

Date de dépôt : 15 octobre 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 M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce rapport lors de ses séances des 23 juin et 29 septembre 2015, sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant et en présence de M. Alan Rosset, responsable budget investissements, DF. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal.

Audition de la cellule d'accompagnement tripartite du CEVA représentée par MM. Jorge Klappenbach, SIT, Carlos Massas, SYNA, Umberto Bandiera, UNIA. MM. Thierry Michel et Jean-Baptiste Ferey, DETA, assistant à l'audition

M. Bandiera désire faire un bilan sur ce qui se passe actuellement sur le chantier et dénoncer certains dysfonctionnements. Il est urgent de prendre des mesures pour vérifier les bonnes conditions de travail, en particulier au vue des futurs travaux prévus de second œuvre. Actuellement, le site du CEVA emploie environ 500 personnes, dont la moitié va perdre prochainement son emploi. Le consortium a refusé toutes négociations avec les travailleurs et il relève par ailleurs que cela manque dans le dernier bulletin du CEVA. Cela représente une grave violation de ce qui était convenu avant la réalisation des travaux. Il désire alerter les parties afin d'entreprendre des mesures qui permettront de faire avancer les travaux dans le respect des conditions de travail. Cette information n'a toujours pas été démentie jusqu'à aujourd'hui.

Les dysfonctionnements sont liés aux conventions collectives, notamment le devoir des entreprises de consulter ses employés ou encore de permettre que les ouvriers prennent une pause le matin. Cela n'est actuellement pas respecté. Il indique par ailleurs qu'ils ont dénoncé depuis 2013 plusieurs cas de sous-enchères au niveau des ferrailleurs et en outre qu'un autre dossier lié au transport autour du CEVA est encore à l'ordre du jour. Le bilan que l'on peut tirer aujourd'hui de ce chantier n'est pas du tout positif. Il y a beaucoup d'inquiétudes et peu de transparence. Les règles du jeu doivent être respectées par tout le monde et cela relève de l'intérêt commun. Certains lots sont attribués et d'autres appelés à l'être prochainement et c'est l'occasion de faire un premier bilan et d'éviter de découvrir de nouveaux cas de violation des conditions de travail. Il se dit par ailleurs heureux de la présence du département car il désire obtenir des garanties de la part de ce dernier sur la poursuite des travaux.

M. Klappenbach pense que le travail effectué au sein de la cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTC) a permis de progresser au niveau de la prévention des travailleurs. Un fonds social a été créé et il y a donc des aspects positifs à ce niveau. Par ailleurs, les secteurs liés au second œuvre sont quelque chose de plus difficile à appréhender car il s'agit d'un domaine où il y a beaucoup plus de sous-traitance. Les lots sont d'une telle ampleur et que cela force donc les entreprises générales à sous-traiter, ce qui pose évidemment beaucoup de problèmes. Il désire donc que l'on peaufine le système mis en place à la CATTC, et consistant à distribuer la liste des entreprises sous-traitantes, qui est en décalage avec la réalité.

M. Massas indique qu'ils ont eu l'opportunité d'engager deux inspecteurs de plus, mais cela n'est pas assez pour l'ensemble du chantier. Ils ont néanmoins réalisé 235 contrôles en 2014, qui concernaient 556 travailleurs et qui ont débouchés sur 62 rapports. Cela était une mission avant tout dissuasive afin que le chantier se passe le mieux possible et que les entreprises respectent les conditions de travail. On trouve néanmoins aujourd'hui des entreprises qui ne veulent pas travailler sur Genève et encore moins sur le CEVA.

M. Bandiera désire souligner qu'au niveau de la qualité de l'emploi il existe un problème, car la moitié des contrats sont temporaires, et il considère que ces laps de temps ne sont pas adaptés. Par ailleurs, il s'étonne du fait que le plafonnement du recours au travail temporaire n'ait pas pu être discuté avec les syndicats. La moitié de la main-d'œuvre est actuellement engagée via ce type de contrat et il désire que cela soit pris en considération pour la suite des travaux du CEVA afin de limiter au maximum le recours au travail temporaire.

Un commissaire (Ve) se demande si les syndicats considèrent que l'on va continuer à payer cette situation de sous-enchère jusqu'à la fin du chantier et s'il va donc y avoir constamment des tensions sociales.

M. Klappenbach indique que la question a été soulevée il y a longtemps. A partir du moment où les travaux de second œuvre ont été attribués pour les 5 gares, le fait de faire de petits lots était aussi le moyen pour les entreprises locales de participer au chantier. Les adjudicateurs se sont engagés à ce moment à ce que les lots soient mieux dimensionnés pour l'entrepreneuriat local.

Une commissaire (S) observe que les syndicats ont fait part d'environ 200 licenciements effectués par le groupe Vinci. Elle désire savoir ce qu'il en est aujourd'hui par rapport aux chiffres actualisés. Par ailleurs, au niveau de la sous-traitance possible du second œuvre, elle se demande si le nombre de contrôleurs va augmenter et si les postes des deux contrôleurs actuels vont être maintenus. Enfin, elle désire savoir quelle est la position des autres partenaires sociaux avec lesquels ils travaillent.

M. Bandiera indique que les informations obtenues proviennent du consortium, lors d'une rencontre demandée par Unia, qui a chiffré sa capacité d'emploi : 206 personnes, dont 12 travailleurs détachés, 106 travailleurs avec un contrat à durée indéterminée et 88 emplois temporaires. La date et les modalités de la résiliation des contrats n'ont pas été communiquées. Par ailleurs, on leur a confirmé vendredi passé que 10 personnes avaient été licenciées en mai 2015. Il indique ne pas avoir d'autres informations formelles, car tout le reste a été récolté auprès des travailleurs. La société a refusé tout type de communication avec les représentants des travailleurs. Les associations patronales expriment beaucoup de regret par rapport à la manière dont les grandes entreprises se positionnent sur le marché local et les conséquences que cela a sur le marché du travail. Les représentants des entreprises genevoises désirent, comme eux, savoir quelles sont aussi les mesures prises par les maîtres d'ouvrages face à la situation. Une partie des élus des communes intéressées par les travaux ont réagi face à la situation car leur autorisation est liée au strict respect des conditions de travail.

M. Klappenbach indique avoir obtenu l'engagement de deux contrôleurs payés par l'Etat. Il y a en tout 12 contrôleurs qui se répartissent l'équivalent de 2 ETP. Il estime le contrôle efficace. En plus du contrôle sur le terrain, il y a un travail au niveau du respect des conventions paritaires effectuées par environ 20 personnes. Certaines entreprises ont été créées spécifiquement pour le chantier, ce qui pose certains problèmes car ce n'était pas non plus le but du projet. Par ailleurs on a découvert une entreprise qui faisait travailler ses employés à 100% et les déclarait à la caisse AVS seulement à 20%. Cette

entreprise n'était même pas annoncée comme entreprise sous-traitante sur le chantier CEVA, ce qui les empêche de détecter la fraude. Ils ont parfois des intérêts communs avec les associations patronales, notamment en matière de conditions de travail, et ils arrivent à se concerter sur ces points précis.

M. Massas ajoute que les contrôleurs sont engagés par la commission de surveillance et il assure qu'ils ont tous été engagés avec des contrats à durée indéterminée.

Un commissaire (MCG) rappelle qu'un accident a eu lieu sur le chantier, ce qui a occasionné un retard de trois mois. Il désire entendre la version des syndicats à ce sujet.

M. Klappenbach indique que les syndicats ont appris cela par la presse et qu'ils ont alors sollicité la commission paritaire. Ils ont appris que l'accident s'était produit car il y avait une mauvaise structure et que la réparation de la structure permettant de poursuivre les travaux a pris beaucoup de temps, d'où le retard de trois mois. Il n'y a pas de pratiques spéciales pour les accidents de travail ; généralement, ces derniers sont couverts par des assurances comme la Suva. L'accès à ce type d'informations est compliqué pour les syndicats, tout comme l'accès au chantier qui est aussi très limité. Les informations sur l'accident n'ont pu être obtenues qu'indirectement et après coup. Il conviendrait d'inclure dans le bulletin trimestriel des mentions liées aux accidents et aux retards de chantier. Les assureurs et la Suva produisent des rapports qui ne sont pas accessibles aux syndicats.

Le même commissaire comprend donc que des ouvriers sont sous-payés et désire savoir ce que font les syndicats à ce propos.

M. Massas explique que, lorsqu'un cas est avéré, le chantier est alors arrêté. En ce qui concerne l'entreprise Arma Tech, le cas a été dénoncé à l'OCIRT, lequel a tout de suite arrêté le chantier. Ce n'est pas la première entreprise du CEVA qui a été épinglée. Il y a toute une procédure qui peut même aller jusqu'à l'exclusion totale des travaux publics. Ils ont obtenu en 2013 la responsabilité solidaire, ce qui oblige les entreprises qui sous-traitent à être responsable de ce qui se passe en dessous chez les sous-traitants. Enfin, la pratique de la commission paritaire du gros œuvre consiste à arrêter un chantier lorsqu'il y a plus de 20 % des ouvriers qui ne sont pas en règles. Il y a eu 3 ou 4 cas sur le chantier du CEVA mais cela va s'intensifier avec le second œuvre.

Le même commissaire désire savoir d'où viennent les entreprises qui sont créées pour le CEVA.

Il s'agit essentiellement d'entreprises venant de France. Il des entreprises qui sont effectivement créées pour le chantier et d'autres qui n'ont en réalité

pas de personnel. Il y a des lots qui sont attribués à Vinci, entreprise générale choisie par les CFF et le Conseil d'Etat. Vinci, qui a d'abord gagné l'adjudication de 40% des lots du CEVA, a créé des consortiums spécifiques pour rassembler des corps de métiers. Pour casser les prix, Vinci a créé une raison sociale au registre du commerce permettant de réduire les coûts des charges du personnel car cette dernière est déclarée comme étant sans employé, alors qu'il y a en réalité 206 contrats de travail. Le maître d'ouvrage est responsable de ce type de montage. La communication doit être la plus transparente possible et les syndicats ne font pas plus que ce que la loi leur permet de faire. Néanmoins les syndicats se tiennent ouverts à la possibilité d'obtenir plus de pouvoir par la commission.

Un commissaire (S) relève que c'est une entreprise italienne qui a gagné les façades métalliques et les vitrages pour les 5 gares CEVA ; il désire savoir comment les syndicats vont vérifier les conditions de salaire et de travail.

M. Massas observe qu'il s'agit ici de travailleurs détachés. Il est compliqué de vérifier des salaires qui seront payés en partie en Suisse et en partie en Italie.

M. Klappenbach indique qu'il existe un problème de peur. Les employés indiquent aux inspecteurs ce qu'ils doivent dire selon les directives de leur patron, en gonflant les chiffres des salaires. Cela représente une lourde carence dans le système de contrôle.

M. Bandiera considère que le choix d'une entreprise italienne relève uniquement de questions de coûts. Le seul moyen de lutte des syndicats est d'organiser les travailleurs, une fois qu'ils auront été sous-payés, et de les faire lutter. Pour lui, les mesures à prendre sont claires, tout comme la forme que doit prendre les contrôles, mais pas encore la façon dont on peut sanctionner les entreprises. Il considère que le second œuvre est un secteur encore plus à risque que le gros œuvre ce qui requiert donc une grande vigilance.

Un commissaire (PLR) salue le travail des syndicats contre le travail au noir. Cependant, il imagine qu'il est logique de créer des entreprises pour un chantier aussi grand que le CEVA et qu'il est normal qu'il y est des employés temporaires. Il se demande donc quelle serait la solution des syndicats. Il observe par ailleurs que, lorsque l'on prend une entreprise existante avec ces propres employés, il n'y a pas ce risque ; il se demande si les syndicats préfèrent donc le choix d'entreprises existantes.

Les syndicats ne sont pas contre la création d'entreprises mais on peut aussi avoir des employés en fixe puisque le chantier est appelé à durer plusieurs années. Il s'agit d'un chantier qui se chiffre en milliards. On parle

donc d'entreprises qui doivent avoir la capacité opérationnelle d'assurer la bonne exécution dans un bon timing. Des discussions ont lieu entre ingénieurs et on sait si une société a la capacité ou pas d'exécuter les travaux demandés. Il s'agit donc de choix dépendant du maître d'ouvrage. Pour maximiser leurs bénéfices, les entreprises choisissent des options comme la création de raisons sociales ad hoc. L'argent public versé à Vinci va à Paris et n'est pas réinjecté dans l'économie locale. Le coût final lié au contrat décroché par Vinci pour le CEVA est de supporter la charge des salariés ; Vinci en l'occurrence se décharge sur les finances publiques en faisant payer l'assurance-chômage. Toute l'opération a été étudiée pour maximiser les bénéfices et socialiser les pertes. Tout cela ne peut pas se faire sous les yeux des autorités qui, de surcroît, tombent des nus lorsque l'on dénonce ce type de montage. Est-ce que tout aurait pu être fait avec les entreprises locales ? Une partie sans doute mais pas l'ensemble du chantier. Le problème réside surtout dans le type d'entreprise qui a été choisi.

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé des travaux du CEVA

M. Barthassat désire qu'il y ait plus de transparence au niveau des adjudications. Un groupe d'experts a donc été mis en place. Cela ne plaisait pas forcément au CFF. Il estime qu'un bon travail s'est effectué et observe qu'il s'agit de deux experts qui connaissent bien les grands travaux. Une première version de ce rapport a été remise au département le 17 octobre 2014 et les recommandations des experts ont été finalisées en janvier 2015. Le rapport a été bénéfique pour tout le monde. Il souhaiterait être présent à l'audition, mais il s'absentera néanmoins si la commission le désire. Il précise ensuite que les rapports trimestriels qui sont régulièrement publiés font figurer une marge de risques à 200 millions (il rappelle que M. Cramer ne souhaitait pas inscrire cette marge au budget afin d'éviter qu'elle soit trop facilement dépensée). Il relève ensuite qu'il y a eu quelques petits problèmes au niveau du chantier, notamment un accident, les crues ou encore l'évacuation des déchets. Il voudrait prochainement faire part de son point de vue sur les derniers mois du chantier auprès de la commission.

M. Barthassat explique qu'il y a quelques blancs sur le rapport mais qu'il ne s'agit pas d'éléments qui doivent être cachés à la commission. Il aurait été malvenu que les entreprises avec lesquelles l'on est encore en train de négocier prennent connaissance de chiffres avancés par les experts et figurant dans le rapport, raison pour laquelle ils ont été effacés. A ce détail près, les experts ont toute liberté pour parler de tous les sujets qu'ils souhaitent aborder.

Audition de MM. Olivier Français et Albert Fournier, experts indépendants, auteurs du rapport sur le suivi des travaux CEVA

M. Français indique qu'il connaît M. Fournier de longue date car ils travaillaient ensemble dans des bureaux privés. Il a été directeur des travaux à la Ville de Lausanne depuis 2000, membre de l'Académie des sciences et de la SIA. M. Fournier souligne qu'il a travaillé dans le privé jusqu'en 2000, et ensuite environ 12 ans comme ingénieur cantonal, chef du service des routes et des cours d'eaux du Valais. Il construisait des ponts d'autoroutes puis ensuite des aménagements souterrains hydroélectriques, des tunnels et notamment la correction du Rhône. M. Français explique qu'il est spécialiste en géotechnique, en particulier de la mécanique des sols, de la mécanique des roches et des dangers naturels. Il ajoute qu'il a été diplômé par le professeur Recordon et que, par le passé, il a travaillé sur Genève comme entrepreneur puis comme ingénieur spécialiste pour des travaux de fouilles en particulier à proximité du lac.

M. Français explique qu'ils ont pu s'appuyer sur M^e Jean-Baptiste Zufferey, dont le travail a été, selon lui, de grande qualité. Ils ont commencé l'expertise par une rencontre avec le comité directeur puis régulièrement avec la direction du projet CEVA. Le travail d'expertise à proprement parler a commencé le 15 juillet 2014 et s'est terminé le 26 janvier 2015. De plus, des difficultés d'agenda des intervenants pendant l'été ont retardé quelque peu la fin de l'expertise. Le fait qu'il y ait plusieurs partenaires a obligé à consolider les chiffres par les différentes parties. Leur analyse s'est portée tant dans les charges que les recettes. Il était compliqué pour eux de répondre à une analyse de risques détaillée car ils n'ont eu dans le temps imparti qu'une vision partielle. Leur travail s'est donc, dans un premier temps, résumé à aller sur le terrain. A cette occasion, ils ont pu apprécier la qualité du travail et des personnes. La durabilité des ouvrages, selon eux, ne peut pas être mise en doute. Compte tenu des travaux mis en œuvre et de la mission confiée, ils se sont particulièrement attardés aux ouvrages souterrains. Ils ont demandé que les rencontres avec les entreprises et les bureaux d'ingénieurs se fassent sans tierces personnes, et en particulier de la direction de projet, ce qui a permis des réponses assez franches. Par ailleurs ils ont fait à chaque fois un procès-verbal de séance, tout en soulignant que ces pièces n'appartenaient qu'aux experts. C'est sur la base de ces pièces qu'ils ont établi le rapport de 30 pages, avec une série de recommandations. Une synthèse de 4 pages a aussi été écrite pour préparer la présente séance. Cette dernière est distribuée à la commission, à la demande de la Présidente, la commission n'ayant pas reçu le rapport.

Un commissaire (MCG) indique que l'évacuation des déchets a été présentée comme un détail par le magistrat. Il estime néanmoins que cela n'est pas un détail car le traitement des déchets risquerait de coûter jusqu'à 319 millions, voire plus, car un supplément de 206 millions a été demandé par Vinci. Il a des craintes à ce sujet et il désire connaître le point de vue des personnes auditionnées.

M. Français estime qu'il est courant, dans des projets complexes, qu'il y ait des revendications importantes de la part des entreprises mandataires. Le travail est bien fait et les mandataires sont de qualité. Ils ont rendu attentif le comité directeur sur le fait qu'il convenait de traiter ce point le plus rapidement possible car il y a en effet des risques d'une plus-value importante. La qualité des matériaux excavés a conduit l'entreprise à devoir les emmener vers une décharge spécifique hors de Suisse. Il n'était pas dans leur mission d'évaluer les risques quantitatifs. La direction de projet était en négociation avec le groupe Vinci à ce sujet.

M. Fournier explique qu'ils ont donc identifié les risques et qu'ils se sont ensuite fait une idée de la situation à travers des entretiens individuels. Ils ont essayé de différencier les risques des autres plus-values, qui sont quelque peu mélangées dans les rapports financiers. Il est difficile de distinguer ce qui relève des dépassements de quantités, des risques techniques, des revendications et des offres complémentaires.

Un commissaire (UDC) rappelle qu'il y a eu des soucis au niveau de la creuse des tunnels et des bruits solidiens. Il désire savoir si les experts pensent qu'il y aura un risque financier en plus lié à cela.

M. Fournier souligne que ces risques ont été identifiés : les éventuels dédommagements aux propriétaires pour les désagréments dus aux bruits et vibrations et les risques de tassement. Cela est résumé dans la recommandation n° 2. La direction de projet a fait une projection financière sur cette thématique, mais sans pouvoir se prononcer sur la justesse du chiffre estimé. Par ailleurs, ils ont demandé que le coût global projeté soit révisé, en l'état des connaissances actualisées de la direction de projet.

Les risques minimaux étaient estimés, dans les bulletins trimestriels de l'année dernière, à 11 millions. Il n'était pas raisonnable de parler de risques minimaux avérés, mais au contraire il serait plus judicieux de parler de risques pondérés. On voyait, en septembre 2014 déjà, que certains risques étaient inévitables. Il convient de reconnaître que la direction de chantier a toujours essayé de compenser les risques par des économies.

Il est très difficile de rendre public le coût réel d'un objet, car il existe une pression politique. Il existe deux stratégies : soit l'on annonce à l'avance une

somme de base, soit l'on prévoit de faire des crédits supplémentaires. On a ici choisi de gérer la ligne de risques de manière transparente. Ils ont la certitude que les risques annoncés avant la première creuse étaient raisonnables. Toutefois, les incidents récents de cette année ont d'autres conséquences.

Un commissaire (PLR) désire comprendre la distinction entre les risques avérés et les risques potentiels. Il se demande donc s'il convient vraiment de distinguer cela dans le budget.

M. Français observe que, dans un projet d'une telle ampleur, il convient d'être attentif sur trois points, à savoir les réserves sur les quantités, les divers et imprévus et les risques de projet. En ce qui concerne les réserves de quantités, celles-ci dépendent de l'état des détails de projet et sont en général de l'ordre de 5 à 7%. Il précise que les « divers et imprévus » sont en principe définis avec le maître de l'ouvrage et en phase de soumission et projet définitif de 5 à 10%. En ce qui concerne les risques de projet, ils sont nombreux et dépendent de la nature du projet, par exemple il peut y avoir des évaluations des risques sur l'achat de la marchandise (que l'on achèterait en euros), sur une modification de la convention collective ou de la loi, etc. Il souligne ensuite que les bruits solidiens et les risques de tassement peuvent avoir des conséquences difficiles à apprécier. Pour éviter les abus, il convient de faire des expertises préalables sur place et dans les bâtiments environnants. Ensuite, selon les mesures, l'on définit les risques de tassement. Enfin, plus l'on a des moyens mis en œuvre pour prévoir les risques de tassement, plus l'on diminue ces derniers. Il est précisé que le principe de cette méthodologie est celle de la direction du CEVA.

M. Fournier observe que le dernier bulletin « CEVA trimestriel » mentionne un volet « risques » de 200 millions où tout est mélangé, alors qu'ils recommandaient de distinguer les dépassements de quantités, des autres risques afin de savoir si l'on est quand même dans la cible. Concernant les revendications déjà annoncées, ils ont recommandé de traiter ces dernières le plus rapidement possible. Il faudrait donc être plus précis en différenciant les différents types de risques. On dit dans la presse que le budget du CEVA est dans la cible alors qu'il y a un montant estimé de 200 millions de risques. Il estime qu'il y a donc une confusion au niveau de la communication.

M. Français lit la recommandation n° 3 et souligne qu'il y a eu une divergence méthodologique de construction sur Pinchat et qu'il y avait lieu de rapidement traiter cette divergence. Aujourd'hui, ce point est traité et la direction de chantier est apte à estimer la projection de coûts du projet de ce

lot. Il considère qu'il convient de traiter la série de risques par rapport à la méthode d'exécution projetée.

Le même commissaire se demande si les auteurs préconisent de voter des crédits complémentaires déjà cette année.

La ligne risque, en 2009, n'a pas été votée. Ils ont recommandé de proposer en 2015 la préparation des crédits supplémentaires car ils estimaient qu'en 2015, l'on connaîtrait le coût global du projet. Mais ils ne sont pas capables de contrôler l'ensemble des risques liés au lot 7 car il y a eu entre-temps de nouveaux éléments à prendre en compte. Ils avaient seulement des ordres de grandeur, mais la communication de la direction de projet est ambiguë. Actuellement, on ne peut pas dire si les risques sont de l'ordre de 200 ou 300 millions. Il s'agit d'une question politique sur le fait que l'on annonce le coût global en 2015 ou alors en 2016, car cela pourrait perturber les négociations en cours. Ce choix est de la responsabilité de la direction de projet.

M. Fournier précise qu'ils se sont en effet posé la question du moment opportun pour demander des crédits supplémentaires. La réponse est souvent le plus tard possible, pour avoir une meilleure connaissance. La direction de projet a jugé opportun de se déterminer après que 50% des tunnels aient été excavés. Ce choix est propre au comité directeur et est certainement une bonne idée. Par ailleurs, la Confédération fait, pour l'autoroute, une planification financière roulante rectifiée au fil des années et incluant des corrections.

Le commissaire (EAG) remercie les experts pour leur travail. Il explique ne pas avoir compris les décisions de l'autorité ; il se demande s'il y a eu une augmentation du programme ou alors s'il s'agit de décisions qui auront trait à des travaux complémentaires nécessaires. Concernant la nécessité des crédits complémentaires, il désire savoir s'ils estiment que les risques identifiés ont été repoussés ou même niés au départ.

M. Français lui répond que les risques ont été quantifiés et non niés par la direction de projet. Il ajoute que dans les transalpines, la notion de risque est clairement identifiée en amont du projet. Tous les trois mois, des rapports rendent compte de l'évolution de ces risques. Les risques sont connus des partenaires, mais les crédits n'ont pas été votés.

M. Fournier précise que le rapport Bächtold et Moor de 2009 établi à la demande du comité directeur et de la direction de projet demandait de prévoir une réserve lors de l'établissement des plans de financements. Les marges d'erreur demandées aux mandataires lors de l'établissement du projet étaient de l'ordre de 20% pour l'avant-projet et de 10% pour le projet de

construction. Ils étaient d'accord sur le fait que l'on pouvait prendre aussi une réserve potentielle pour les risques. Les décisions se prennent par les trois partenaires (CFF, Genève et Confédération) notamment au niveau de la conception architecturale. Y a-t-il eu des demandes supplémentaires de la part de l'autorité politique ? Non. Pour les experts, la base de réflexion était le budget 2011. Le projet a tout de même pris une enveloppe financière beaucoup plus grande que ce qui était prévu initialement, du fait d'exigences techniques et administratives, même si la direction a essayé de réaliser les travaux au meilleur coût possible. Cela a été rendu difficile, notamment à cause du concept Jean Nouvel.

Une commissaire (S) se demande si la recommandation au niveau des plus-values immobilières vise à ce que l'on puisse avoir une image complète.

Le tableau de planification figurant dans les rapports semestriels n'allait que de 2014 à 2017 et ils ont constaté que, après calculs, il manquait des sommes importantes. L'une des réponses était que, puisque des projets immobiliers avaient été décalés par rapport au projet CEVA, le financement a été aussi décalé et le rapport ne faisait figurer que cinq années, ce qui au final a résolu une partie de l'incertitude. En outre, ils ont constaté que, pour les passages du Pont-Rouge, l'on arrive dans les chiffres prévus, pour autant que les crédits adjacents soient pris et que les dernières discussions aboutissent comme prévu. De fait, ils ont eu de la peine à consolider les divers éléments. Il y a plusieurs partenaires, mais il souligne néanmoins qu'ils ont toujours eu les réponses à leurs questions, ce qui leur a permis de produire un tableau consolidé montrant que les recettes attendues sont celles qui avaient été au départ annoncées.

Concernant la volonté politique de faire de ce chantier un chantier exemplaire, les auteurs du rapport ont constaté des mesures de sécurité supérieures à la moyenne. Les conditions de travail sont donc optimales. Ils n'ont toutefois pas analysé les aspects sociaux des entreprises.

Un commissaire (MCG) observe qu'ils écrivent plutôt avec prudence alors qu'ils semblent, selon lui, plus catégoriques lorsqu'ils parlent. Il se demande donc si l'on peut être sûr de ce montant de 200 millions. Concernant la juste évaluation du risque, il se demande s'il existe encore un grand élément d'incertitude.

M. Fournier explique qu'ils ont fait une simulation en prenant des limites, avec des revendications de la part des entreprises toujours plus hautes que l'avis du maître d'ouvrage. Ils ne peuvent toutefois pas se prononcer sur les chiffres, car ils n'ont pas fait de contrôles des quantités de matériaux. Par ailleurs, il y a, dans le rapport trimestriel, sur les 200 millions de risques,

137 millions de risques pondérés. Cela relève cependant de risques estimés en septembre 2014. Ils ne peuvent pas assurer ce chiffre, car ils auraient dû faire pour cela une expertise détaillée sur l'ensemble des chantiers. Les risques ont été identifiés mais pas quantifiés. Ils se doivent, en tant qu'experts, d'être mesurés dans leurs propos, mais ils ont la certitude que les 200 millions constituent un chiffre plausible. Celui-ci, tout comme le planning, doit toutefois être revu suite à l'arrêt du chantier du tunnel de Champel.

Le même commissaire observe qu'ils demandent un tableau complet des recettes des dépenses liées aux sociétés de valorisation immobilière. Il se demande quel est l'intérêt de cela.

M. Fournier explique que cela permettait d'avoir les dépenses et les recettes prévisibles sur la totalité des années. Il souligne qu'il va manquer de l'argent liquide car les projets immobiliers se réaliseront plus tard que le projet CEVA.

Le commissaire (Ve) désire revenir sur la pondération des risques. Il désire savoir quelle est la part divergente, sur les 200 millions.

M. Fournier indique que, depuis le début de l'expertise en juillet 2014 et les échanges avec la direction de projet, ils ont constaté que certains points ont déjà été corrigés, notamment au niveau des risques. Il indique que l'on arrive toujours à environ 140 millions de risques pondérés, sans connaître le chiffre exact. Le risque de tassement sur le tunnel de Pinchat par exemple pourrait être transformé par des mesures constructives complémentaires et donc ne figurerait plus dans les risques, mais dans les dépassements, raison pour laquelle il demande de différencier cela. La direction de projet négocie toutes les revendications avec chaque entreprise et mandataire. Toutefois, ils n'ont pas connaissance des derniers résultats de ces négociations et donc ils ne peuvent pas donner de chiffres avec certitude. Il précise par ailleurs que les négociations pour Pinchat sont terminées.

Le commissaire (Ve) observe qu'ils préconisent que les demandes de crédits complémentaires soient entreprises ; il se demande pourquoi.

M. Français indique qu'il faut assurer la liquidité des entreprises et ajoute que la gestion des flux financiers dépend autant de la Confédération par l'OFT que du canton de Genève. Ces procédures peuvent être longues et il y a lieu de prendre en compte ce paramètre. Il y a peut-être des règles de financement et de gouvernance à mettre au clair le plus rapidement possible. Il pourrait y avoir des problèmes de trésorerie dans un ou deux ans et il faut donc en tenir compte.

Un commissaire (S) désire savoir comment se situe le chantier du CEVA par rapport au RER de Zurich ou du métro de Lausanne. Il se demande s'il y a trop de partenaires sur le CEVA et si les autres cantons sont plus rigoureux qu'à Genève.

M. Français observe qu'il semble difficile pour Genève de travailler avec deux autres partenaires, même s'il n'y en a qu'un en réalité. Pour des projets complexes et avec plusieurs partenaires, il aurait été idéal que l'organe chargé de l'exécution des projets soit indépendant des parties afin qu'il rapporte, de manière froide, à l'un comme à l'autre. La complexité du projet explique aussi en partie le fait que l'on ait confié aux CFF ce projet. La méthode CFF est assez rude et l'autorité doit donc s'engager fortement dans les discussions. Enfin ce n'est pas seulement le politique qui fait les projets : il y a des difficultés pour trouver les gens qui ont les bonnes compétences autant à Lausanne qu'à Zurich ou Genève pour diriger ce type de projet. Il n'est pas facile de construire, mais l'on peut faire un reproche au niveau des lots qui ont été choisis et qui sont inconsistants. Par exemple, le lot d'asphalte et de plafond a été choisi sur recommandation de tiers et donc il y a eu après coup une discussion avec les métiers de la construction. Finalement, ils ont parfois eux-mêmes fait les mêmes erreurs et il n'y a pas un chantier où il n'y a pas d'erreurs.

La Présidente se demande si leur mandat est aujourd'hui terminé.

M. Fournier lui répond par l'affirmative. Leurs recommandations n'ont pas changé depuis janvier et il estime qu'elles sont toujours justifiées. M. Français ajoute que la prise de connaissance de la population genevoise sur ce projet est un élément qui doit être amélioré et qui fait partie de l'une de leurs recommandations. Il conviendrait par exemple de permettre à la population d'accéder à une fouille pour montrer à la population ce que l'on fait, apprécier les travaux et les conditions de travail et donner envie aux jeunes d'exercer les métiers de la construction.

Audition finale de MM. Barthassat, Michel et Ferey

M. Barthassat n'a pas grand-chose à rajouter à sa dernière intervention. Il avait tenu à ce qu'il y ait un groupe d'experts afin qu'ils puissent avoir un regard extérieur par rapport aux tensions autour du CEVA. Il avait invité les experts à parler en toute transparence. Il attend surtout aujourd'hui les questions des commissaires. Ce week-end de fin septembre ont eu lieu les portes ouvertes des chantiers, lesquelles ont eu un grand succès. Le souci principal du Conseil d'Etat est de continuer à vérifier que tout ce qui se passe autour du CEVA se fait correctement, notamment au sein des entreprises et

au niveau des adjudications. La commission a reçu en primeur le rapport caviardé au sujet des soumissions des entreprises ; toutefois ce document devrait à terme être rendu public. Les problèmes divers avec les entreprises sont en train de se résoudre. Les 200 millions évoqués figurent toujours comme une part de risque et non comme un dépassement de crédit. M. Da Trindader veille à ce que le budget soit respecté et le budget est actuellement bien tenu et le suivi du chantier est bon.

M. Ferey indique qu'au début du mois d'octobre, le percement du Tunnel de Pinchat aura lieu ; il souligne qu'une cérémonie aura lieu à cette occasion et considère qu'il s'agit d'un évènement positif qui montre que le chantier avance.

Un commissaire (UDC) indique que l'on avait fait part d'un problème au niveau de l'évacuation des déchets de la gare des Eaux-Vives et que le groupe Vinci était venu avec des revendications à ce sujet ; il désire savoir si l'Etat entend dédommager l'entreprise. Par ailleurs, il se demande s'il reste encore des adjudications à faire.

M. Barthassat explique que tout se négocie constamment, qu'il y a parfois des dépassements, mais que ces derniers peuvent être rattrapés par des économies ailleurs. L'évacuation des déchets est un problème en effet, mais la manière d'évacuer faisait déjà partie de l'appel d'offres. Les responsables du CEVA précisent dans les soumissions que les entreprises doivent utiliser au maximum les éléments évacués et cela est pris en compte dans les négociations. Lorsque la creuse des tunnels arrivera à la moitié, un nouveau bilan financier sera effectué. Lors du prochain Copil, il rappellera la nécessité d'obtenir un nouveau bilan rapide. Enfin, la Confédération soutient beaucoup le canton par rapport aux pressions exercées.

M. Ferey souligne qu'ils ne rentrent pas du tout en matière au niveau des revendications de Vinci. Concernant les soumissions restantes, il reste les infrastructures ferroviaires (notamment la pose des rails), lesquelles constituent un gros marché de plus de 100 millions ; l'analyse est en cours et il devrait y avoir une adjudication prochainement. Par ailleurs, il reste encore quelques autres marchés moins importants. Le gros des marchés sera attribué d'ici à la fin de l'année 2015.

Le même commissaire désire savoir si les CFF prendront en charge une partie du risque identifié.

M. Ferey indique que la répartition actuelle est, pour l'ensemble du chantier, de 55% pour la Confédération et de 45% pour le canton. Les risques portent sur des travaux pour lesquels la Confédération paie plutôt 66% et le canton 33%. Il s'agira plus ou moins d'un rapport 60% / 40%. Un bilan sûr à

mi-2016 pourra passablement éclairer la situation, une fois que l'on aura atteint la moitié de la creuse des tunnels. Lorsque la creuse atteindra la moitié de la distance visée, le bilan pourra confirmer si ces 200 millions de risque sont nécessaires. D'un côté, il a fallu plus de transparence, raison pour laquelle ces 200 millions ont été évoqués, mais, pour sa part, il n'a pas envie que ces 200 millions soient dépensés. Tout est actuellement fait pour qu'il n'y ait pas de mauvaises surprises et que le montant du risque soit grandement réduit.

Le commissaire (EAG) désire féliciter le Conseil d'Etat pour la journée de portes ouvertes ; il indique avoir été étonné de voir autant de familles visiter les sites.

M. Barthassat considère que ses services ont effectués un très bon travail et précise qu'il avait à cœur que beaucoup de collaborateurs soient présents afin de pouvoir répondre à un maximum de questions, y compris celles provenant des enfants. Il a pu constater que beaucoup de personnes ne se rendaient pas compte du cheminement du CEVA et que la visite a donc permis de corriger partiellement cela. On n'attendait pas autant de personnes. La fermeture de toutes les routes n'a pas été possible et l'absence de la PC a obligé à faire venir un maximum de collaborateurs. Pour des raisons de sécurité, les familles à vélo n'ont pas pu faire le trajet de la voie verte sur leurs « montures », notamment car il y avait des pierres sur le parcours, ce qu'il regrette quelque peu. Il est prévu de faire des visites tous les deux ans car l'on ne peut pas en faire tous les six mois à cause des coûts. Des visites sont aussi organisées pour les collègues, les associations, les groupes économiques, ou encore les groupes touristiques.

Un commissaire (UDC) se demande si l'on se trouve toujours clairement dans la cible d'une ouverture pour décembre 2019.

M. Barthassat indique que l'on est plus ou moins dedans, à deux mois près. S'il devait y avoir un dépassement dans le délai, certains tronçons seraient ouverts avant d'autres.

Un commissaire (MCG) désire revenir à la question des nuisances sonores et demande si les riverains des chantiers ont reçu des réponses satisfaisantes et si les problèmes de fissures ont été résolus. En outre, il se demande si les problèmes de licenciements abusifs, relevés par certains syndicats, ont été réglés.

M. Barthassat observe que les nuisances sonores ont surtout eu lieu vers le Bachet-de-Pesay. Il n'y a plus vraiment de plaintes aujourd'hui car les travaux de cette partie du chantier sont à bout touchant. Des experts sont allés vérifier que les nuisances avaient cessé. Il existe un problème au niveau des

normes définissant le moment où il est nécessaire d'arrêter un chantier. Ils ont proposé à des familles d'être hébergées ailleurs. On va bientôt procéder à des simulations et il est nécessaire de ne pas lésiner sur les couches de béton de protection, car l'on ne pourra pas revenir en arrière par la suite.

M. Ferey relève que l'on avait parlé de fissures qui avaient eu lieu dans de vieux garages ; il explique que les réparations ont été prises en charge par les responsables du CEVA, mais il souligne qu'il s'agit de fissures mineures dont le coût n'était pas conséquent. Il n'y a pas eu d'autres cas. Ces risques peuvent avoir lieu pendant la creuse, mais aussi par la suite. Un mètre par jour semble peu, mais cela montre toute l'attention qui doit être portée pour fournir un travail de cette qualité. On surveille en permanence ce qui se passe en surface ; on est actuellement au dixième des tassements prévus au niveau du tunnel de Champel. Concernant la sous-enchère salariale, les travaux sont suivis par la commission d'accompagnement des travaux du CEVA. Le licenciement de 10 personnes était une maladresse de la part l'entreprise, qui ne pouvait normalement en licencier que 5 ; les licenciements ont été annulés et les négociations ont été reprises de façon normale et suivies par l'office cantonal de l'emploi.

Vote

La Présidente soumet au vote le RD 1093 :

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

Contre : –

Abstentions : 7 (3 MCG, 4 PLR)

La Commission des travaux prend acte du RD 1093 et vous prie d'en faire autant.

Olivier Français
Ing.dipl. EPFL

Albert Fournier
Ing.dipl. EPFL

CEVA Rapport d'expertise de janvier 2015

Audition du 23 juin 2015
par la Commission des travaux du Grand Conseil du Canton de Genève

1. Définition du mandat

Selon mandat confié par le COPIL CEVA, l'expertise pour buts :

Volet 1 : Analyse des risques en matière de maîtrise des coûts et des délais afin de répondre à la question :

« Les membres du comité de pilotage CEVA disposent-ils d'une image fiable des risques et de l'avancement du projet ? Les indicateurs du reporting trimestriel communiqués au COPIL, reflètent-ils de façon adéquate l'évolution du projet, de la date de mise en service ainsi que des coûts finaux attendus ? »

Volet 2 : Analyse du processus d'attribution des marchés publics et des risques inhérents à ceux-ci.

« Le manuel de projet, les procédures d'attribution des marchés publics et les contrôles-clé mis en place sont-ils susceptibles de garantir une adjudication des marchés publics conforme à l'usage de la législation fédérale en vigueur ? »

Il s'agit d'une appréciation qualitative sur la conduite des travaux, les processus de décisions, l'identification des risques du projet à l'attention des autorités représentées au COPIL.

Au vu de la durée de l'expertise, plusieurs suggestions et recommandations transmises lors des entretiens avec la Direction de Projet ont été mises en œuvre spontanément avant remise du rapport.

2. Mise en œuvre du mandat

Après une première rencontre avec le COPIL et remise des documents, le 20 juin 2014 les experts ont effectué une visite des chantiers et consulté les documents de base du projet. Cette première analyse a été complétée par de nombreux entretiens avec les autorités, la direction de projet, les mandataires ingénieurs et architectes et les principales entreprises de gros-œuvre. Ces entretiens ont été conduits bilatéralement avec les experts sans participation de la Direction du projet de façon à obtenir des informations directes et spontanées. Ils ont été consignés dans des

procès-verbaux reconnus mais pas destinés à communication externe. Un résumé synthétique figure dans le rapport d'expertise.

Cette première phase a été conclue en octobre 2014 par une présentation au COPIL des conclusions provisoires. Lors de cette rencontre, il a été convenu de procéder à des entretiens et des investigations supplémentaires en vue de la remise du rapport final en fin d'année 2014. Les experts techniques ont également reçu mission de contacter M. le Professeur Zufferey, expert juridique afin d'analyser ensemble un objet significatif d'application des marchés publics.

3. Conclusions essentielles

- De **façon générale**, le projet est mené avec rigueur et les travaux en cours sont de bonne qualité.
- Depuis la **votation populaire de 2009**, le projet a subi des contraintes administratives et juridiques qui ont induit un retard de plus d'une année et demi. Le projet a quant à lui fortement évolué, en particulier au droit des stations. Il a été affiné suite aux expertises qui ont permis de réévaluer des appréciations géologiques et techniques ainsi que de prendre en compte des exigences de sécurité et de conformités aux normes.
- Lors du **développement de projet**, d'importantes modifications ont été entreprises dans l'objectif, d'une part de procéder à des améliorations indéniables d'exploitation, et d'autre part de supprimer des éléments structurels dans un objectif d'économie. Ces modifications parfois contradictoires ont conduit forcément à des frais d'études supplémentaires.
- La **partie architecturale** des stations a fait l'objet de nombreuses études. Afin de garantir le respect du budget, les projeteurs avec la direction du CEVA sont encore en train d'optimiser le projet d'exécution tout en préservant le concept initial du groupement d'architecture Jean Nouvel et en respectant toutes les exigences techniques et sécuritaires.
- Le **plan de financement** a été revu à plusieurs reprises pour aboutir à un devis général en 2011. Ce devis complet a été établi de façon correcte mais il ne comportait pas de réserve pour risques. Ce choix stratégique, basé sur l'objectif louable de compenser les surcoûts par des recherches d'économie a pu être respecté jusqu'à l'année dernière. Toutefois, il apparait clairement que les économies encore possibles ne pourront compenser les surcoûts prévisibles.
- L'**analyse de risque** a été initiée en 2009 par le « Rapport Bächtold et Moor» Cette expertise a traité essentiellement des risques techniques concernant les travaux souterrains et ferroviaires. Les risques techniques, administratifs et financiers répertoriés au fil de l'avancement du projet ont été reportés dans des tableaux mis à jour trimestriellement. Les tableaux figurant dans les rapports trimestriels comportent les risques maximaux recensés, les risques minimaux avérés et les risques maximaux pondérés par la probabilité d'occurrence.
- La **structure de base** des appels d'offres est conforme à la loi des marchés publics mais peu usuelle dans la répartition des lots. **Les usages de mise en soumission** et de constitution des lots font l'objet d'une évaluation critique de

notre part. La répartition des lots mis en soumission avait fait l'objet de réflexions approfondies par le COPIL. Les lots de travaux souterrains et de génie-civil sont relativement grands à l'échelle des entreprises de la région, ce choix a été dicté par la direction de projet et du COPIL afin de diminuer le nombre d'interfaces. En ce qui concerne la construction des stations, le choix de grouper par lots technologiques transversaux les corps de métier peut se justifier par l'exigence d'identité sur l'ensemble du CEVA. Une répartition plus conventionnelle aurait facilité l'accès des entreprises régionales.

- **Les délais** étant liés essentiellement à l'avancement des chantiers de tunnels, aux adjudications du second œuvre et des équipements techniques, les experts n'ont pas été en mesure d'apporter des informations plus précises que celles remises aux autorités à ce sujet en mars 2014.

- **L'information** du COPIL et des autorités représentant les Maîtres de l'œuvre a été effectuée régulièrement et de façon détaillée. La présentation adoptée au début du projet a dissocié les risques recensés des pronostics de coûts finaux. Ce choix initial donne aujourd'hui à première lecture des bulletins trimestriels une impression trop optimiste de la situation financière du projet.

4. Recommandations

- Révision du MAPRO :

Le Manuel de projet devrait être révisé en y apportant les changements intervenus depuis 2012. Les tâches et les compétences respectives du COPIL (Comité de pilotage) et du CODIR (Comité de direction) devraient être revues et clarifiées.

La périodicité des mises à jour pourrait être revue et faite annuellement ou lors de changements importants survenus dans l'année.

- Estimation du coût final:

L'estimation du coût final doit être révisée en y ajoutant les dépenses manifestement inévitables telles que dépassements des quantités prévues en soumission et travaux complémentaires exigés par nécessité technique ou décision de l'autorité.

Une revue générale de projet devrait être entreprise en 2015 de façon à définir au plus juste le coût final en y incorporant notamment les résultats des dernières adjudications, les travaux complémentaires dans les tunnels et les frais de gestion des matériaux.

Il y aurait lieu d'intégrer dans le budget également le montant des risques pondérés de façon à améliorer la transparence de la gestion financière.

- Plus-values immobilières :

Un tableau complet des recettes et dépenses liées aux Sociétés de valorisation immobilière en relation avec le CEVA doit être porté dans les rapports semestriels.

- Risques de projet :

Le tableau des risques doit être restructuré en différenciant les risques de projets des autres sources connues de dépassements telles que dépassements de quantités, offres complémentaires, revendications,... Une réserve pour risques résiduels devrait être introduite.

- **Travaux souterrains :**

Les revendications liées à la méthode d'excavation du tunnel de Pinchat ont fait récemment l'objet d'un accord entre le Consortium et le MO. De même, les divergences apparues sur le chantier du Tunnel de Champel et l'arrêt des travaux après l'accident de fin 2014 risquent d'avoir une incidence non négligeable sur le planning général.

Les devis et planning devront être revus et adaptés en fonction des avenants contractuels convenus lors de la reprise des travaux.

- **Construction des stations :**

Les devis et plannings devraient être rectifiés en fonction des dernières décisions d'adjudication prises par le COPIL. Concernant la formalisation des contrats des lots A, B et C nous partageons entièrement les recommandations exprimées par l'expert juridique.

- **Crédit complémentaire :**

En confirmation des annonces préalables faites au CODIR et au COPIL depuis 2012 il apparaît clairement qu'une demande de crédit complémentaire s'avère inéluctable et qu'elle devrait être entreprise cette année encore à fin de garantir la trésorerie du projet.

- **Revue de projet :**

Afin de garantir la fiabilité de la demande de crédit complémentaire, une revue générale de la planification financière devrait être entreprise sans tarder en y intégrant tous les éléments connus à ce jour et en y ajoutant une réserve générale pour risques résiduels, libérable en cas de nécessité par le COPIL.

Réserve : La présente expertise a été établie sur la base des documents reçus, des entretiens effectués et de deux visites de chantiers. Les experts n'ont pas vérifié matériellement les données remises par les personnes auditées. Le montant global de la réserve pour risques d'un ordre de grandeur de 200 Mios paraît plausible mais un engagement des experts sur le montant cité nécessiterait des investigations de plus grande envergure et des contrôles matériels approfondis.

- **Communication :** La communication est bien faite via le site internet. Elle pourrait être améliorée par l'organisation de visites guidées et la présentation de films des travaux en cours dans les locaux existants à proximité des chantiers.

Un programme de visites ouvertes et régulières permettrait aux riverains et à la population de se rendre mieux compte de l'ampleur et de la complexité des chantiers et de s'approprier l'œuvre au fil de l'avancement des travaux et des aménagements urbains liés au CEVA.

Genève, le 23 juin 2015

Olivier français

Albert Fournier