

Date de dépôt : 23 mars 2015

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 1)

Rapport de minorité de M. Sandro Pistis (page 36)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce rapport lors de ses séances des 29 avril, 20 mai, 1^{er} juillet, 26 août, 2, 23 et 30 septembre et 9 décembre 2014, sous la présidence de M. Stéphane Florey. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal. M. René Leutwyler, ingénieur cantonal, DETA, a régulièrement assisté aux séances.

Audition de MM. René Leutwyler et Thierry Michel, directeur des grands projets des services généraux au DETA

Le département est venu plusieurs fois en Commission des travaux pour donner des feedbacks oraux ainsi que des informations sur les avancements du chantier, mais il souligne que l'art. 11 de la première loi de financement de 2002 prévoyait déjà que le Conseil d'Etat devait présenter annuellement au Grand Conseil un rapport sur l'avancement des travaux. Il s'agit de donner un état de situation quant aux avancements des infrastructures du chantier en

tant que tel, d'informer sur l'état des engagements, des adjudications et des paiements, de présenter une évaluation des risques techniques et financiers, d'établir un plan financier d'entretien et d'exploitation et, enfin, d'informer sur les recettes provenant de la redevance du trafic poids lourds et des plus-values foncières. Il souligne que le rapport est basé sur un état de situation au 31 décembre 2013 et a été déposé le 26 mars 2014, jour de la conférence de presse sur le CEVA.

L'histoire du CEVA a commencé en 1881, lors de la première convention franco-suisse pour la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Annemasse et Genève. Lorsque la gare Cornavin a été inaugurée en 1958, le réseau qui l'alimentait venait de France. L'idée d'un raccordement a été formalisée par une convention en 1912 entre la Confédération, l'Etat de Genève et les CFF. Le projet s'est endormi pendant quelque temps et au final le bouclage complet ne s'est jamais fait. Le projet a été ravivé dans les années 2000 par le conseiller d'Etat Robert Cramer et un protocole a été signé en avril 2002.

Les choses ont évolué depuis la première convention puisque les CFF sont devenus une société anonyme qui se charge de la réalisation du CEVA. La Confédération leur met à disposition l'argent pour la construction de ces infrastructures. Cela explique qu'un tiers du financement total est à la charge du canton et les deux tiers restants à la charge des CFF, mais par délégation. La partie existante du réseau a une répartition de financement quelque peu différente, puisque 80% est à la charge du canton tandis que 20% est à la charge des CFF. Le Grand Conseil a voté deux crédits : 400,8 millions en 2002 et 113 470 000 en 2009.

Le 5 mai 2008, la décision d'approbation des plans du CEVA est délivrée par l'Office fédéral des transports (OFT). Il s'agit donc de la date de l'autorisation de construire, basée sur un projet élaboré par la direction de projet du CEVA, déposé le 6 mars 2006. Lorsqu'il y a un laps de temps entre le dépôt d'un projet et la construction effective, les normes changent et il convient donc de s'adapter à ces changements.

Le 15 novembre 2011, le premier coup de pioche est donné et le chantier est véritablement mis en branle le 15 mars 2012. A ce moment, les travaux au niveau du tunnel de Champel n'ont pas encore débuté car la parcelle fait encore l'objet d'un recours. Ce recours a causé un retard de 12 mois sur la mobilisation formelle des entreprises. Des reconnaissances géologiques ont débouché sur un changement de pronostic quant à la durée des travaux. Le 26 mars 2014, un certain nombre de choses sont avérées par le Conseil d'Etat, le jour de la publication du rapport et de la conférence de presse.

Présentant les annexes du rapport, M. Michel explique que le département a décidé d'utiliser les annexes qui font partie du rapport devant être fourni annuellement par le Conseil d'Etat. Concernant l'annexe 1, il indique que l'on peut constater que des éléments sont fournis tous les trimestres. Une des lignes du graphique donne des indications sur l'objectif de mise en service, qui est mis à jour tous les 3 mois. Le schéma montre que le 31 décembre 2013, la mise en service était prévue le 30 octobre 2018, tandis que le 31 décembre 2012, l'on imaginait une mise en service le 30 août 2018. Il s'agit d'une annexe qui va suivre le chantier et le département obtient un état des lieux tous les 3 mois.

Il faut lire ces graphiques comme des éléments de « reporting interne » des CFF, qui rapportent tous les 3 mois la justesse de la planification du projet. La partie C du rapport mentionne les adjudications principales qui ont été réalisées sur le CEVA. Les différents soumissionnaires sont aussi indiqués et divisés en six groupes. On observe que la présence de l'entreprise Vinci dans cette liste est celle qui a fait le plus peur, de par la taille du groupe. Le groupe français a pris sous son pilotage la somme de 319 millions, montant somme toute modeste par rapport à l'ensemble de l'ouvrage.

Les groupes mentionnent les entreprises d'après les lots dont elles se chargent, ainsi que le montant du marché correspondant. Concernant le groupe 1, il indique que l'entreprise Implenia est une entreprise suisse et que Rampini et Belloni sont des entreprises genevoises. Le département a essayé de réaliser un tableau mentionnant les origines des différentes entreprises ; il est parfois difficile d'identifier l'origine exacte d'une entreprise. Les entreprises genevoises sont fort compétitives et donc bien présentes dans le projet du CEVA, même s'il s'agit, selon lui, d'un projet européen de par son envergure.

Le calendrier de soumission est aussi une annexe très technique. Sous la rubrique 2014 figurent les appels d'offres qui sortiront durant l'année 2014, notamment concernant les sorties de secours. Les travaux de la gare de Lancy-Pont Rouge figurent en tant que sixième lot dans la dernière ligne. Ce rapport évolue et concerne toutes les adjudications au-dessus de 3 millions.

Le crédit du CEVA, dans tous les projets de lois votés, parle toujours d'un prix 2008 hors taxes. La Confédération travaille de cette manière dans ses financements et indexe par la suite. Par similitude, les projets cantonaux font la même chose, avec la base de calcul 2008, et la part à la charge du canton s'élève au final à 698 millions. Le récapitulatif des bases légales pour le financement du CEVA est présent dans le rapport. Par la suite, en ce qui concerne l'évolution des coûts et les suivis de décaissement, les

193,6 millions représentent le coût cumulé du projet pour le canton, au 31 décembre 2013. La dépense pour le canton durant l'année 2013 a été d'environ 90 millions et il s'agit techniquement d'un prêt conditionnellement remboursable.

Le graphique des décaissements montre aussi le suivi des coûts bruts du chantier. Une courbe suit les décaissements réels et l'on est actuellement dans les coûts prévus. Le fait de ne pas avoir attaqué les travaux du tunnel de Champel fait que les dépenses restent quelque peu en dessous de ce qui était prévu. Il explique que le graphique suivant donne les mêmes indications, mais uniquement pour la part cantonale.

Un commissaire (S) constate que ces décaissements ne donnent pas d'indications au niveau des déviations par rapport au prix initial contracté. Il désire savoir si l'Etat a payé moins à cause d'un décalage dans le paiement ou si c'est parce que le coût a été abaissé.

Le chiffre final ne change pas et le graphique ne montre que les avancées du chantier. La planification est importante pour comprendre ce que le constructeur veut dire. Le jour où l'on aura 300 millions de dépassement, l'atterrissage devra être de 300 millions plus élevé sur le graphique, ce qui n'est pas le cas actuellement. L'atterrissage visé aujourd'hui ne provoque pas de changement dans le budget total alloué.

Une commissaire (PLR) se dit inquiète par le décalage temporel entre la courbe reflétant la réalité et la courbe indiquant ce qui était prévu au départ.

Les différents coûts figurant sur le tableau suivant de la présentation montrent que l'on peut voir en permanence l'évolution des coûts de chaque lot.

Son collègue observe que le graphique montre qu'il y aura 21 mois d'écart à la fin mais pas à l'heure actuelle. Il désire connaître le retard aujourd'hui par rapport au planning.

L'essentiel du retard est dû au tunnel de Champel, mais le retard attendu n'a qu'un impact faible à l'heure actuelle sur le coût global du projet et le retard attendu n'a pas de répercussions sur le devis général. Par ailleurs, le retard du tunnel de Champel peut être rattrapé dans d'autres lots. Le travail du tunnel de Champel est absorbé dans ce lot, mais il indique que par rapport à ce qui est connu aujourd'hui, il n'y a aucune raison de dire que l'assiette budgétaire prévue sera dépassée.

La même commissaire (PLR) relève que les entreprises travaillent au mètre et non au forfait, ce qui signifie qu'il y a un prix intermédiaire et un prix final au moment de la facture finale.

M. Leutwyler désire expliquer pourquoi les travaux du tunnel de Champel ont connu un retard initial de 9 mois. La méthodologie d'avancement, étudiée par les professionnels et consistant à faire une roue de parapluie et un certain nombre de clous, a pour but d'éviter la cuvette de tassement. Il souligne que les sondages complémentaires effectués par les experts ont montré que le tassement pouvait causer un risque de fissures pour les bâtiments qui se trouvent au-dessus du tunnel. La technique qui a permis d'éviter ce risque engendre un retard car la vitesse de travail est plus lente que prévue, ce qui débouche sur un retard de 9 mois. Lorsque l'on demande aujourd'hui aux CFF et aux ingénieurs quelle est la date de mise en service, ils répondent que le retard cumulé est de 21 mois. Pour des questions techniques, l'emploi d'un tunnelier n'était pas possible pour le tunnel de Champel. Le décalage prévu de 21 mois pousse les ingénieurs à penser qu'il serait intéressant de commencer le chantier du tunnel de Pinchat par les deux bouts.

Un commissaire (MCG) désire savoir si des immeubles situés au-dessus du tunnel subissent des désagréments et des fissures dus aux travaux et s'il y a des doléances par rapport à cela.

Le tunnel de Champel n'a pas encore été creusé, mais certains bâtiments possèdent déjà des fissures. Vérifier que le forage du tunnel n'aggrave pas ces fissures fait partie du travail des constructeurs.

Un commissaire (UDC) explique qu'il y a déjà eu des problèmes à Champel et estime que le CEVA n'est pour le moment pas responsable des éventuelles fissures. Il désire par ailleurs savoir si une estimation du coût financier de l'éventuel retard a été faite.

Le coût de ce retard serait d'environ 15 millions de francs et pas plus car les travaux concernant les autres lots seront, selon lui, terminés dans les temps prévus. L'annexe 2 indique le montant total de 1,558 milliard et l'on se trouve donc pour le moment toujours dans la cible.

Un commissaire (S) désire savoir comment le retard dû aux oppositions est financé. Il comprend qu'il y a certains imprévus techniques qui correspondent à des impondérables. Cependant, il observe qu'il y a aussi un autre retard pris par des recours. Il désire entendre le département quant au retard de ce calendrier, car il observe que l'impact réel pour les citoyens est une mise en fonction de l'ouvrage retardée.

Lorsqu'un chantier n'est pas commencé à la date prévue, cela ne coûte rien lorsqu'il n'y a pas d'entreprises payées à ne rien faire, hormis le renchérissement. Par ailleurs, le fait qu'il y ait trois ans de procédure entre la demande d'acceptation préalable (DAP) et l'ouverture du chantier sur Champel coûte quelque chose car des personnes ne peuvent pas travailler de

manière optimale. De son côté, la voie verte sera finie avant le tunnel de Champel et l'Etat travaille pour qu'une partie du réseau soit en fonction. Il rappelle en outre qu'aucun autre chantier ne sera retardé à cause des problèmes liés au tunnel de Champel.

La commissaire (PLR) désire savoir si le département aurait pu faire tous les sondages techniques nécessaires en amont. Elle voudrait en outre savoir si le retard technique est d'une certaine manière lié aux recours.

Certains sondages complémentaires n'ont pas pu être faits au moment opportun car la propriétaire se trouvant au-dessus a fait recours et a finalement été déboutée au Tribunal fédéral. Cette propriétaire a ensuite refusé la prise de possession de propriété anticipée par les CFF, ce qui a empêché certains sondages. En définitive, le fait de ne pas avoir pu procéder à un certain nombre de sondages complémentaires au moment prévu a retardé d'autant plus les travaux.

Quant aux sorties de secours, elles font partie du devis révisé et des charges qui ont été mises à charge du projet par l'Office fédéral des transports (OFT) et chiffrées en 2008, et qui ont fait, par la suite, l'objet de requêtes complémentaires.

Un commissaire (MCG) désire savoir quelle est l'entreprise qui a évalué les risques liés au forage. Il désire savoir si ce risque a été évalué à zéro.

Il y a toujours un double regard, puisqu'il y a des experts qui se penchent sur la prévision des risques, en plus des prévisions des mandataires. On n'a pas les noms de ces experts, mais il s'agit de personnes compétentes, venant d'un autre bureau que celui des mandataires.

Un commissaire (PLR) désire savoir comment le comité de pilotage du projet fonctionne. Il désire que la commission ait accès aux auditions liées au CEVA en 2009 et 2010 car il estime qu'à cette époque, il était justement question de l'organisation du chantier et des adjudications. Il considère que d'autres projets n'ont pas eu un bon suivi, notamment la construction de la prison Curabilis, et il voudrait s'assurer que les différents services sont bien impliqués dans le projet du CEVA. Il se demande si le fait d'affirmer qu'il n'y a pas de coût additionnel dû au retard n'est pas simplement une opération de communication du département. Il craint que l'Etat se retrouve malgré tout avec un dépassement du budget à la fin du chantier.

Le conseiller d'Etat explique que dès qu'il y a eu des bruits sur le retard du chantier, il a demandé qu'une conférence de presse soit organisée. Plusieurs conseillers d'Etat se sont rendus à Berne, afin d'avoir des explications. Il n'est pas là pour faire de la communication mais son but est de faire tous les 3 mois un point de situation. Le meilleur moyen d'avancer

est de créer une commission d'experts externes, avec des membres d'autres cantons, dont Olivier Français qui a, selon lui, l'habitude de ce type de chantier. Plusieurs enquêtes ont été menées sur le plan géologique. Il n'a pas non plus envie que les CFF annoncent de nouveaux dépassements. Les CFF se sont engagés et ont certifié les informations qui ont déjà été communiquées. Il indique vouloir être au plus près des informations les plus récentes et se dit prêt à communiquer ces dernières au Grand Conseil de manière transparente. Personne n'a intérêt à faire face à un éventuel scandale. Il y a toujours un peu d'incertitude mais il n'est, selon lui, pas possible de faire actuellement mieux concernant le suivi du chantier.

La gouvernance suprême du projet est le comité de pilotage, composé de l'Etat de Genève (MM. Barthassat et Hodgers, M. Longchamp sur demande), qui possède une voix en tant que canton, la Confédération (M. Toni Eder de l'OFT), qui a également une voix, et les CFF, qui n'ont pas de voix car ils sont pilotes. Les CFF ont toutefois une espèce de droit de veto car ils sont le futur exploitant. Ils ont la possibilité d'être en désaccord avec certaines décisions des autres membres du comité de pilotage. En dessous, il existe un comité de direction, dont il fait partie, qui se charge des questions techniques et qui comprend plusieurs collaborateurs du canton ainsi que des géologues et des spécialistes des CFF. Il existe aussi une direction de projet du CEVA, constituée d'environ 20 personnes qui travaillent sous la direction de M. Antoine Da Trindade.

Le commissaire (PLR) estime que le Conseil d'Etat doit être à même de communiquer avant la séance du Grand Conseil du 17 mai. Il est nécessaire de faire de la communication car il se dit inquiet qu'un manque de communication fasse croire que le Conseil d'Etat tend à cacher des choses. Il désire, en ce sens, savoir à qui les procès-verbaux des séances ont été transmis, c'est-à-dire seulement aux membres présents ou alors à l'ensemble du Conseil d'Etat. Il indique vouloir anticiper les questions d'une éventuelle enquête parlementaire. Il considère que le Conseil d'Etat devrait privilégier le Grand Conseil et non la presse. Le Grand Conseil doit avoir les explications nécessaires avant que la presse s'empare de l'affaire au travers d'articles orientés. Il se dit en outre fâché du fait que les députés n'aient pas été invités formellement par le Conseil d'Etat à la conférence de presse.

Le conseiller d'Etat s'engage à mettre au courant le Grand Conseil au jour le jour des avancées du chantier du CEVA. Il estime que cette transparence est importante et qu'il ne faut pas attendre avant de dire qu'il existe des problèmes.

Par ailleurs, la Commission de contrôle de gestion possède un rapport de l'Inspection cantonale des finances (ICF), qui n'épargne personne. Le

processus du chantier est actuellement correctement géré. Il est facile de moduler les chantiers d'une route, mais les chantiers d'un tunnel sont plus complexes car ils avancent de manière linéaire.

Les risques

Concernant les risques, M. Leutwyler indique que dans le rapport du Conseil d'Etat, la gestion de risques du projet est englobée. Les risques sont un sujet difficile, et cela se traduit dans les rapports trimestriels du projet CEVA par une annexe. Cette annexe est « indigeste » : il s'agit d'une matrice à risques qui est mise à jour par rapport à des risques qui peuvent augmenter ou disparaître lorsqu'une étape est finie.

Il convient de faire une distinction entre un pronostic et un risque. En termes de finances, le chapitre précédent déclare que tout ce qui est connu à ce jour est intégré dans le pronostic du coût final. Il s'agit d'un pronostic. Il reste les risques : ils figurent dans le rapport du Conseil d'Etat, ils sont analysés dans les rapports ICF. Ils existent dans tout projet, notamment pour les tunnels.

Cette matrice à risques évolue chaque trimestre. Il y a un certain nombre de risques qui existent, ainsi qu'un majorant ou un minorant. Donc au 31 décembre 2013, les risques minorants du CEVA représentent 9 millions, et le maximum de risques, qui ne sont pas cumulatifs, ce serait 180 millions. Il ne s'agit pas d'un risque avéré, sinon il serait intégré dans les coûts d'atterrissage. On peut faire l'analogie avec un départ en week-end au sud de la France pour expliquer la différence entre pronostic et risque.

Les pourcentages qui figurent dans la colonne rouge/orange du document (p. 10) proviennent de la matrice qui figure en bas à gauche. Il détaille le risque n°30 - retard sur le tunnel de Champel : ce risque va disparaître et entrer dans la projection des coûts et des délais qui sont maintenant connus, ce qui n'était pas le cas au 31 décembre 2013.

Un commissaire (UDC) demande que la commission reçoive l'état de situation tous les 3 ou 6 mois pour pouvoir suivre l'évolution de l'écart par rapport à l'enveloppe initiale.

Ce rapport a été monté avec ces annexes-là. Il imagine que ces rapports trimestriels vont exister durant le projet du CEVA et qu'ils ont été validés par un certain nombre d'instances et quittancés. Dans le prochain rapport du Conseil d'Etat, la commission retrouvera cette annexe 5. Le Conseil d'Etat a dit qu'il reviendrait donner des explications tous les 3 mois.

Le rapport trimestriel de fin mars indique que les 182 millions de francs de risques sont passés à 152 millions, puisqu'une partie du risque a été

intégrée dans l'atterrissage financier et la communication du 26 mars. A cette date, MM. Gauderon et Barthassat, par le biais d'un communiqué de presse, ont présenté un certain nombre d'éléments, en particulier concernant le tunnel de Champel. Ils ont également indiqué que l'échéance de 2017 ne serait pas respectée, et que les coûts du délai de 9 mois supplémentaires pour le tunnel de Champel étaient intégrés. Il ne s'agit donc plus d'un risque mais d'un pronostic.

Les travaux avancent bien. Les pronostics de tassements sont inférieurs à ce qui avait été pronostiqué. Les travaux vont également démarrer du côté Eaux-Vives d'ici un mois. Donc les deux tunnels seront creusés depuis les deux côtés.

Le commissaire (UDC) relève qu'il y a un tunnel qui va venir du Val d'Arve au Plateau, puis du Plateau en direction des Eaux-Vives. Il s'intéresse plus particulièrement au segment qui part du Plateau en direction de Carouge pour pouvoir rattraper le retard en creusant dans les deux sens. Il demande si cela est prévu.

Le tunnel de Champel sera creusé des deux côtés. Pour celui de Pinchat, le tunnel a été creusé sur une distance de 120 m depuis le dépôt TPG, ainsi que depuis le Val d'Arve, au niveau du Bureau des autos (environ 40 m). Donc ces deux tunnels vont être creusés des deux côtés. En revanche, il y a des tranchées couvertes qui existent déjà au Val d'Arve. Là, on est en attente ; du côté de Champel, il faut attendre la fin du tunnel.

Transmission des informations

Il n'y a pas de souci si le Conseil d'Etat autorise leur transmission. Il faut cependant que les CFF en soient informés, puisqu'il s'agit de leurs documents. Il s'agit de rapports très techniques, sans explications, destinés à des ingénieurs. Ce serait donc aux CFF de venir les présenter. Le DETA en extrait les informations relatives aux risques, aux coûts et aux délais.

Un commissaire (PLR) souhaite qu'il y ait un vote de la commission pour que la décision figure au procès-verbal, à savoir que le rapport trimestriel est présenté à la commission sans que celle-ci ait besoin d'en faire la demande. Par ailleurs, il relève que le dernier rapport trimestriel date de fin mars et qu'on est déjà fin mai. Il demande si la commission devra chaque fois attendre pour avoir des informations. Il suggère que les présentations soient déjà agendées dans la quinzaine suivant la fin des trimestres. Enfin, concernant les risques, il relève que le délai de 2017 n'est plus un risque, mais un pronostic. Il souhaiterait dès lors connaître également les coûts qui sont liés à ce retard, d'autant que le coût des risques a été diminué. Ainsi, il

demande que le suivi des risques soit présenté en parallèle avec celui des coûts.

M. Barthassat s'est engagé à venir communiquer tous les 3 mois, même si les outils de communication ne sont pas encore définis. Il expliquera comment il souhaite communiquer. Ce sera forcément en lien avec le rapport trimestriel et le comité d'experts. L'Etat n'est pas le seul dépositaire des documents – la Confédération l'est aussi. Dans la communication sur le CEVA on n'engage pas que l'Etat. Cet outil doit donc être commun.

Le même commissaire insiste sur le fait que la commission n'est pas là juste pour entendre les communications. Il s'agit d'une commission parlementaire qui exerce sa fonction de haute surveillance sur le fonctionnement de l'Etat. Donc la commission se situe au-delà de la simple communication. Il demande au président de faire voter l'exigence pour le conseiller d'Etat en charge du dossier de venir une fois tous les trimestres pour présenter le point de situation afin que la commission puisse faire son travail de haute surveillance. La communication s'adresse à la population et aux médias.

Son collègue rappelle que le Grand Conseil a refusé la création d'une enquête parlementaire, mais ce n'est pas pour que le Conseil d'Etat décide de ce qu'il veut communiquer ou non à la commission. Concernant l'éventuelle décision du Conseil d'Etat de communiquer ou non les rapports trimestriels, il y a, selon lui, deux solutions : soit le Conseil d'Etat dit clairement qu'il communiquera tout ce que la commission souhaitera, soit il suggère que la commission renvoie tous les objets en lien avec le CEVA à la Commission de contrôle de gestion. Comme ça, il n'y aura même plus besoin de demander l'autorisation du Conseil d'Etat pour les documents ou les auditions.

Enfin, il souhaite que ce ne soit pas tous les 3 mois que M. Barthassat vienne à la commission, mais dès qu'il y a un fait notable qui pourrait influencer les travaux de la commission. La commission avait décidé qu'elle reprendrait la main sur ce dossier-là.

Une commissaire (S), à propos des rapports, souhaite savoir si c'est pour chaque trimestre 500 pages et s'il est possible de les transmettre par informatique ou pas. Si la commission a tous les 3 mois un résumé sur les coûts, les risques et l'occurrence de faits nouveaux dans le déroulement du chantier, il semble que c'est au Conseil d'Etat que revient la possibilité de décider ce qui est important ou pas dans les procès-verbaux.

Le rapport fait une trentaine de pages. Il s'agit d'une synthèse. On rappelle que le comité de pilotage du CEVA se réunit tous les 3 mois. En dehors de ces réunions, et à part des faits majeurs, M. Barthassat n'a pas seul

la main sur le chantier et sur la transmission des dossiers. Raison pour laquelle ils prennent plus de pincettes que pour d'autres dossiers cantonaux que le département maîtrise.

Un commissaire (PLR) relève que si les surcoûts étaient pris en charge à 100% par les CFF, personnellement il laisserait filer. Mais étant donné que le canton va devoir contribuer à toute rallonge, même si c'est sur un montant inférieur à celui des CFF, la commission est là pour faire ce suivi. Il ne s'agit pas d'être informé, mais de pouvoir exercer la haute surveillance sur le fonctionnement du Conseil d'Etat. Donc la commission souhaite que dans la quinzaine qui suit le rapport trimestriel - à part en juillet - il vienne avec son rapport trimestriel, et ses experts s'il le souhaite, pour dire à la commission où on en est sur le timing et sur l'évolution des coûts.

De son côté, la commissaire (S) relève que cela pose la question de la gouvernance. Elle rappelle la question qu'elle avait posée concernant les relations avec la Confédération, les CFF, etc., et le délai de 3 mois entre les rapports. Elle se demande si c'est sur les travaux du comité de pilotage qui prend les grands axes stratégiques que la commission doit baser ses travaux, ou si elle ne devrait pas faire un suivi au plus proche du chantier.

Le comité de pilotage se réunit de manière formelle et ordinaire tous les 3 mois pour prendre les grandes options, comme un conseil d'administration. Il se réunit de manière extraordinaire quand un des membres en fait la demande, comme c'est le cas pour M. Barthassat qui a demandé une séance pour évoquer des éléments « pas ordinaires ». Donc pour l'instant, le rythme trimestriel lui paraît suffisant par rapport à la gouvernance d'une société qui gère 1,5 milliard sur 7 ans. Pour le reste, c'est au quotidien que le département suit le chantier. Il estime ainsi que la gouvernance actuelle fonctionne, ce que confirment les rapports d'audits.

Le président soumet au vote la demande de transmission et de présentation régulière du rapport trimestriel concernant les risques, l'évolution des coûts et des délais, ainsi qu'une information sur les événements particuliers qui pourraient survenir pendant la durée des travaux.

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

Contre : -

Abstention : -

La demande est acceptée à l'unanimité et transmise à M. Leutwyler.

La commissaire (S), à propos du tableau des risques, relève les risques financiers, dont celui lié à la solidité des sols. Elle demande comment ce risque a évolué.

L'avancement du tunnel de Champel a été renforcé par le soutènement, justement pour éviter un pronostic de tassement que certains ont jugé inadmissible. Ce risque, lorsque la moitié du tunnel sera faite, va diminuer. Il s'agit d'un outil de pilotage pour la gouvernance du projet. Le comité de pilotage sait que le risque maximum est de 182 millions. Mais plus le chantier avance, plus les risques diminuent. Aujourd'hui, le tunnel n'étant pas encore très avancé, il paraissait sage de laisser le risque à ce niveau. La commission, avec le rapport trimestriel, pourra voir l'évolution de ce risque et, le cas échéant, demander pourquoi il ne diminue pas.

Une commissaire (S) demande si c'est directement lié au fait qu'il y ait eu des recours contre la plage qu'on en est à 34 millions de risques de ne pas savoir où stocker les matériaux.

Non. Les matériaux réutilisables pour la plage représentent moins de 100 000 m³, alors que pour le CEVA c'est plus de 1 million de m³. Donc la plage n'aurait jamais pu résoudre le problème du CEVA. Pour une question d'autorisation et de coordination des programmes, les matériaux de la tranchée de Vézenaz n'ont pas pu être utilisés pour la plage. A Genève, les décharges sont à risques, de manière tout à fait honnête, et ce risque restera jusqu'au dernier m³ comme pour tout autre chantier. Donc ce risque existe, notamment en raison des tunnels et des tranchées couvertes.

Son collègue évoque une séance à la Chambre de commerce de Genève, où les entreprises qui avaient gagné le concours s'étaient engagées à prévoir cette question des déchets. Or, il se trouve qu'elles n'arrivent plus à assumer ce pour quoi elles s'étaient engagées lors du concours, et n'ont pas les décharges adéquates. Il demande si cela est avéré.

A Genève, les entreprises ne gèrent pas les décharges étatiques. Il rappelle à ce sujet les différents projets de lois sur les carrières et autres décharges. L'Etat organise, mais n'est pas dépositaire des décharges. Cela est laissé aux entreprises qui font des propositions, au même titre que pour le béton, l'acier, etc. Dans ce cadre, il y a des contrats d'entreprises. Lorsque l'adjudication a été prononcée, les entreprises avaient trouvé des décharges.

Cette question figurait dans la procédure AIMP. Lors de la procédure, on pose la question aux entreprises sur les décharges qu'elles ont ou pas. Après, s'il y a du retard, c'est aux entreprises de se débrouiller pour trouver d'autres décharges si celle qui était prévue n'est plus disponible. Tout cela est réglé dans un dispositif adéquat qui consiste à avoir un index sur ces décharges. C'est aussi une question d'offre et de demande. Il y a un index genevois pour la décharge, c'est-à-dire que si les décharges se font plus rares, les entreprises

doivent aller plus loin, et donc l'index monte. C'est donc à ce niveau-là, au niveau du contrat de droit privé, que cette question des décharges est réglée.

Le même commissaire estime qu'il n'a pas été répondu à sa question. Les entreprises qui ont participé à l'AIMP ont été en concurrence avec d'autres. Dans cette procédure, un des éléments concernait les décharges. Or, après avoir gagné le concours, il semble que Vinci ne pouvait plus assumer la gestion des décharges qu'il avait promise, ce qui serait grave. Vinci aurait ainsi prétéré une autre entreprise qui aurait eu la possibilité de gérer cet aspect. Si c'est le cas, il se demande à quoi servent les AIMP.

M. Leutwyler reconnaît que si c'est avéré, c'est un problème. Les déchets sont un risque. C'est un souci qu'il rencontre sur tous les chantiers qu'il mène. Ce qui est sûr aussi, c'est que lors d'une adjudication, l'entreprise doit dire si elle dispose de décharges ou pas. Pour le CEVA, les adjudications ont eu lieu en 2011 et 2012, des preuves ont dû être fournies. Alors peut-être qu'aujourd'hui, en 2014, il est possible que l'entreprise rencontre une difficulté.

Un commissaire (UDC), évoquant le minorant de 9 millions, demande s'ils sont budgétés ou si c'est un avant-goût d'un dépassement éventuel des travaux au final.

Pour un certain nombre de raisons, le chantier du CEVA n'a pas 10% de risques et de bénéfices cachés dans son tiroir de commode. Il est géré au niveau du devis général avec des applications de marchés publics qui sont en plus ou en moins. On est toujours dans la cible budgétaire annoncée. Si aujourd'hui, à toute géométrie constante, un risque de 150 millions est avéré, on est en dépassement de 140 millions. Donc si ce risque est avéré, il devient un pronostic et est intégré dans la comptabilité. Au niveau du management, et à son avis, cela met plus de pression sur la direction du projet de ne pas avoir de marge, ce qu'il trouve très bien.

Lorsqu'il y a eu les adjudications pour le gros œuvre, début 2012, pour un montant de 800 millions de travaux, ils ont réalisé un gain de 10%, bonus qui, au fil du temps, fondra avec les risques qui se seront avérés.

Un commissaire (MCG) demande comment il se fait qu'il y ait autant de problèmes, quand on sait, par exemple, que le tunnel de Confignon n'a pratiquement pas posé de problèmes majeurs.

Les travaux de tunnels sont parmi les plus compliqués au niveau de la gestion des risques. Le Gothard a eu passablement de problèmes, alors qu'il y en a eu peu du côté du Lötschberg. Pour avoir participé aux travaux du tunnel de Confignon, il y a eu un problème majeur de rupture lors de sa construction, tout comme cela a été le cas lors de la construction du M2 à

Lausanne. A Vernier, il y a eu un écroulement qui a retardé les travaux de 6 mois. Les assurances sont entrées en matière mais il y a quand même eu des coûts.

Plan financier d'exploitation

Les CFF assurent l'entretien de la liaison ferroviaire. Mais le canton indemnise les CFF pour ces coûts. Afin que la Confédération puisse boucler sa part de financement de l'infrastructure, il a été convenu que cette indemnité est rachetée par le canton, ce qui permet à la Confédération de financer le CEVA. Cela découle du protocole d'accord de 2002 et a été repris dans la convention de financement de 2011.

Aujourd'hui, ne sachant pas exactement quels sont ces coûts d'exploitation qu'il faut racheter, les indemnités ont été valorisées dans le bouclage financier pour la Confédération à hauteur de 165 millions de francs. En contrepartie, le canton s'est libéré de payer ces coûts d'exploitation, puisqu'il ne va pas payer deux fois une facture. Ce volet du plan financier sera présenté chaque année dans le rapport et il conviendra, lors de la mise en exploitation, de valoriser cette partie par rapport aux coûts d'exploitation réels.

Par rapport à la problématique des 165 millions, un commissaire (UDC) demande comment cela va se passer au niveau financier, à savoir comment le canton va payer les CFF. En gros, il s'agirait de payer une fois pour se débarrasser du problème, puisqu'ensuite ce sont les CFF qui prendront en main le coût des infrastructures. Il demande si ces 165 millions sont inclus dans le montant de 1,5 milliard.

Ils sont inclus, que ce soit moins ou plus. On parle de la méthode de valeur actualisée, à savoir qu'on parle en francs constants : la Confédération paie au canton des intérêts sur ce qu'il paie aujourd'hui jusqu'au couper du ruban, pour une chose qu'il devrait payer après. Genève touche donc les intérêts de quelque chose qu'il a payé en avance, mais ne paie pas plus qu'il ne doit.

Redevance poids lourds (RPLP)

En 2002 était entrée en vigueur depuis une année la RPLP, soit une contribution qui découlait d'une charge des transports sur le réseau routier. Le Conseil d'Etat a alors décidé d'affecter cette nouvelle source de financement dans sa part pour le financement du CEVA. Donc il convient de rapporter régulièrement sur le contenu de cette cagnotte. Au 31 décembre 2013, le montant cumulé depuis 2002 était de 184 millions de francs.

Actuellement le canton reçoit une manne d'environ 15-17 millions de francs par année. Un projet de loi actuellement traité par la Commission des finances prévoit qu'avant la fin des travaux du CEVA, cette recette soit affectée ailleurs.

Un commissaire (PLR) estime que, logiquement, les revenus de la RPLP devraient être affectés à la construction de routes, pas de chemins de fer, et que le Conseil d'Etat a opéré un tour de passe-passe en 2002.

Un commissaire (UDC) demande si, pendant la période 2001-2004, les recettes de la RPLP ont été provisionnées en attendant le CEVA, puisqu'elles n'ont pas été dépensées.

M. Leutwyler lui répond qu'il ne sait pas ce que le Conseil d'Etat en a fait, mais estime qu'il a probablement dû réserver ces recettes dans la « grande caisse » pour financer les dépenses pour le CEVA. Il ne pense pas que le Conseil d'Etat les a dans une cagnotte ou sur un compte affecté. Il n'était pas encore là en 2002, et suggère donc de poser la question à ceux qui s'en souviennent. Il imagine que lorsque M. Cramer a initié ce projet, le Conseil d'Etat a décidé d'affecter ces recettes à la réalisation du CEVA.

Le commissaire (PLR) pense que l'argent a été dépensé, que ce soit pour le CEVA ou autre chose. Il souhaiterait obtenir du département des finances une note confirmant que de 2001 à 2013, il y a bien eu provisionnement des montants indiqués affectés aux travaux du CEVA.

Le président soumet au vote la demande concernant la confirmation par le DF de l'attribution de la RPLP au CEVA :

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

Contre : –

Abstention : –

La demande est acceptée à l'unanimité.

Répondant à une demande UDC, le président soumet au vote la proposition d'une visite du chantier :

Pour : 8 (3 MCG, 2 UDC, 1 Ve, 2 S)

Contre : –

Abstention : 4 (3 PLR, 1 PDC)

La proposition est acceptée et la visite est fixée au 1^{er} juillet.

Un commissaire (MCG) demande où en sont les travaux du côté français.

Du côté d'Annemasse, ils sont dans la phase de mise en soumission du gros œuvre. Donc ils n'ont pas commencé, mais sachant qu'ils ont beaucoup moins à faire que du côté genevois. Cela n'est donc pas une source d'inquiétude au niveau du programme général, d'autant que la mise en exploitation a été retardée.

Les crédits ont été votés et M^{me} Leuthard est allée signer tout ça. A son avis, le financement est bouclé et leur timing l'est également.

Un commissaire (UDC) rappelle l'éventualité d'une mise en service partielle en 2017 et demande si cela est toujours d'actualité, malgré le retard.

C'est le cas et toutes les solutions sont étudiées afin de mettre en exploitation tout ce qui est possible. Ce qui est sûr c'est que pour 2017, on ne pourra pas mettre en exploitation le tunnel de Champel. En principe, Pinchat sera à l'œuvre et les autres chantiers aussi. Donc des solutions de mise en exploitation partielle sont étudiées, même si aucune décision finale n'est pour l'instant tombée. Cela dit, les trains ne sont pas encore achetés. On en est donc encore à l'analyse, notamment par rapport à la gare des Eaux-Vives, puisqu'il y a tout un projet immobilier qui y est rattaché.

Le commissaire (PLR) se dit inquiet par une ouverture partielle Annemasse - Eaux-Vives, relevant que le tronçon est vraiment court et qu'il n'est pas relié au reste du réseau. Il s'agira donc d'un double cul-de-sac. Il demande par ailleurs formellement l'audition de l'ICF et de l'Inspection fédérale des finances concernant le CEVA. Il explique que sa collègue a relevé que les travaux sur le rapport de l'ICF datent d'avril 2013, soit de plus d'un an, alors que le point de situation avec le retard et l'implication financière éventuelle, c'est mars 2014. Il demande donc si l'ICF est en train de faire un nouvel audit, avec un suivi régulier, annuel. Il relève aussi que les CFF ont commandé 21 rames au fabricant suisse Stalder. Après, la balle est dans le camp de la région Rhône-Alpes concernant les 19 rames françaises.

Visite du chantier du CEVA au site des Eaux-Vives (Gare des Eaux-Vives) avec MM. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, Thierry Michel, directeur à la DGGC, et M. Da Trindade, directeur du projet CEVA

M. Da Trindade souhaite la bienvenue aux personnes présentes et entame une courte présentation sur l'évolution des travaux du CEVA ces deux dernières années, au niveau du gros œuvre et du génie civil. Il souligne que pour des raisons de sécurité, la visite se fera par la suite en deux groupes de 10 personnes maximum ; il précise que l'un des groupes sera accompagné par M. Robert Rodriguez, chef de projet du lot 5 du chantier CEVA, tandis que l'autre sera guidé par lui-même. Il souligne par ailleurs que les visites de ce

type ne sont organisées que dans un contexte institutionnel, mais que des journées portes ouvertes sont toutefois destinées au grand public.

Il rappelle ensuite que le chantier du CEVA est composé de sept lots et énumère rapidement ces derniers. Il explique ensuite qu'il considère important de relever que les retards des travaux au niveau du tunnel de Champel, qui ont démarré avec 12 mois de retard, n'ont que des répercussions relativement faibles sur l'ensemble du chantier, car des contrats indépendants sont établis pour chaque ouvrage, ce qui limite donc les interdépendances entre les différents lots.

Il résume les grandes étapes des travaux réalisés au cours des deux dernières années ; il cite notamment les travaux sur l'autoroute de contournement, la première étape de la tranchée couverte du Val d'Arve, la section située entre l'avenue Théodore-Weber et la route de Chêne, la moitié de la Gare des Eaux-Vives, et enfin la galerie Swisscom.

Concernant la halte de Carouge-Bachet, l'ensemble des phases sont à présent terminées, mis à part la zone E, c'est-à-dire la traversée de la route de Saint-Julien, où les parois moulées et la dalle de couverture doivent encore être construites. Il souligne qu'au niveau du tunnel, le puits d'attaque est fait mais que les travaux vont tout de même durer jusqu'à 2017. Il explique ensuite que la tranchée couverte du Val d'Arve est sur le point d'être terminée et que le pont sur l'Arve est donc l'élément manquant principal dans cette zone du chantier. Il précise toutefois qu'un pont provisoire a été construit pour assurer la bonne marche des travaux. Il ajoute que la culée est faite sur la rive gauche, tandis que 68 mètres du tunnel de Champel sont déjà creusés de ce côté de l'ouvrage.

Un commissaire demande combien de mètres par jour sont creusés à cet endroit.

On creuse en moyenne 2 mètres par jour. Il relève ensuite qu'au niveau de la halte de Champel-Hôpital, les parois moulées sont terminées, mais qu'il faut encore creuser un niveau pour atteindre le niveau des quais. Il précise que des appareils de mesure ont été placés afin de vérifier que les parois moulées ne bougent pas pendant la creuse. Il aborde ensuite le secteur de la Gare des Eaux-Vives et indique que la tranchée couverte entre l'avenue Théodore-Weber et la route de Chêne est sur le point d'être terminée, de même que le tronçon entre la route de Chêne et l'émergence centrale. Il ajoute que certaines étapes de travaux n'ont pas encore été entamées, notamment la remise en état de la route de Chêne. Il souligne par ailleurs qu'une centaine d'ouvriers travaillaient, il y a une année, sur le chantier autour de la Gare des Eaux-Vives, mais que ce nombre a toutefois

baissé depuis. Par la suite, il explique que la tranchée couverte Frank-Thomas est à un stade avancé puisque les travaux des parois moulées sont terminés et que 50% des dalles de couverture sont déjà posées. Il indique enfin, en ce qui concerne la tranchée couverte Eaux-Vives - Foron, que 40% des parois moulées ont été réalisées et que l'on a procédé également aux installations de chantier nécessaires.

Les chiffres relatifs au chantier du CEVA permettent de constater l'ampleur de ce dernier : 12 lots de travaux de gros œuvre ouverts, 500 ouvriers, 86 entreprises, 50 bureaux d'ingénieurs et de mandataires. Il considère, compte tenu de la taille du chantier et de son caractère résolument urbain, que l'impact sur la ville et les riverains est finalement relativement réduit.

La présentation est terminée et il n'y a plus de questions ; les personnes présentes s'équipent pour la visite (gilets, pantalons, casques et bottes) et se divisent en deux groupes.

Un groupe se rend au bord du chantier à ciel ouvert (le plus gros du projet). On peut contempler depuis là ce qui sera le plancher de la future galerie commerciale, et les grandes cavités carrées sont destinées à accueillir les escaliers menant aux quais. Les centrales situées à proximité produisent 500 m³ de béton par jour. La fin des travaux du gros œuvre devrait arriver dans le courant du mois de juillet.

Le groupe descend à l'étage technique. On arrive pratiquement au lot 6 avec la méthode de creuse en taupe. Cette méthode permet de produire moins de nuisances (bruit et poussière) qu'un chantier entièrement à ciel ouvert.

Le groupe descend d'un niveau et atteint le niveau des quais. On peut voir les murs porteurs au centre de la galerie. Les trains du CEVA rouleront à droite ; cela constitue une particularité par rapport au reste du réseau ferroviaire suisse. Le 8 août est la date contractuelle de la fin des travaux sur cette partie du site. En outre, les quais prévus sont fort longs puisqu'ils atteindront environ 300 m. On regarde ensuite l'emplacement des gaines de ventilation dans les vides techniques ainsi que la galerie Swisscom au plafond de la galerie.

Le groupe remonte, croise l'autre groupe, et se dirige ensuite vers l'endroit où l'on perce actuellement le tunnel ; une dizaine d'ouvriers sont en train de travailler et le bruit est assourdissant.

M. Da Trindade montre qu'un laser est utilisé pour vérifier que l'angle d'attaque du percement est correct ; il désigne également les pièces servant à projeter du béton, lors des injections. La visite se termine sur ces commentaires.

Examen du RD 1041 (suite)

M. Leutwyler indique que le RD 1041 traite tous les thèmes imposés par la loi de financement et qu'il reviendra avec ce rapport chaque année, conformément à la loi. Il donne donc rendez-vous à la commission au mois de mars ou avril 2015. M. Barthassat désire revenir parler de manière plus régulière sur les avancées du CEVA. Tous les thèmes du rapport ne seront pas forcément repris tous les 3 mois, mais ce dernier se réjouit néanmoins de venir communiquer sur le projet. L'objectif est de communiquer en premier lieu, après chaque réunion du comité de pilotage, auprès de la commission et, par la suite, auprès du public.

Un commissaire (PLR) désire savoir ce qu'a fait le groupe d'experts pendant l'été et sur quelles problématiques son travail a porté. Il ajoute par ailleurs savoir que la FAI et l'Association des ferblantiers sanitaires s'étaient plaintes de la procédure d'adjudication qui prévoyait des lots, à leurs yeux, trop grands, ce qui pénalisait les entreprises suisses, de délais trop courts et, enfin, du descriptif des travaux, qui n'est apparemment pas conforme aux usages de la profession. Il désire savoir si ces thèmes ont été abordés par le groupe d'experts et si les doléances ont été transmises au département.

Le comité d'experts a bel et bien travaillé cet été et il va rendre un rapport intermédiaire en septembre ainsi qu'un rapport final à la fin de l'année. Les thèmes abordés ont été principalement la gouvernance du CEVA et la procédure d'adjudication. Concernant le rapport intermédiaire du mois de septembre, il indique ne pas connaître son contenu spécifique, car il n'en est pas le destinataire. M. Barthassat va ramener les conclusions de ce rapport au comité de pilotage au mois d'octobre. Concernant les adjudications, c'est un sujet qui le préoccupe beaucoup, et il rappelle qu'il a été nommé ingénieur cantonal au moment de l'adjudication du gros œuvre du CEVA, début 2010.

M. Leutwyler assume le rôle de président de la Commission d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTC) avec intérêt et énergie. Le CEVA a reçu beaucoup de reproches au niveau du second œuvre, reproches qui ont été entendus. L'entreprise genevoise Belloni a décroché le lot d'architecture, un lot au départ jugé trop grand. La grande taille des lots ne tend pas à éliminer les entreprises locales, mais les plus petites devraient néanmoins se réunir. Les entreprises genevoises ne sont pas éliminées par ce type de procédure. La vitrerie, et la construction qui va avec, constitue l'une des grandes adjudications en cours.

Le concept, datant de 2004, est de Jean Nouvel et il s'agit d'émergences de verre qui visent à amener de la lumière le plus bas possible. Cela constitue

une grande soumission car il s'agit de faire un prototype à appliquer ensuite à toutes les gares. Trois groupements se chargeront de cette soumission. Il y a eu une alerte au niveau de la ferblanterie, qui a abouti à une séance afin de débriefer sur les reproches faits à la gestion du projet. La mise en soumission du CEVA a été effectuée par le même mandataire que celui qui a fait les soumissions pour la tranchée couverte de Vézenaz et le matériel prévu sur le plan ne correspondait pas précisément aux besoins du projet.

Un commissaire (EAG) désire savoir si cela relève des procédures AIMP ou alors seulement des soumissions.

Il n'y a pas eu de problèmes au niveau de la procédure AIMP, mais seulement au niveau du contenu des soumissions. Il peut toujours arriver qu'il y ait un certain nombre de manquements dans une mise en soumission mais, dans le cas du CEVA, ces manquements ont été débrieffés par la suite.

Un commissaire (UDC) rappelle que la soumission sur la ligne des Carpates, où l'entreprise Implenia était arrivée en premier, avait posé problème car, au final, les réseaux ferrés de France avaient décidé que ce serait une autre entreprise qui se chargerait de la soumission. Il désire savoir si une leçon a été tirée de cette affaire et soulève le problème de la sous-traitance, soutenu par un commissaire (MCG) qui désire savoir pourquoi, dans les cas d'attribution d'un lot à une entreprise suisse, les ouvriers sont parfois payés au salaire moyen de leur pays de provenance. Il désire savoir si l'Etat tient compte de cette différence de salaire lors de l'attribution des lots.

Des critères discriminatoires ne sont pas possibles dans une offre de marché public. Il considère qu'il convient d'être toutefois adéquat afin de favoriser l'entreprenariat local, dans les seuils qui le permettent. Il ajoute qu'il y a des critères environnementaux qui tentent de prendre en compte les entreprises qui ont la plus faible empreinte écologique.

La direction du chantier prend soin de vérifier que les matériaux proviennent de filières honorables.

Chacun peut participer à une soumission puisqu'elle est publiée sur internet. Les entreprises suisses doivent respecter les conventions collectives. Lorsqu'il s'agit d'une entreprise étrangère, cette dernière doit signer un document indiquant qu'elle se soumettra aux règlements suisses ; cela ne constitue toutefois qu'une déclaration. Il existe une série de contrôles paritaires visant à vérifier les usages corrects des entreprises étrangères travaillant en Suisse. Certaines entreprises ont, grâce à ces contrôles, été pincées avec des travailleurs au noir.

Un commissaire (PLR) informe qu'il désire auditionner la FAI, le Syndicat patronal de la métallurgie et la Fédération genevoise des Métiers du Bâtiment (FMB).

Les trois auditions proposées sont acceptées à l'unanimité.

Audition de M. Nicolas Rufener, secrétaire général de la Fédération genevoise des Métiers du Bâtiment (FMB)

M. Rufener constate que, s'agissant du planning des travaux pour tout ce qui ne concerne pas le gros œuvre et ce qui n'est pas encore adjugé, le démarrage est prévu dans environ une année. Cela fait tomber tous les arguments que l'on a sortis par rapport aux critiques émises par les différentes associations. Il indique ensuite que, lorsque les travaux du gros œuvre ont été mis en soumission, les discussions ont suscité les craintes des partenaires sociaux, qui s'inquiétaient du choix des regroupements et du fait que, entre le moment où les ingénieurs et les architectes ont terminé leur analyse et le moment où les CFF ont décidé leurs adjudications, il s'est passé une année de négociations dont on ne sait rien.

Cette situation a suscité beaucoup d'interrogations, d'autant plus qu'une grande partie des lots a été adjugée à une entreprise générale française et non à une entreprise d'exécution. Il poursuit son exposé en expliquant que, suite à cela, le Conseil d'Etat a décidé de créer une cellule d'accompagnement, qui a pour mission d'examiner les conditions de mise en soumission et de discuter des conditions contractuelles et d'exécution. Pour le gros œuvre, les jeux étaient faits. Concernant le second œuvre, il indique que les mises en soumission n'ont pas été présentées, ni décrites clairement aux partenaires ; il n'y avait pas de cohérence dans l'attribution des lots ; au contraire, il y avait une confusion car l'on a, selon lui, mélangé différents métiers au sein des mêmes lots. Ils se font donc balader par les CFF et l'Etat est complaisant par rapport à cet état de fait.

M. Rufener nuance ensuite ses propos en indiquant qu'il y a eu néanmoins des interventions politiques, dont la création d'un groupe d'experts, qui souhaite rencontrer les différents partenaires. Toutefois, une intervention politique a eu lieu au Conseil national et Doris Leuthard a répondu que les choses se passaient a priori normalement, puisque tant les CFF que l'Etat ont dû tout présenter au sein de la CATTC. Cette présentation n'était pas du tout précise. Les CFF ont affirmé qu'il était hors de question de retarder les travaux ; or la régie fédérale voulait adjuger les soumissions au début de l'été et rien n'a été adjugé à ce jour, ce qui montre selon lui que les délais ne sont au fond pas aussi impératifs que ce qui avait été dit. Les CFF

avaient indiqué que tous les travaux étaient dans les temps, la veille de l'annonce dans les médias des retards connus aujourd'hui de tous.

Les CFF ont tout de même compris que les choses n'allaient pas bien, et il souligne qu'ils ont présenté la mise en lots pour le chauffage, la ventilation, les sanitaires et l'électricité. Les partenaires ont formulé un certain nombre de critiques et les CFF ont finalement modifié quelque peu les lots, afin que les choses soient plus compatibles avec les capacités des entreprises locales. Lorsque ces dernières ont reçu les soumissions, elles se sont toutefois rendu compte que les soumissions ne représentaient absolument pas les standards auxquels elles sont habituées en Suisse romande, notamment au niveau des sanitaires et de l'électricité. Les entreprises de sanitaires ont fait le calcul et ont constaté qu'elles doivent mettre un technicien à plein temps pendant six semaines pour calculer une offre. Les ingénieurs CFF ont répondu aux plaintes émises à ce propos en indiquant qu'ils avaient laissé une grande liberté aux entreprises pour qu'elles s'approprient le projet et qu'ils ne veulent pas brider la créativité des entreprises. Il s'agit en fait uniquement d'une question d'économies, et il observe que le maître d'ouvrage ne fait pas son travail et demande aux entreprises de le faire à sa place. Les géomètres ont fait face aux mêmes problèmes, et il souligne qu'aucun géomètre romand ne semble pouvoir répondre au lot décidé par les CFF. Les entreprises se sont donc fait avoir. Les CFF doivent être politiquement contrôlés et soumis aux mêmes règles que tout ce qui existe en matière de marchés publics.

M. Rufener souhaite enfin que les travaux prévus bientôt à Cornavin soient contrôlés. Au niveau des constructions métalliques, il y a aujourd'hui trois consortiums en jeu : des Italiens, des Français et des Suisses. Il explique que le seul consortium suisse en jeu est en fait la réunion des trois plus grandes entreprises suisses, à qui l'on a même demandé un rabais qu'elles ont qualifié d'indécent. Les consortiums italiens, qui reviennent souvent dans les grands chantiers européens, sont ceux que l'on retrouve sur les chantiers où il y a souvent des problèmes. En Suisse, il y a des hauts standards de qualité et cela a un prix. A la demande du président, il va fournir les copies des plaintes à la commission.

Un commissaire (MCG) désire savoir qui a demandé des rabais au consortium suisse.

Ce sont les CFF qui ont demandé ce rabais. En situation de marché public, il n'y a pas de raison de négocier. Ils ont le droit de le faire mais cela n'est pas correct, notamment car le cadre de négociation n'est pas clairement posé.

Une commissaire (PLR) considère que, s'il existe une baisse des conditions sociales et si les lots sont adjugés à forfait, il doit y avoir de l'argent qui ressort quelque part. Elle désire savoir s'il y a déjà eu des plus-values avec des marchés adjugés de cette façon-là.

M. Rufener indique ne pas avoir d'information précise concernant les adjudications à forfait et la manière dont les contrats se sont terminés. Il indique savoir en revanche que Vinci a tenté de négocier sur les décharges car les CFF avaient mis un prix extrêmement bas, afin de se faire de l'argent dessus, mais qu'ils se sont toutefois rendu compte que cela ne marchait pas. La logique de Vinci est celle d'une entreprise générale, c'est-à-dire que leur modèle économique n'est pas de construire mais de faire du profit. Enfin, concernant les conditions sociales, une fois qu'une entreprise comme Vinci est adjudicataire, la sous-traitance n'est pas soumise aux marchés publics.

Deux postes de contrôle supplémentaires ont été créés afin qu'il n'y ait pas de paiement en dessous des taux légaux dans le cadre du chantier du CEVA et que toutes les conditions sociales soient respectées. Il s'agit plutôt d'un point positif. L'Etat a dû, à ce propos, quelque peu forcer la main aux CFF, qui au départ ne voulaient rien entendre.

Un commissaire (PLR) se demande quelles sont les conséquences, pour une entreprise, de ne pas annoncer ses sous-traitants.

Cela devrait avoir de lourdes conséquences, mais il indique toutefois qu'un maître d'ouvrage n'a jamais le temps de sanctionner une entreprise car le but premier est toujours de terminer dans les délais au prix annoncé.

Un commissaire (UDC) désire revenir sur la question de la construction métallique. Il désire savoir s'il a l'intention de faire des contrôles sur le chantier pour voir si les normes sont respectées. Il désire savoir aussi par ailleurs s'il a pu faire modifier le cahier des charges dans les appels d'offres.

M. Rufener indique avoir pu effectivement modifier les cahiers des charges mais souligne que l'on n'a pas de garantie que les CFF appliquent ces modifications. Suisses ou italiennes, les entreprises seront contrôlées comme il se doit. On ne peut toutefois pas contrôler qu'un ouvrier reçoive bel et bien son 13^e salaire, une fois de retour dans son pays.

Pour la vitrerie, l'argument avancé était que personne n'est ici capable de fabriquer les verres nécessaires au chantier. Il indique qu'il y a toutefois une différence entre la production du verre et la pose. Par ailleurs, il estime que, s'il y a des problèmes de remplacement de verre, il sera très compliqué de faire revenir une entreprise étrangère.

Un commissaire (S) désire savoir ce qui s'est passé lors de la construction de la gare de Zurich.

Cela s'est mal passé et les syndicats ont arrêté le chantier. Il n'a toutefois pas d'information concernant l'attribution des lots. En revanche, les CFF rencontrent beaucoup d'oppositions sur de nombreux chantiers. A son avis, pour Genève, la convention entre les CFF et l'Etat n'aurait pas dû être signée de cette manière. Le fait que les CFF soient majoritaires pour la plupart des lots pénalise l'Etat. En revanche, il reconnaît que les CFF ont plus d'expérience que l'Etat en matière de chantiers de cette ampleur. Pour les travaux des tunnels du Lötschberg et du Gothard, c'est une société pilotée par la Confédération qui a été créée.

Un commissaire (PLR) se demande s'il ne faudrait pas écrire directement à Berne pour faire part de notre mécontentement.

La situation est paradoxale car les CFF ont le pouvoir sur le chantier mais qu'ils ne mettent pas un centime dans l'ouvrage. L'attribution à des entreprises romandes aurait été beaucoup plus grande car les lots du second œuvre auraient sans doute été constitués de manière à correspondre aux possibilités des entreprises locales. Elles auraient été capables de se charger de certains lots s'ils étaient répartis de manière plus correcte.

Le commissaire (PLR) comprend que l'Etat de Genève s'est déchargé de toute responsabilité du chantier et que les CFF n'ont qu'une seule logique, celle de tenir le budget. Il se demande quel aurait été le surcoût si l'on avait travaillé de manière plus locale, avec des entreprises genevoises.

M. Rufener estime qu'il convient de comparer les coûts de l'adjudication avec les prix finaux. Il prend l'exemple du stade de Genève et estime que l'on a bien maîtrisé les coûts de ce chantier, mais qu'il y a eu de grandes différences entre le début et la fin des travaux, compte tenu des demandes supplémentaires (5000 places de plus...). Il estime qu'il est donc difficile d'estimer un surcoût.

L'une des tâches principales des experts est d'examiner les mécanismes d'attribution des marchés publics ; on aura donc bientôt des réponses à ces interrogations. M. Barthassat met toutes ses forces en œuvre pour faire preuve de transparence.

Un commissaire (UDC) se demande si M. Rufener soupçonne qu'il y a un dépassement.

Il y aura en tout cas, au terme du chantier, une sérieuse bagarre par rapport à des soumissions, pas toujours exhaustives, qui ont ouvert un certain nombre de brèches. Les contestations constituent une façon de travailler propre aux grands groupes. Concernant les prochains lots, le temps joue pour les CFF car plus le temps passe, moins l'on a de moyens pour faire changer

leur mode de fonctionnement. Il estime qu'il reste environ 700 millions à adjuger, mais que cela concerne des entreprises extrêmement spécialisées.

Audition des représentants des 5 associations genevoises des métiers techniques du Bâtiment, MBG (Métallurgie du Bâtiment Genève) : M. Olivier Cots, président de l'AMFIS (vice-président de la FMB) ; M. Serge von Siebenthal, président de suissetec sanitaire ferblanterie toiture Genève ; M. Pierre Chalut, président d'honneur de l'Association des maîtres ferblantiers et installateurs sanitaires du canton de Genève (AMFIS) ; M. Stéphane Dentand, président de Métal Genève et président de Métal Romandie ; M. Kernens Edward, membre du comité de Métal Genève ; M. Daniel Hofmann, président d'honneur de Métal Genève ; M^{me} Sonia Gatti, secrétaire générale

M^{me} Gatti présente les personnes qui l'accompagnent. L'Association Métallurgie du Bâtiment représente 5 associations pour la défense professionnelle, regroupant environ 400 entreprises dont 150 entreprises formatrices, 2500 ouvriers, 1400 postes administratifs et 600 apprentis. Elle évoque le vote du 29 novembre 2009 sur le crédit supplémentaire pour le CEVA. Toutes les petites et moyennes entreprises, ainsi que les artisans de la construction et du bâtiment, étaient en faveur du projet. Il était prévu à l'époque qu'il y ait des retombées économiques au niveau local et régional, voire même national. Toutefois les lots sont surdimensionnés, en particulier les lots concernant la construction métallique. Cela est contraire à la loi sur les marchés publics (LMP) car ce type de lots ne renforce pas la concurrence entre les soumissionnaires. Ces lots excluent d'emblée les entreprises genevoises et même les entreprises nationales. L'exemplarité que l'on souhaitait donner au projet CEVA n'est de loin pas respectée. Elle résume les problèmes principaux en évoquant, du côté des constructeurs métalliques, le surdimensionnement des lots et, en ce qui concerne les entreprises sanitaires, les problèmes de documentation quant au travail à fournir et aux informations nécessaires pour remplir les soumissions, lesquelles excluent également, selon elle, une partie des entreprises.

M. Hoffmann résume la problématique rencontrée par les constructeurs métalliques. Il indique que les cinq gares du CEVA sont regroupées dans un seul lot, qui est estimé à environ 110 millions de francs, ce qui représente environ le travail de 100 personnes pendant 4 ans. Un volume d'entreprises extrêmement conséquent est nécessaire pour répondre à une telle demande. Il a fallu en Suisse qu'un consortium se constitue pour répondre à cette offre. Compte tenu de la taille du lot, le 99% des entreprises a été évincé d'entrée de jeu. C'est le maître d'ouvrage, à savoir les CFF, qui fixe les lots.

Une commissaire (PLR) rappelle que d'autres personnes auditionnées ont déjà mentionné le problème de la taille des lots et les problèmes que cela constitue pour les entreprises locales, notamment pour le gros œuvre et le travail de géomètre. Elle désire savoir quels sont les éléments précis qui concernent les constructeurs métalliques et les garanties de l'Etat vis-à-vis du bon déroulement des travaux.

Il y a la charpente métallique, la façade, la signalétique et les éléments vitrés qui sont tous regroupés dans le même lot. Il y a déjà des contrôles effectués régulièrement sur le chantier du CEVA ; tout contrôler reste une tâche impossible. Les CFF ont souligné, au mois de mai, qu'il fallait aller très vite car l'adjudication devait se faire rapidement. Or on est actuellement au mois de septembre et rien ne bouge.

De son côté, la FMB est intervenue pour demander une suspension des appels d'offres. Les CFF ont refusé cette demande car les délais étaient, selon eux, trop courts. Ils ont même avancé la période de mi-juillet 2014, raison pour laquelle la FMB était intervenue à ce moment par voie de presse. Le principal problème est la dimension du lot qui a d'emblée évincé l'ensemble des entreprises suisses. Les CFF se sont grandement simplifié la vie et ne se sont pas souciés de voir si les entreprises locales pouvaient subvenir aux travaux englobés par le lot. Lorsque l'on prend un seul entrepreneur pour l'ensemble des travaux, cela constitue un risque plus grand pour le maître d'ouvrage.

M^{me} Gatti désire rapporter le sentiment général ressenti par toutes les corporations du bâtiment ; ces dernières ressentent un véritable mépris de la part des CFF. Les CFF ne prennent pas en compte les spécificités de la fibre économique suisse. Il est stipulé, dans la LMP, que les lots doivent être de taille raisonnable, répondre aux besoins du maître d'ouvrage et tenir compte des spécificités du marché helvétique. On lui a affirmé, concernant le gros œuvre et le second œuvre, qu'il était trop tard pour revenir en arrière. Les associations qu'elles représentent ne sont pas contre la concurrence étrangère, mais elles jugent qu'il est problématique de ne pas pouvoir participer à une offre au départ de cette dernière. Le problème est qu'il y a une différence gigantesque au niveau de la taille des entreprises et que les modestes entreprises locales ne sont pas aptes à gagner des marchés étrangers.

Un commissaire (EAG) considère que la situation dans laquelle se trouvent actuellement les entreprises locales est déplorable. Il relève toutefois que « saucissonner » les marchés est compliqué. Il s'étonne que les entreprises ne remettent pas en cause les procédures AIMP. Il observe que beaucoup de pays se passent de ces procédures. Il estime qu'il y a un problème de fond car l'argent des CFF est de l'argent public.

M. Chalut souligne que l'idée première du législateur était d'augmenter la concurrence pour avoir des marchés plus compétitifs. Il observe que les entreprises demandent simplement de pouvoir être sur le même terrain au départ, mais il indique qu'il comprend que la concurrence joue son rôle par la suite. Il considère qu'un grand lot peut très bien être divisé, à condition d'avoir cette idée au départ. Il relève qu'un chantier comme celui du CEVA n'arrive pas chaque décennie et estime qu'il aurait été suffisant de donner des instructions précises au maître d'ouvrage pour organiser correctement les différents lots.

Un commissaire (PLR) estime qu'il est indispensable d'entendre des cas précis de dysfonctionnement des procédures AIMP car il s'agit d'un sujet traité au sein de la CCG. Il ajoute que les cinq gares devraient être adjudiquées séparément. Il désire savoir, dans le cas où une telle division avait eu lieu, s'il aurait été possible pour les entreprises locales de procéder aux travaux d'une de ces gares. Il désire savoir quelle est la différence de prix à laquelle les entreprises sont obligées de faire face, si ces dernières travaillent en sous-traitance pour un groupe comme Vinci.

M. Hoffmann indique que, même pour une seule gare, les entreprises de constructeurs métalliques auraient dû se mettre en consortium, raison pour laquelle il désire parler avant tout en termes romands et suisses, et pas seulement au niveau cantonal.

M. Kernen estime que la différence principale se situe au niveau des conditions de travail. Il relève que l'entité générale va jouer un jeu sur les pénalités de retard ou en cas de non-respect de conditions générales, dans le but de mettre l'entreprise en défaut. Il considère que la logique de travail n'est pas la même que lorsque l'on travaille seul.

Sa collègue (PLR) estime qu'il serait utile de rappeler ce qu'est un CFC. Elle constate que les lots sont composés d'une multitude de métiers et que c'est cette diversité qui constitue le problème majeur. Elle estime que l'on parle de saucissonnage lorsqu'il y a un marché global que l'on découpe. Elle voudrait que les personnes auditionnées précisent que ce n'est pas ce type de division qu'elles demandent aujourd'hui.

M. Kernen explique que les CFC sont une façon de diviser un ouvrage en différentes catégories, en fonction des corps de métiers et en tenant compte des différentes techniques de travail. Les panneaux de signalisation par exemple sont également inclus dans le lot concernant la construction métallique, ce qui signifie que l'on demande à l'entreprise d'être compétente en charpente métallique, mais aussi dans une multitude de champs professionnels fort différents. Une entreprise qui répond à un tel lot va devoir

sous-traiter en cascade toute une série de tâches à d'autres acteurs. Il n'a pas d'avis entre l'option d'un saucissonnage entre les gares et celle d'une division par métiers distincts.

M. Cots désire se concentrer sur la question sanitaire. Il relève que la première soumission qui touche le secteur sanitaire est incomplète, imprécise et insuffisamment décrite. Il considère que les comparaisons et les rendus des soumissions deviennent, de par ces manquements, aléatoires. Il explique qu'ils ont demandé à rencontrer la direction du CEVA, afin que les soumissions futures soient effectuées de façon plus correcte.

Pour M^{me} Gatti, le but n'était pas de pénaliser les petites entreprises qui auraient éventuellement réussi à répondre à l'appel d'offres. Elle indique que la volonté était plutôt de rendre attentif afin que les mêmes erreurs ne se reproduisent pas lors du prochain appel d'offres.

M. von Siebenthal rappelle qu'ils ont été auditionnés par les mandataires du CEVA mais qu'il ne sait pas si leur avis a été pris en compte, car il n'y a pas encore de réponse à cette requête. Il estime qu'il est important, pour les entreprises locales, de pouvoir être comparées à taux égal avec des articles précis, suffisamment décrits.

Un commissaire (Ve) désire savoir si les contacts que les différentes entreprises ont eus avec d'autres cantons permettent de constater que les CFF travaillent de la même manière ailleurs.

M. Chalut explique que les CFF ont un cahier des charges spécifique, ce qui peut être selon lui compréhensible. Le travail du bureau d'ingénieur conseil était tellement approximatif qu'il était impossible de savoir ce qui était réellement attendu par le maître d'ouvrage. Les CFF ont entendu cette requête, et il ajoute qu'il espère avant tout que le prochain travail sera effectué d'une meilleure manière. Il ne sait pas ce qui s'est passé pour le premier lot, mais il ne voulait pas non plus faire un recours, afin de ne pas être accusé de retarder le chantier. Si l'on prend l'exemple d'une station de relevage des eaux usées, le débit et la hauteur d'eau sont normalement inscrits sur la demande. Or ce détail ne figurait pas sur la soumission. Par ailleurs, le type de fixation n'était pas non plus précisé. L'ingénieur sanitaire mis en cause a très bien compris le problème, mais il a affirmé que cela permettait à l'entrepreneur de mieux s'engager dans la compréhension de l'ouvrage. Cette réponse n'est pas du tout satisfaisante. Enfin, une entreprise ne peut pas être compétitive car, lorsqu'elle ne sait pas bien ce qui est attendu, elle aura tendance à prendre plus de marge de sécurité que nécessaire et donc à augmenter les coûts.

M. Cots ajoute que l'on trouve souvent le terme « environ » dans le descriptif des pièces, ce qu'il juge inacceptable.

M. Chalut indique que la seconde soumission vient d'arriver et que le délai est cette fois plus long et donc plus adapté au travail demandé.

M. Leutwyler rappelle qu'il est possible de profiter de ce délai pour poser toutes les questions et proposer des modifications.

Un commissaire (Ve) désire savoir s'il y a eu des retours dans d'autres chantiers gérés par les CFF.

Le chantier de la gare de Jona a été adjugé à une entreprise italienne. Il ajoute qu'au niveau de la métallurgie, ils essayent de faire pression afin d'être au courant des différentes attributions.

En entendant ces propos, un commissaire (MCG) a l'impression que l'on n'a plus les moyens, en Suisse, de répondre à de tels chantiers ; il considère pourtant que cela n'est pas correct. Il se demande si l'autoroute de contournement a été construite par des entreprises genevoises. Il ne comprend pas pourquoi les entreprises suisses ne peuvent pas se charger des chantiers actuels. Il se demande s'il n'existe pas une guerre économique visant à discréditer les acteurs locaux les plus petits. En outre, il désire savoir si les questions habituellement posées par les entreprises locales pour faire un devis le sont également par les autres entreprises étrangères. Il suggère que les grands groupes étrangers réalisent un travail de moins bonne qualité car le travail en amont n'est pas toujours fait avec autant d'application.

Lors de la construction de l'autoroute de contournement, les appels d'offres étaient publiés dans la Feuille d'avis officielle de Genève, alors qu'aujourd'hui les appels sont publiés sur internet, ce qui permet aux entreprises étrangères d'être au courant des projets futurs plus rapidement. En outre, M. Leutwyler rappelle que les lots étaient déjà conséquents à l'époque et que les Suisses étaient et sont toujours capables de répondre à ce type d'appels, notamment pour les tunnels. Il estime que c'est avant tout la globalisation qui permet aujourd'hui à tout le monde de répondre aux offres plus facilement.

M. Hoffmann prend l'exemple d'un bâtiment situé derrière l'OMS et explique que la charpente est, selon lui, d'une complexité totale et qu'elle a été effectuée par une entreprise d'Aigle aux compétences confirmées. Il estime qu'il n'est donc pas nécessaire de chercher ailleurs quelque chose que l'on a ici.

M. Chalut relève qu'il existe une mentalité qui vise à respecter le cahier des charges et il considère que cela n'est pas toujours le cas ailleurs. Il observe que la qualité du travail suisse est reconnue à l'étranger.

Le même commissaire indique avoir entendu, malgré tout, que la construction du CEVA n'était pas à la portée des entreprises suisses. Il relève par ailleurs qu'il existe aussi la problématique des garanties et que le prix le moins cher peut finir à long terme par coûter plus cher.

Les tunnels du CEVA sont effectués par des entreprises suisses et ces dernières sont parmi les meilleures dans ce domaine. Toutefois, une entreprise étrangère est venue pour les parois moulées.

Un commissaire désire savoir si l'ingénieur incriminé par les entreprises sanitaires en question est suisse.

Il s'agit de BG (anciennement Bonnard et Gardel), un bureau d'ingénieurs connu de la place. BG a une très bonne réputation, et il s'étonne donc également de la piètre qualité de leur travail. Il était nécessaire de prendre contact avec BG car il fallait faire passer un message afin que tout le monde puisse être traité de manière égale au départ.

Un commissaire (PLR) considère que le problème essentiel est que personne n'ose s'énervier ou faire recours. Il sera très difficile de faire quelque chose politiquement si personne ne se prononce officiellement. Les politiques sont soumis ici à des lois fédérales et à la LMP.

M. Chalut lui répond que les entreprises détestent les recours car il est impossible de chercher du travail et de mettre des bâtons dans les roues de ceux qui en ont. Il est certain que l'on entendra parler d'eux si la prochaine soumission n'est pas faite en bonne et due forme.

A l'issue de l'audition, le département se dit content du fait que la direction du projet CEVA ait réagi par rapport à la soumission concernant le volet sanitaire. Il était nécessaire de réagir, et il espère que la qualité de la seconde soumission va être améliorée. M. Chalut a raison lorsqu'il dit que l'on ne discute généralement pas avec ses concurrents. Concernant la construction métallique, la procédure est en cours. La loi fédérale autorise des rounds de discussions, mais la loi cantonale ne le permet pas. M^{me} Gatti n'a pas à savoir où en est la procédure car il s'agit de quelque chose de confidentiel. Concernant l'adjudication des lots, le Grand Conseil a voté à l'unanimité l'interruption de la procédure. Le Conseil d'Etat a pris cette décision à sa juste valeur. Il n'est pas aisé d'interrompre une procédure d'adjudication et des raisons seulement politiques ne sont pas suffisantes pour procéder à une telle interruption. Les experts ont un mandat pour regarder que tout est effectué correctement. On peut comprendre que certains veuillent que les lots soient organisés de manière différente.

Le commissaire (PLR) désire savoir pourquoi les cinq lots concernant la métallurgie ont été prévus ensemble. Concernant le volet sanitaire, il voudrait

connaître la manière dont le mandat d'ingénieur a été choisi et se demande pourquoi la soumission n'a pas été préalablement corrigée. Il relève par ailleurs que, si les données divergent au niveau des attentes quantitatives, les attentes qualitatives ne sont certainement pas claires non plus.

M. Leutwyler lui répond que le lot des cinq gares est au fond un choix qui découle d'un concours d'architecture gagné par Jean Nouvel et que la façade vitrée est composée de structures métalliques autoportantes de grande envergure. On a fait le choix de fabriquer un prototype de vitre qui serait applicable à l'ensemble des gares car le verre est réellement intégré à la structure. Il estime que l'on est parti du constat que cette construction métallique ne pouvait être effectuée par les entreprises genevoises et que le choix d'un seul lot s'est alors imposé. En outre, on se trouve dans un domaine où il n'y a pas de grands constructeurs genevois.

Un commissaire (UDC) considère que le fait que les CFF soient une société anonyme permet à Berne de se cacher derrière ce statut. Il estime que le canton est donc le seul acteur politique ayant un moyen de pression sur la régie fédérale. Par ailleurs, il désire savoir si des améliorations ont été constatées au niveau des soumissions des autres gares. Si l'on avait scindé le lot en regroupant les tâches de manière plus cohérente, plus d'entreprises auraient pu répondre aux appels d'offres. Il désire enfin savoir si le département a une véritable influence sur les CFF.

Oui, l'Etat a effectivement une certaine influence. On connaît très peu de lots du CEVA, en matière de génie civil, qui auraient été accessibles au marché genevois. Le CEVA est un chantier énorme pour tout le monde. Il arrive que certaines entreprises suisses travaillent en France, notamment les constructeurs de tunnels, et qu'elles gagnent parfois des marchés à l'étranger.

Audition de la CGAS avec MM. Jorge Klappenbach, SIT – GE, Carlos Massas, SYNA – GE, et Tony Mainolfi, UNIA – GE

M. Klappenbach indique en premier lieu qu'ils représentent la CGAS et qu'ils font partie également des commissions paritaires. Il indique que la répartition pour le second œuvre du chantier CEVA, avec un lot qui représente cinq gares, est inadaptée aux capacités des entreprises locales, régionales et même nationales. Il observe que les entreprises qui se chargent de ces lots vont verser dans la sous-traitance et le coût social qui va avec. La sous-traitance engendre des pratiques douteuses, et il estime qu'à chaque fois que l'on descend dans l'échelle, les conventions collectives sont de moins en moins respectées. Chaque échelon de sous-traitance prend sa propre commission. Les travailleurs sont souvent des personnes engagées

spécifiquement pour le chantier et non des emplois fixes. Les dénonciations de mauvaises pratiques finissent par pénaliser le maître d'ouvrage, contraint de payer les amendes, car les sous-traitants disparaissent rapidement. Une meilleure répartition des lots, pensée en fonction du type d'entreprises existant dans la zone, serait un véritable atout pour l'économie locale.

Un commissaire (MCG) indique ne pas comprendre totalement le fonctionnement de la sous-traitance. Il croit entendre que certaines entreprises sous-traitantes encaissent apparemment des sommes qui devraient être allouées au travail en tant que tel.

Aucune entreprise n'a la capacité de se charger seule de ces lots, de par la taille de ces derniers. Les entreprises, même si elles indiquent avoir la capacité de se charger seules de ce qu'on leur demande de faire, font recours à la sous-traitance. Par ailleurs, ces dernières années, la sous-traitance a été un motif de lutte syndicale car la sous-traitance comporte, selon lui, d'énormes risques sociaux. Un article concernant la responsabilité solidaire a toutefois été rajouté en 2013 à la loi concernant les travailleurs détachés, ce qui correspond à un acquis de lutte. Par ailleurs, les contrôleurs de chantier, qui sont payés par les commissions paritaires, sont au nombre de 11 ou 12 et ils tournent sur tous les chantiers mais, inévitablement, il y a des cas qui passent entre les mailles. Il n'y a pas eu dernièrement de retours concernant de mauvaises pratiques mais il y avait effectivement des problèmes de sous-traitance il y a quelques mois.

Une commissaire (S) désire savoir si ce qu'ils ont constaté, par rapport au CEVA, est dû au système des AIMP et des attributions que les CFF font généralement ou alors au fait qu'ils ont pu suivre plus précisément le chantier en question.

Les problèmes détectés l'ont été avant d'avoir obtenu la liste des entreprises sous-traitantes. Ce n'était donc pas lié au travail effectué par les syndicats en commission consultative. Les syndicats n'ont pas connaissance des adjudications et ils ne reçoivent les listes d'entreprises qu'après coup.

Son collègue (S) indique avoir eu vent d'un cas où l'entreprise était annoncée, mais que certains travailleurs n'étaient pas déclarés.

Les syndicats ont demandé de telles listes mais ils ne les ont pas obtenues. Ils n'ont pas la capacité de pouvoir contrôler l'ensemble des travailleurs. Le fait de connaître les lieux où les travailleurs ont travaillé pourrait permettre de mieux détecter les problèmes. On met toujours en avant l'argument de la difficulté à fournir ces listes.

Le contrôle est d'autant plus difficile avec l'augmentation du travail temporaire. Les manquements constatés sont liés au problème majeur qui est,

selon lui, la taille des lots. Ces lots impliquent une chaîne de sous-traitance toujours plus longue, ce qui empêche donc de pouvoir effectuer un contrôle effectif. Le Bureau de contrôle des commissions paritaires, qui est composé de 11 personnes (dont deux dévolues spécialement au CEVA), n'a pas les moyens de lutter contre les problèmes que l'on rencontre sur les chantiers car ils ont évolué de manière plus soutenue que le nombre d'inspecteurs.

Les entreprises qui doivent appliquer les conventions collectives respectent globalement mieux les lois et les pratiques que les autres entreprises étrangères, sur lesquelles il est difficile d'exercer un contrôle. Mais les entreprises locales qui sous-traitent peuvent aussi rencontrer certains problèmes similaires. Ainsi, lors d'un contrôle il y a plusieurs mois sur le chantier des Eaux-Vives, on a constaté que 40 travailleurs sur 100 n'étaient pas déclarés.

Suite de la discussion

Il apparaît que la France ne s'est toujours pas prononcée officiellement sur la commande de son matériel roulant, que les 17 rames ne sont donc toujours pas commandées et que la France, selon lui, ne s'inquiète pas vraiment des délais. La France devra toutefois se décider prochainement car le concurrent de Stadler n'a pas encore de matériel homologué à la fois en Suisse et en France. La problématique demeure et les choix ne sont donc toujours pas faits. La flotte unique, c'est-à-dire l'option optimale au niveau des coûts d'exploitation, est toujours un thème actuel. L'option d'un centre de maintenance à Valleiry est en effet toujours sur la table, à condition que l'entièreté du matériel du RER-FVG soit produite par Stadler.

Un commissaire (MCG) affirme avoir été surpris de lire dans la presse que les partenaires français semblaient mécontents de la commande du matériel roulant par la partie suisse du projet.

Le partenaire français savait que, trois mois avant la commande, une autorisation pour l'acquisition du matériel par les CFF avait été préparée. Les CFF et Stadler se sont organisés pour permettre au partenaire français de rejoindre la même offre. La France ne pouvait donc pas être surprise devant la commande passée du côté suisse. Le contact politique avec le partenaire français s'est dernièrement intensifié dans le but de s'entendre, non pas sur le matériel roulant, mais sur d'autres thèmes liés au RER-FVG, comme la tarification unique, les méthodes de contrôle de billets, une autorité organisatrice coordonnée, etc. Tous les mois, il y a des réunions techniques entre les différents partenaires.

Le département a récemment lancé la publication de fiches de communication sur le CEVA. Il propose de venir auprès de la commission pour faire un compte rendu de la situation avant chaque publication. Le prochain numéro va être publié mardi prochain, mais il n'y a toutefois pas d'évolution particulière à ce stade. Il est cependant disposé à venir présenter, le cas échéant, le COPIL à la commission.

Concernant la gare des Eaux-Vives, il existe actuellement la possibilité d'ouvrir, à fin 2017, le tronçon Coppet - Lancy-Pont-Rouge, en passant d'une cadence d'une demi-heure à une cadence d'un quart d'heure. Il existe encore des doutes quant à la configuration de la gare à adopter. Il existe toujours la possibilité d'ouvrir la gare du Bachet sur l'une des deux voies, mais certains détails restent toutefois à vérifier. Cette option est techniquement possible, mais sa pertinence n'est pas encore prouvée, compte tenu notamment du fait que le réseau de bus n'a pas encore été adapté. Par ailleurs, l'ouverture du tronçon Annemasse - Chêne-Bourg est toutefois une option tombée à l'eau, tant du côté français que du côté suisse, car cette éventualité impliquerait la construction d'une alimentation au courant français, juste pour une année, en attendant la fin de la construction du tunnel, et générerait par conséquent de lourds coûts supplémentaires.

Débat et vote

Le PLR en prend acte.

Le MCG refuse le RD 1041. Les sociétés genevoises avaient été laissées de côté lors de l'attribution des marchés publics et il estime que l'on ne doit pas laisser cela passer. En 2009, beaucoup d'entreprises ont été invitées à soutenir le CEVA et elles ont par la suite été flouées.

Le PS considère que le MCG mélange deux choses : les conséquences que les AIMP, au sens large, peuvent avoir dans la République et le projet CEVA à proprement parler. Le fait que l'on se trouve, dans le projet CEVA, à un niveau à la fois cantonal et national (avec les CFF) exacerbe les problèmes relatifs aux appels d'offres. Toutefois, le projet CEVA a permis la création d'une cellule quadripartite, ce qui constitue un effort inédit. Par ailleurs, la concurrence ouverte au-delà de la Suisse, suivant les travaux, ne peut toutefois pas être éliminée. Les objectifs du CEVA sont pour le moment tenus et le PS prend donc acte du rapport.

Le MCG désire souligner que les auditions avaient montré que les lots étaient surdimensionnés, ce qui a empêché la grande majorité des entreprises genevoises de participer au projet. Il en va de la responsabilité du canton de

veiller à une attribution correcte des lots, étant donné le fait que l'argent des CFF est de l'argent public. Le MCG refuse donc le rapport.

Le PLR estime que l'on savait, dès le départ du projet, que les entreprises genevoises ne pouvaient pas participer seules au projet. Le but principal est que le CEVA entre en fonction le plus vite possible, sans dépasser le budget. Lors de l'entrée en fonction du CEVA, la mobilité genevoise sera améliorée et certaines parties du canton seront favorisées, autant pour la population que pour les entreprises genevoises. Le Conseil d'Etat a déjà été sensibilisé aux problèmes liés aux AIMP. En outre, il convient de garder raison en acceptant une certaine ouverture et de faire avancer le dossier. Il y a suffisamment de personnes impliquées dans la construction au sein de la commission et susceptibles de tirer la sonnette d'alarme au cas où il y aurait un problème majeur.

Le groupe UDC va prendre acte du rapport. Il est rassuré par le fait que le budget est actuellement tenu et qu'il n'y a aucun dépassement. Il est aussi rassuré par le nombre d'entreprises locales et régionales ayant obtenu des lots du projet.

Le PDC prendra également acte du rapport.

Le président fait voter la prise d'acte du RD 1041.

Pour : 11 (2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstention : –

La commission prend acte du RD 1041.

Suite à ces débats, la majorité de la commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, de prendre acte de ce rapport.

Date de dépôt : 11 mars 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Sandro Pistis

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le rapport que nous présente le Conseil d'Etat est très insatisfaisant parce qu'il cache la réalité sur le chantier du CEVA, en ne pointant pas du doigt ses nombreux dysfonctionnements.

On peut résumer ceux-ci en trois points :

1. l'explosion des coûts qui n'est pas tolérable et frise le scandale ;
2. le fait que les entreprises genevoises ont été écartées, malgré les promesses faites avant la votation de 2009 ;
3. les retards qui sont dus, non aux recours, mais aux problèmes géologiques sous-estimés et aux erreurs dans la conduite du chantier.

L'explosion des coûts

Le CEVA, au début, est parti très modestement en 2000 avec un crédit d'étude de 6 millions. Un prix d'appel, sans doute. Ensuite, en 2001, le crédit d'étude complémentaire augmente à 30 millions supplémentaires. En 2002, le Grand Conseil s'engage pour un crédit global de 400 millions. Le 29 novembre 2009, 113 millions supplémentaires sont demandés au même Grand Conseil qui accepte, mais l'opposition se lève avec un référendum.

Parmi les partisans de ces 113 millions, on trouve des entreprises genevoises qui croyaient qu'une manne financière allait tomber dans l'escarcelle des entreprises genevoises, n'ayant pas encore compris qu'elles allaient se retrouver face à un marché de dupes.

Au final, nous nous retrouvons avec des crédits votés et des financements qui sont déjà largement dépassés, alors que le chantier n'est pas encore fini et que nous pouvons encore avoir d'autres surprises désagréables en perspective.

Pour boucler le financement, le Conseil d'Etat utilise des astuces financières, dont la moindre n'est pas l'utilisation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il a suffi au gouvernement d'inscrire dans un procès-verbal en 2012 ce mode de financement pour éviter de passer par un vote au Grand Conseil et le risque toujours possible d'un référendum.

Voilà comment le tour est joué.

Les entreprises genevoises et suisses écartées

L'autoroute de contournement a été construite entièrement par des entreprises genevoises et suisses. A cette époque, personne n'a contesté la qualité et le savoir-faire des entreprises genevoises. Aujourd'hui, tout est prétexte à ne plus les laisser travailler mais à favoriser les entreprises françaises. D'ailleurs, plusieurs associations professionnelles genevoises sont venues en commission dénoncer le fait qu'elles étaient écartées ou qu'elles ne pouvaient pas accéder à ces marchés, alors qu'elles avaient soutenu le CEVA et ne perdaient aucune occasion pour fustiger les opposants.

Aujourd'hui, les entreprises genevoises sont les dindons de la farce.

Mme Sonia Gatti a relevé que les petites et moyennes entreprises ainsi que les artisans de la construction et du bâtiment étaient en faveur du projet lors du vote de 2009. Il a été promis qu'il y aurait des retombées économiques au niveau local, ce qu'ont cru, hélas, certains électeurs. Selon elle, les lots pour les parties métalliques sont surdimensionnés et contraires à la loi sur les marchés publics, parce que ce type de lots ne renforce pas la concurrence entre les soumissionnaires. Pire, cela exclut les entreprises genevoises et même nationales.

On l'aura compris, il s'agit d'un marché de dupes.

Les prétendus retards : des contre-vérités à rectifier

Ce rapport du Conseil d'Etat est truffé de contre-vérités qui induisent en erreur le lecteur d'une manière qui n'est pas acceptable.

Un paragraphe est particulièrement risible : il y est prétendu que les recours auraient provoqué un retard soi-disant irréversible de 12 mois, pour faire des « tests géologiques anticipatoires » qui dureraient 12 mois. Pourquoi pas 11 ou 15 ou 16 ? Non, 12 très précisément. Pourquoi 365 jours et pas un de plus ou de moins ?

Ce rapport partisan manque de la plus élémentaire crédibilité, tant il est politisé, et il est tellement facile et confortable de faire porter aux recourants le poids de ses propres erreurs.

Sur ce sujet, les prétextes invoqués sont tous de la même eau et ne peuvent convaincre que des esprits particulièrement crédules.

La vérité est bien plus simple. Les partisans du CEVA ont très largement sous-estimé les difficultés géologiques et ont fait preuve d'un optimisme hors de propos.

Conclusion

Il est toujours dangereux de vouloir réaliser une utopie, ce qu'est le CEVA. Malgré ses lacunes et ses omissions, le rapport du Conseil d'Etat ne peut dissimuler le fait que le projet CEVA est un gouffre à milliards, qu'il ne profite pas aux entreprises genevoises et qu'il ne servira qu'à une petite minorité de frontaliers de l'agglomération annemassienne.

Nous ne pouvons que constater les dérives de ce projet mammoth pour les finances genevoises, avec une utilité qui n'est pas démontrée.