

83.007

**Message  
concernant le crédit additionnel pour le financement  
du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève**

du 31 janvier 1983

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral relatif au crédit additionnel destiné au financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève; nous vous proposons de l'approuver.

Veillez agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

31 janvier 1983

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Aubert

Le chancelier de la Confédération, Buser

---

## Vue d'ensemble

*Par l'arrêté du 19 juin 1980 sur le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève, les Chambres fédérales ont ouvert un crédit d'engagement de 64 millions de francs à titre de contribution aux frais globaux (s'élevant à 189 mio. fr.). Des études plus approfondies et le renchérissement des travaux survenu depuis 1978 ont montré que le total des frais de construction de la ligne se monterait vraisemblablement à 278 millions et qu'il dépasserait ainsi de 89 millions les charges évaluées en 1978. Sur ce dernier montant, 49 millions sont imputables à la hausse des prix. Leur couverture est réglée par l'arrêté fédéral. Le solde, c'est-à-dire 40 millions, résulte des exigences techniques et des modifications de projet. Pour son financement, il y a lieu de demander un crédit additionnel. Nous vous proposons donc d'augmenter de 32,6 millions le crédit d'engagement de 64 millions ouvert en 1980.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Situation initiale

Dans notre message du 10 décembre 1979 sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève (FF 1980 I 409), nous avons proposé aux Chambres fédérales que la Confédération accorde aux Chemins de fer fédéraux (CFF) un crédit de 64 millions de francs à titre de participation aux frais de construction de la ligne, estimés à 189 millions au total. Vous avez ouvert ce crédit par l'arrêté fédéral du 19 juin 1980 sur le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève (FF 1980 II 673). Le canton de Genève s'était engagé à fournir une contribution de 12 millions. Les 113 millions restants doivent être imputés au compte de construction des CFF. Deux éléments ont dicté cette répartition des coûts: la valeur commerciale de la ligne pour les CFF, d'une part, et les principes de financement établis pour le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich, de l'autre.

Le projet du raccordement de l'aéroport au réseau ferroviaire s'inspire d'un objectif de la politique des transports, suivant lequel il faut répondre aux exigences de mobilité aussi rationnellement que possible. Actuellement, la gare de Genève-Cornavin est à la fois tête de ligne et terminus des trains directs CFF. La nouvelle ligne prolongera la double voie reliant Lausanne à Genève, de sorte que les trains pourront circuler de bout en bout jusqu'à l'aéroport.

Cette solution permet aux passagers des transports aériens, en provenance ou à destination d'une localité située hors de la périphérie de l'aéroport, de transiter sans changer de train à la gare de Genève-Cornavin.

Par ailleurs, la ligne servira à transporter les personnes accompagnant les gens qui prennent l'avion, les visiteurs de l'aéroport, les personnes travaillant dans son enceinte ou aux abords de celle-ci, ainsi que les visiteurs du Palais des congrès et des expositions, bâtiment situé à proximité immédiate de l'aéroport. Les 50 000 habitants de la partie occidentale du canton pourront atteindre par la route et l'autoroute, sans avoir à traverser l'agglomération genevoise, une gare CFF desservie par des trains directs et offrant un parc de stationnement.

Dans notre message du 10 décembre 1979, nous vous avons présenté de manière circonstanciée les raisons justifiant la construction de la ligne.

## 2 Partie spéciale

### 21 Frais de construction de la ligne

#### 211 Augmentation des frais

Dans le message précité, les frais de construction étaient estimés à 189 millions de francs. Cette prévision reposait sur un avant-projet des CFF tablant sur les prix de 1978. Les études supplémentaires et le renchérissement survenu dans le secteur de la construction ont montré que les charges globales s'élevaient

vraisemblablement à 278 millions (prix de décembre 1981) et qu'elles dépasseraient ainsi de 89 millions celles qui avaient été prévues en 1978.

## 212 Appréciation de l'augmentation des frais

Une partie considérable des frais supplémentaires est imputable au renchérissement. Le crédit que vous avez ouvert en 1980 repose sur des estimations fondées sur les prix de 1978. Calculés sur cette base, les frais supplémentaires dus au renchérissement survenu jusqu'à la fin de 1981 représentent 49 millions de francs ou 26 pour cent.

Les frais supplémentaires résultant des exigences techniques ou des modifications de projet, d'un montant de 40 millions de francs, résultent des facteurs suivants :

	En millions de francs
Imprécision de l'estimation des coûts .....	24
Travaux et modifications de projet non prévisibles en 1978 .....	16
Total .....	40

### 212.1 Imprécision de l'estimation des coûts

Le devis de 1978 reposait sur un avant-projet. A l'époque, il n'était pas possible de chiffrer avec précision les coûts des bâtiments et des travaux de génie civil, des installations de chauffage et d'aération, ainsi que de l'équipement électrique. Les frais supplémentaires de 24 millions de francs figurant à ce poste représentent 10 pour cent de la somme composée des coûts de 1978 et du renchérissement.

### 212.2 Travaux et modifications de projet non prévisibles

Les frais supplémentaires de 16 millions de francs imputables aux travaux et modifications de projet non prévisibles concernent la gare de l'aéroport. Les CFF ont élaboré la conception générale de l'aménagement de la gare, en étroite collaboration avec les autorités genevoises. Ces études et les décisions prises par l'exploitant de l'aéroport au sujet de l'extension de l'aérogare et de l'aménagement des installations routières, ainsi que les expériences faites lors de la construction de la gare de Zurich-Aéroport et depuis sa mise en service ont donné lieu à la révision intégrale du projet de 1978.

Selon le projet remanié, le hall de la gare ferroviaire sera déplacé vers l'aérogare. Il sera en outre surélevé de 2 m – comme les voies d'ailleurs – de façon qu'il se trouve au même niveau que le hall «arrivée» de l'aérogare. Le hall «départ» a été complété d'un étage supérieur. Il permettra de créer des locaux éclairés à la lumière naturelle et de disposer plus judicieusement les arrêts des transports publics genevois, compte tenu des impératifs de la fluidité du trafic. De plus, la gare ferroviaire sera visible de l'extérieur. En vue de faciliter au

maximum les déplacements des voyageurs, il est également prévu d'élargir les quais (10,3 m au lieu de 9).

D'autres modifications du projet de 1978 se rapportent notamment aux installations de régulation des courants d'air. Ainsi, comme à la gare de l'aéroport de Zurich, une cheminée d'équilibre de pression sera construite à chaque extrémité de la gare pour atténuer les vents coulés provoqués par l'arrivée et le départ des trains. En outre, une attention particulière sera accordée à l'aménagement des installations destinées au public. L'aspect de la gare sera ainsi en harmonie avec celui d'un aéroport moderne.

Le rehaussement de 2 m du hall ferroviaire et son nouvel emplacement par rapport à l'aérogare permettront, il est vrai, certaines économies, à savoir une réduction des travaux d'excavation et des chemins de desserte plus courts. Cependant, le volume plus ample de la gare CFF, identique à celui de la gare de l'aéroport de Zurich, entraînera des coûts supplémentaires. Les travaux et les modifications de projet non prévisibles, ainsi que leurs montants, figurent à l'annexe.

## **22 Poursuite des travaux**

Des travaux afférents à la construction ont été adjugés. A la fin de 1982, les dépenses engagées à cette fin s'élevaient à 18 millions de francs. Des engagements d'une valeur de 23 millions de francs ont été contractés pour d'autres travaux. Parmi les ouvrages qui ont été adjugés ou décomptés, ceux qui se rapportent à la ligne proprement dite représentent quelque 32 millions. Des chantiers ont été ouverts à la gare de Genève-Cornavin en vue du raccordement de l'aéroport. Il s'agit notamment d'aménager le quai 4 et le nouveau poste d'enclenchement. Si l'on renonçait à construire la ligne en question, il ne serait pas possible d'utiliser à d'autres fins une partie des installations déjà réalisées.

L'abandon du projet, au stade actuel et compte tenu des investissements déjà consentis, ne se justifierait pas pour les raisons suivantes. Outre l'objectif de la politique des transports, qui veut que l'on intègre l'aéroport de Genève dans le réseau des trains directs CFF (cf. ch. 11), il importe de ne pas perdre de vue l'élément politique du raccordement. Se référant à la ligne de l'aéroport de Zurich, le public romand insiste pour que la Confédération remplisse son obligation de traiter de la même façon toutes les régions du pays. Il ne s'agit pas, pour l'essentiel, de mettre Zurich et Genève sur le même pied, mais plutôt d'améliorer l'accessibilité de Lausanne, Fribourg, Neuchâtel et Sion, ainsi que d'autres zones économiques et touristiques importantes. Nous estimons donc qu'il faut poursuivre les travaux.

## **23 Couverture des frais supplémentaires**

### **231 Frais supplémentaires dus au renchérissement**

La couverture de ces frais est réglée dans l'arrêté fédéral du 19 juin 1980 sur le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève (FF 1980 II 673) ainsi que dans l'arrêté fédéral du 20 juin 1980 sur le raccordement

ferroviaire de l'aéroport de Genève (RS 742.33). Ces arrêtés disposent que les parts de financement incombant à la Confédération, aux CFF et au canton de Genève sont augmentées dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement. Ces frais de 49 millions, compte tenu du renchérissement jusqu'à la fin 1981, sont donc répartis entre les trois parties, selon la clé suivante:

	En pour-cent	En millions de francs
Confédération .....	34	16,5
CFF .....	60	29,5
Canton de Genève .....	6	3,0
Total .....	100	49,0

Aus termes de l'article premier, 2<sup>e</sup> alinéa, de l'arrêté fédéral du 19 juin 1980 sur le financement de la ligne, nous avons la compétence de majorer, le cas échéant, la contribution de la Confédération dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement.

Hormis ces frais, les arrêtés des Chambres fédérales et du Grand Conseil du canton de Genève ne prévoyaient pas la prise en charge d'autres coûts. De ce fait, il faut demander un crédit supplémentaire pour couvrir le surcroît de dépenses dû aux exigences techniques et aux modifications de projet.

### **232 Surcroît de dépenses dû aux exigences techniques et aux modifications de projet**

Le message du 10 décembre 1979 sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève justifie l'octroi de la contribution non remboursable des pouvoirs publics en renvoyant aux articles 3, 2<sup>e</sup> alinéa, et 19 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31). Selon l'article 3, les CFF doivent être administrés et gérés selon les principes d'une saine économie. Aux termes de l'article 19, leur compte de construction peut tout au plus être grevé de la valeur commerciale que la nouvelle ligne représente pour l'entreprise. Il a donc fallu que les pouvoirs publics cofinancent la ligne de l'aéroport.

Nous fondant sur les calculs des coûts et des produits de cet ouvrage, nous avons indiqué dans notre message du 10 décembre 1979 que les CFF pourraient prendre à leur charge 60 pour cent des frais de construction budgétisés, ce qui correspond à la proportion appliquée à la ligne de l'aéroport de Zurich. Par analogie à la solution adoptée pour cette dernière, la part cantonale négociée avec les autorités genevoises a été fixée au même taux que pour Zurich, à savoir 6 pour cent des frais globaux de construction.

Le Conseil d'Etat genevois est disposé à demander au Grand Conseil que le canton participe à la couverture des frais supplémentaires dus aux exigences techniques et aux modifications de projet, cela conformément à la clé de répartition actuelle (6 %).

En revanche, les CFF sont en principe dans l'impossibilité de prendre à leur charge une partie de ces frais supplémentaires. Dans le cas inverse, la ligne de

l'aéroport risquerait de détériorer leur rentabilité. Même en prenant des mesures tarifaires, l'entreprise ne pourrait pas compenser une hausse des coûts des travaux allant au-delà du niveau du renchérissement général. Le projet remanié de la gare de l'aéroport ne lui permet que d'accroître ses possibilités d'exploitation commerciale. Mentionnons, à titre d'exemple, un bureau de change ou une filiale de banque, un restaurant agrandi par rapport au projet initial, un magasin de fleuriste, ainsi que la location de certaines surfaces. Des négociations doivent encore avoir lieu à ce sujet avec le canton de Genève. Selon des estimations prudentes, les produits de ces divers débouchés se monteraient à 250 000 francs par année, ce qui, pour un taux de capitalisation de 5 pour cent, représente une valeur de 5 millions.

Les frais supplémentaires dus aux exigences techniques et aux modifications de projet, d'un montant de 40 millions, devraient donc être ventilés de la manière suivante entre la Confédération, les CFF et le canton de Genève.

	En millions de francs	En pour-cent
Confédération .....	32,6	81,5
CFF .....	5,0	12,5
Canton de Genève .....	2,4	6,0
<b>Total .....</b>	<b>40,0</b>	<b>100,0</b>

## 24 Financement complémentaire

Les travaux d'adaptation nécessaires à l'écoulement du trafic supplémentaire qui résultera de l'exploitation de la ligne de l'aéroport ont débuté en 1981 à la gare de Genève-Cornavin. Ceux qui touchent la ligne proprement dite (pleine voie) ont commencé en juillet 1982. Les dépenses déjà effectuées et les engagements contractés se montent à 41 millions de francs (cf. ch. 22). Le montant du crédit d'engagement (64 mio. fr.) n'est pas dépassé, mais celui-ci ne suffira pas à l'achèvement de la ligne.

Aux termes de l'article 26 de la loi fédérale du 18 décembre 1968 sur les finances fédérales (RS 611.0), un crédit supplémentaire doit être demandé sans retard lorsqu'il apparaît avant ou pendant la réalisation d'un projet que le crédit d'engagement approuvé ne sera pas suffisant. Nous avons ouvert la procédure correspondante, après qu'en été 1982 nous avons été informés des frais supplémentaires prévisibles.

Selon le chiffre 232, la Confédération devrait prendre en charge 32,6 millions de francs au titre des frais supplémentaires dus aux exigences techniques et aux modifications de projet.

Le crédit d'engagement de 64 millions alloué par le Parlement en 1980 devrait donc être augmenté de la somme précitée.

### **3 Conséquences financières**

La charge supplémentaire imposée à la Confédération par le crédit additionnel de 32,6 millions sera prise en considération lors de la prochaine révision du plan financier.

### **4 Bases légales**

Le crédit additionnel repose sur les mêmes bases légales que le crédit d'engagement initial, c'est-à-dire sur l'article 19 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux ainsi que sur l'article 3 de l'arrêté fédéral du 20 juin 1980 relatif au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève (RS 742.33).

28112

## Travaux et modifications de projet non prévisibles

	En millions de francs
Installations pour le traitement des bagages .....	4,10
Étage supérieur supplémentaire .....	4,10
Installations de régulation des courants d'air .....	1,80
Accès routiers <sup>1)</sup> .....	1,40
Elargissement des quais <sup>2)</sup> .....	1,20
Décoration <sup>3)</sup> .....	1,00
Restaurant .....	0,95
Divers <sup>4)</sup> .....	1,00
<b>Total</b> .....	<b>15,55</b>

<sup>1)</sup> Certains travaux routiers n'étaient pas prévus dans le projet de 1978, notamment ceux qui concernent la bretelle du Palais des congrès et des expositions. Cette route, qui passe en diagonale sur la future gare, n'existait pas encore à ce moment-là. Elle doit être déplacée provisoirement pendant la durée de la construction.

<sup>2)</sup> Elargissement des quais de 9 à 10,3 m. On s'attend à ce que les pointes de trafic soient plus fortes qu'à la gare de l'aéroport de Zurich, notamment en raison des manifestations qui se déroulent au Palais des congrès et des expositions.

<sup>3)</sup> Dans le premier projet, il n'avait pas encore été tenu compte de la décoration de la gare. L'exemple de Zurich a incité les CFF à accorder à ce point l'importance qu'il mérite.

<sup>4)</sup> Ce poste comprend surtout les installations de télécommunications (téléaffichage, surveillance par TV, réseau radio) et un abri pour la protection civile. Pour ce dernier, on ne porte en compte que la partie non subventionnée des investissements (125 000 francs).

# **Arrêté fédéral octroyant un crédit additionnel pour le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève**

*Projet*

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 19 de la loi fédérale du 23 juin 1944<sup>1)</sup> sur les Chemins de fer fédéraux;

vu l'article 3 de l'arrêté fédéral du 20 juin 1980<sup>2)</sup> sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève;

vu le message du Conseil fédéral du 31 janvier 1983<sup>3)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier**

Un crédit additionnel de 32,6 millions de francs est ouvert pour couvrir la part de la Confédération relative aux frais supplémentaires de 40 millions de francs, dus aux exigences techniques et aux modifications de projet.

## **Art. 2**

L'octroi du crédit additionnel est subordonné à la condition que le canton de Genève participe à la couverture des frais supplémentaires en fournissant une contribution de 2,4 millions de francs à fonds perdu.

## **Art. 3**

Le compte de construction des Chemins de fer fédéraux est grevé d'un montant supplémentaire de 5 millions de francs.

## **Art. 4**

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

28112

<sup>1)</sup> RS 742.31

<sup>2)</sup> RS 742.33

<sup>3)</sup> FF 1983 I 893

## **Message concernant le crédit additionnel pour le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève du 31 janvier 1983**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	83.007
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.03.1983
Date	
Data	
Seite	893-902
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 647

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.