

*Question présentée par la députée:*

*Mme Christina Meissner*

*Date de dépôt: 23 avril 2013*

## **Question écrite urgente**

### **CEVA: quel subterfuge pour cacher la hausse des coûts?**

La Suisse s'est engagée à financer intégralement par une contribution forfaitaire et unique de 15,7 millions d'euros la construction d'une voie à quai alimentée en courant de traction suisse jusqu'à la gare d'Annemasse. Ce financement découlant de motifs techniques pourtant connus n'a jamais été intégré au coût initial du CEVA. Il déroge également à la règle selon laquelle chaque pays finance les infrastructures sises sur son sol. Pour le Conseil d'Etat ces 15,7 millions d'euros sont «sans relation avec le budget du financement de l'infrastructure CEVA sur territoire genevois, il est donc également sans impact sur l'enveloppe budgétaire votée par la population genevoise».

Cette dernière dépense, volontairement dissimulée par les chantres de la sacro-sainte mobilité transfrontalière, n'est que le dernier mensonge d'une longue série à propos des coûts.

En 2002, la construction du CEVA était budgétée à 941 millions de francs, dont 402 millions à la charge du canton de Genève. Dans son communiqué de presse du 29 octobre 2009, le Conseil d'Etat revoyait le budget du CEVA à 1,472 milliards, renchérissement inclus, en excluant des hausses futures pour ne pas effrayer les électeurs à l'approche des votations du 29 novembre 2009. Lors de ce scrutin, les électeurs genevois ont accepté la loi 10444 ouvrant un crédit complémentaire de F 113 470 000 à la loi 8719. Notons que le crédit complémentaire voté incluait F 5 540 000 destinés à des mesures contre les vibrations et les bruits solidiens.

Par la suite, ce montant de 1,472 milliards a été porté fin 2011 à 1,567 milliards. Le Conseil d'Etat a justifié une partie de cette hausse notamment par l'ajout de coûts liés à des mesures antivibratoires d'un montant de F 13 000 000, pourtant déjà prises en compte dans la loi 10444.

Aujourd'hui, le CEVA grève très fortement la capacité financière de Genève à réaliser les investissements dont la population a prioritairement besoin dans tous les domaines et pas uniquement celui lié aux infrastructures ferroviaires. Il est dès lors légitime de se poser la question du coût final pour Genève et donc du respect de l'enveloppe globale de 1,567 milliards de francs dont 44,53% sont - d'après la convention entre la Confédération, la République et canton de Genève et les CFF - à la charge de notre canton.

Comment l'explosion des coûts sera-t-elle masquée à la population? De nouvelles enveloppes non comprises dans les coûts totaux du CEVA et ciblant des travaux spécifiques, à l'image de celle d'un montant de 15,7 millions d'euros, verront-elles le jour de sorte que l'enveloppe totale puisse être respectée?

Mes questions sont les suivantes:

- 1. L'enveloppe budgétaire actuelle 1,567 milliards de francs du CEVA sera-t-elle respectée?***
- 2. D'autres enveloppes ciblant des travaux spécifiques, prétendument sans lien avec le CEVA, verront-elles le jour?***