevois et français, ainsi que de représentants des milieux associatifs des entreprises. L'assemblée, tenue ce jeudi 3 avril à l'Hôtel Comavin (lieu symbolique des premiers travaux du CEVA), a également permis de constater que le réseau RER franco-valdo-genevois, dont la liaison CEVA est l'un des composants majeurs, avançait de grands pas.

La question du dépassement budgétaire n'est un des arguments favoris des opposants à tout projet – n'a pas été ressentie comme un sujet tabou par les responsables du Comité pro-RER CEVA. « Un budget établi en 1998, pour un projet qui a vu sur de nombreuses années, implique presque toujours une augmentation du coût mécanique, explique par ailleurs un conseiller d'Etat. Les salaires, les matériaux, les exigences complémentaires, les retards dus au traitement des oppositions et recours: tout cela vient grever le budget de manière plus ou moins importante. Le CEVA a été devisé plus juste, et le conseiller d'Etat Muller,



si son évaluation de 10% est juste, nous dit en quelque sorte que la maîtrise des coûts est excellente. Ces 10% en 10 ans, soit vraisemblablement 5% à l'année, le canton puisque Berne finance le CEVA, ce n'est pas gigantesque.

Tout l'immobilier du 7 avril 2008

Marc Muller joue la transparence

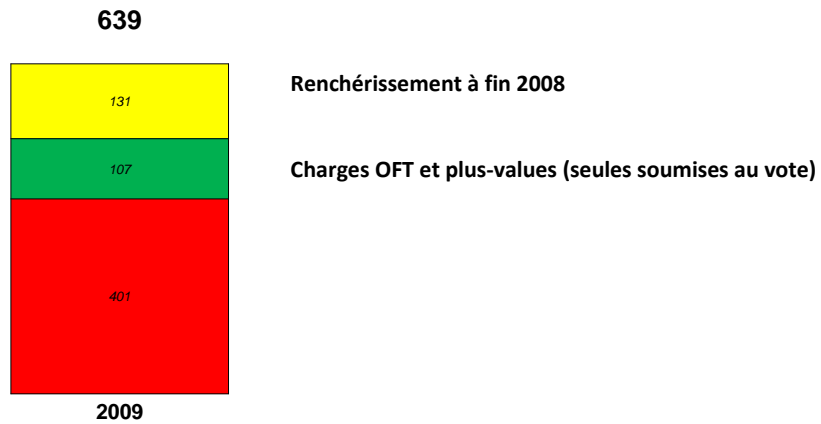
« **Petit dépassement de 10%** »

« **La maîtrise des coûts est
excellente** »

La part cantonale du budget CEVA: désinformation systématique

en millions de CHF

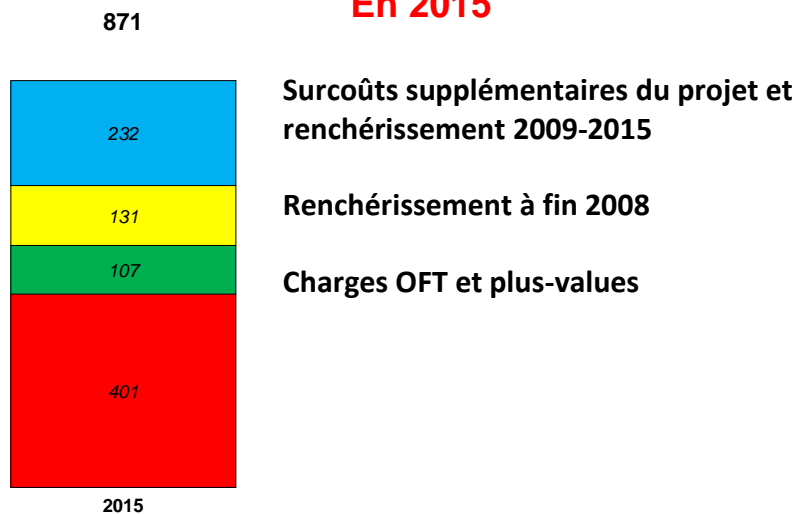
En 2009



La part cantonale du budget CEVA: désinformation systématique

en millions de CHF

En 2015



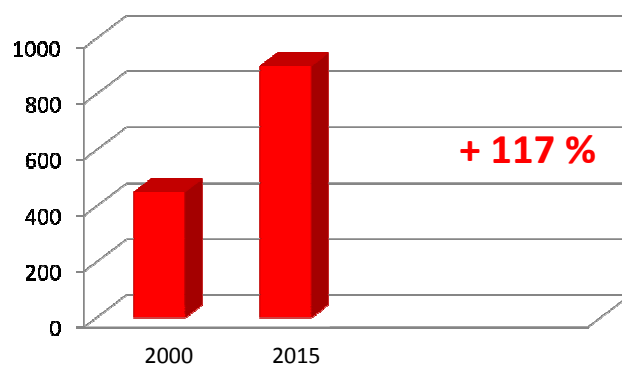
La part cantonale du budget CEVA: désinformation systématique

En 2015, le budget sera dépassé de 470 millions, mais le vote du PL 10444 n'en couvre que 22,8 % (107 millions).

Les Genevois auront la surprise de découvrir **363 millions supplémentaires en 2015.**

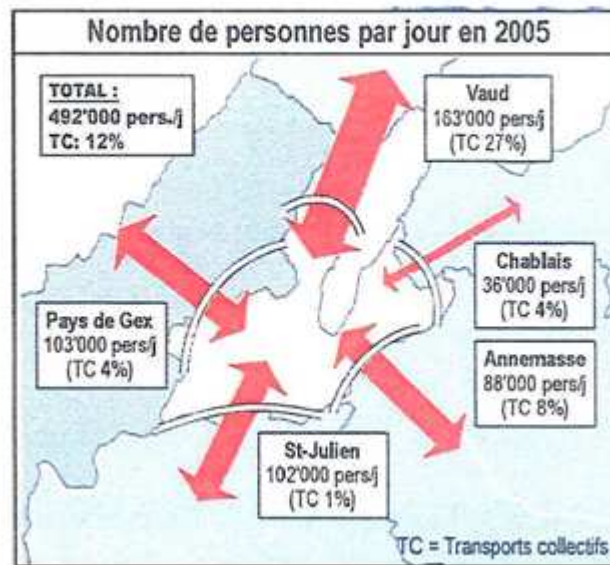
La part cantonale du budget CEVA: désinformation systématique

- Evolution de la part cantonale de 2000 à 2015



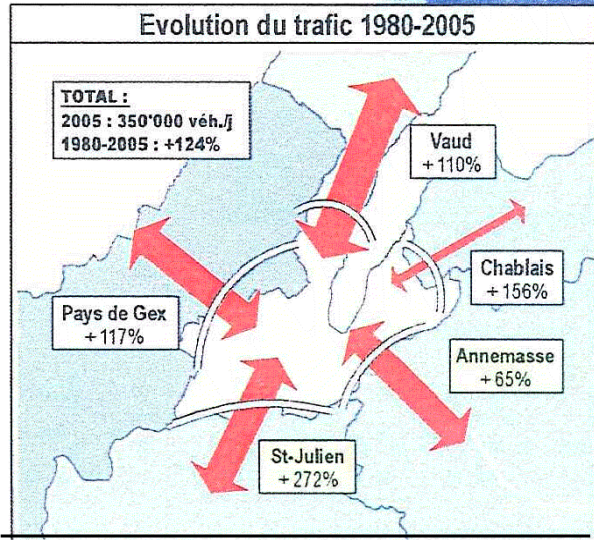
CHF 2 milliards, c'est trop !

Chaque jour 500'000 personnes entrent ou sortent du Canton répartis sur 5 pôles

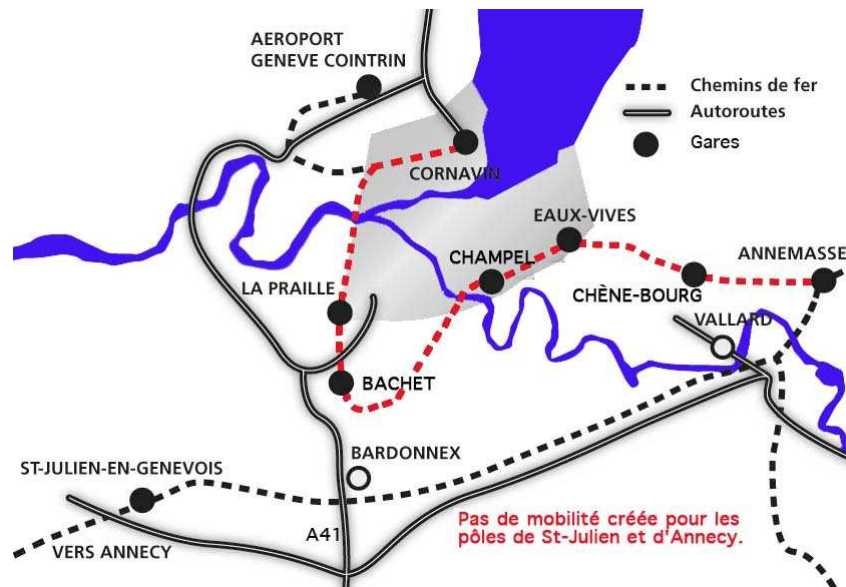


Portail St-Julien + 272%

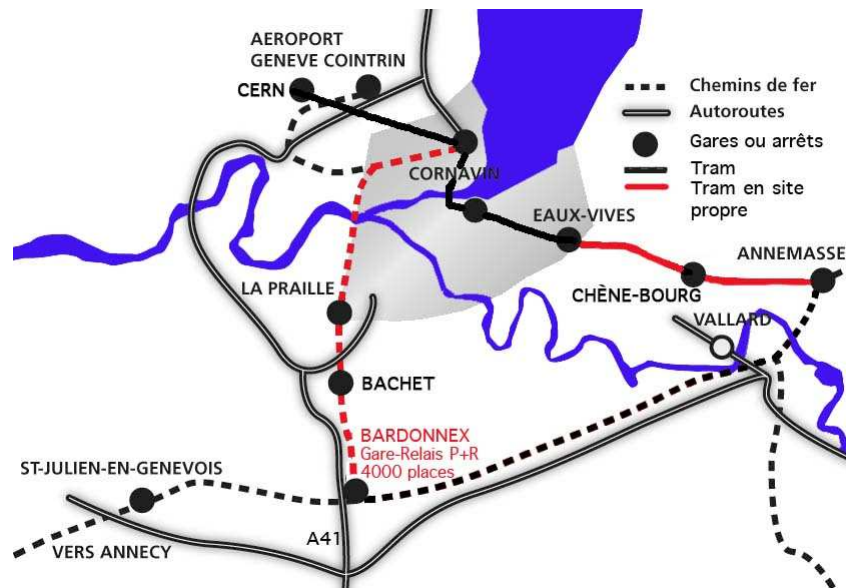
Portail Annemasse +65%



LE CEVA C'EST



LE PROJET ALTERNATIF C'EST



25

Subvention fédérale critères

- **Plus-value pour une agglomération**
- **Décongestion de la route**

Loi fédérale du 6.10.2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération

