

Date de dépôt : 18 octobre 2016

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. Christo Ivanov (page 1)

Rapport de minorité de M. Christian Flury (page 6)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 20 et 27 septembre 2016 pour étudier le RD 1145.

Elle a siégé sous la présidence de M. Sandro Pistis. Le procès-verbal a été tenu par M. Sébastien Pasche. Qu'ils soient remerciés de la qualité de leur travail.

A également participé aux travaux de la commission : M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique. Qu'il soit ici remercié de son apport apprécié aux travaux de la commission.

Présentation du RD 1145 par M. Cédric Joseph, ingénieur cantonal (DETA), M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire adjoint (DETA), et M. Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées (DETA)

Le président souhaite la bienvenue aux représentants du département et leur cède la parole.

M. Ferey indique qu'il avait déjà présenté ce rapport divers au printemps et qu'il n'y a pas réellement de nouveaux éléments. Un surcoût prévisionnel de 51 millions avait été annoncé.

Il observe que la creuse de Champel se passe un peu plus rapidement que ce qui était prévu, ce qui est positif. En outre, il indique qu'il y avait eu une demande, notamment du personnel des HUG, de rajouter un ascenseur sur chaque quai de la gare de Champel, afin que, en cas de panne ou autre, il n'ait pas de souci.

Il précise qu'il y a eu validation pour l'ajout de ces ascenseurs et que le devis est estimé à environ 800 000 F suisses.

Il relève que de nouvelles adjudications ont été faites, notamment pour le marché de la ventilation, qui est moins cher que prévu, ce qui a permis de contenir la dépense faite pour les ascenseurs. Il indique également que l'adjudication des travaux de la voie verte est imminente et qu'il s'agit de l'un des dernier gros marchés adjugés dans le cadre du CEVA.

M. Joseph souligne que, à l'avenir, les deux prochaines étapes sont l'ouverture de la voie verte en 2017 et une mise en service partielle à Lancy-Pont-Rouge également en 2017.

Un commissaire (Ve) estime qu'il y a un petit souci au niveau de la voie verte, car il se demande si l'on est sûr qu'il n'y aura pas de véhicules motorisés sur cette dernière.

M. Ferey indique que, en effet, il n'y aura que de la mobilité douce sur cet axe.

Un commissaire (Ve) souligne que l'on n'aimerait pas que la voie verte soit tout de suite envahie par des motos.

M. Joseph précise qu'elle est conçue pour les piétons et les vélos et il observe que, puisque la voie passe par cinq communes différentes, il faudra qu'il y ait des mesures prises entre chaque commune pour éviter que des véhicules qui ne sont pas autorisés y pénètrent.

Un commissaire (Ve) indique que le secrétaire général de la FMB a souligné que les remblais étaient distribués jusque dans le sud-est de la France, à Avignon. Il se demande ce qu'il en est selon la DGGC.

M. Ferey indique qu'il conviendrait de demander cela à la direction du CEVA mais affirme être surpris d'entendre que ces remblais ont été emmenés jusqu'à Avignon.

Un commissaire (Ve) se réjouit par ailleurs que la creuse du tunnel de Champel aille plus rapidement que prévu.

M. Ferey indique que, si l'on continue au rythme observé ces deux ou trois derniers mois, cela laissera peut-être des marges plus grandes pour les essais finaux des trains avant la mise en service.

Un commissaire (PLR) indique qu'il s'est glissé sur la voie verte à pied et il trouve que c'est impressionnant.

Il n'aimerait pas que l'on ait, à l'occasion des travaux de cette voie, une nouvelle adjudication qui parte à l'étranger car il s'agit de pépiniéristes, de paysagistes et donc des corps de métiers qui intéressent nombre d'entreprises genevoises.

M. Joseph indique qu'ils se doivent de respecter les règles des marchés publics. Il affirme qu'ils sont donc juridiquement propres.

Un commissaire (UDC) estime qu'il est quand même surprenant que le lot pour la ventilation ait été attribué à une entreprise de Villeurbanne, alors que bon nombre d'entreprises de Genève sont capables de faire ce travail.

M. Ferey précise qu'il s'agit d'un consortium au sein de laquelle deux entreprises genevoises travailleront et poseront les fournitures qui, elles, seront fournies par l'entreprise de Villeurbanne. Il ajoute que, au niveau du coût et de la méthodologie proposée, il s'agissait de la proposition la plus intéressante.

M. Joseph ajoute que le coût proposé par ce consortium est 40% moins cher que la deuxième meilleure proposition.

M. Ferey ajoute que la méthodologie proposée rentre aussi en ligne de compte.

Un commissaire (UDC) indique que c'est lui qui a posé une QUE sur l'adjudication du lot de ventilation. Il relève que l'adjudication sur les travaux du tunnel des Carpates, c'est l'entreprise suisse Implenia qui est sortie première. Or l'adjudication a été attribuée à une entreprise française sortie deuxième. La France protège son marché intérieur ! Quelle équité, quelle justice ? Il y a de quoi se révolter !

M. Joseph considère que le député a raison sur ce point.

Un commissaire (UDC) se demande ce qui se passe au niveau du renforcement des mesures contre les bruits de chantier et il rappelle qu'il y avait eu une pétition des riverains de Lancy.

M. Ferey souligne que le problème des dalles flottantes est un dossier suivi attentivement par la direction du CEVA. Il relève qu'actuellement un camion passe pour prendre des mesures, tronçon par tronçon, et qu'une enquête va sortir afin que l'on montre le résultat des mesures, c'est-à-dire les mesures confort mises en place. Il ajoute qu'ils ont demandé à la direction du CEVA une note sur le déroulement du processus par rapport aux dalles flottantes et aux bruits solidiens et qu'ils la transféreront pour que la Commission des travaux ait plus d'éléments factuels sur cette question.

Un commissaire (UDC) observe par ailleurs que l'on a renforcé le tunnel de Champel, suite aux plaintes de certains riverains ; il désire savoir si cela est lié aux 13 millions.

M. Ferey répond que cela n'est pas le cas et relève que, en effet, des riverains veulent aller encore un cran au-delà pour mettre en place des mesures de protection contre les bruits solidiens et qu'ils sont prêts à payer le différentiel. Il souligne qu'il y a donc en effet des conventions avec certains propriétaires privés qui se mettent en place.

Un commissaire (UDC) rappelle que des riverains du Bachet se sont sentis préterités par rapport aux habitant(e)s de Champel.

M. Ferey indique que les riverains bénéficient d'un traitement égal, mais néanmoins en fonction du niveau de propagation du bruit selon les endroits ; il souligne que ce traitement est égal par rapport au résultat.

Un commissaire (UDC) se demande si cela va engendrer un surcoût.

M. Ferey précise qu'ils ont constaté que, à deux endroits, cela engendrait un surcoût et donc qu'aujourd'hui l'on se trouve à 1 million près de l'enveloppe.

M. Joseph souligne qu'il convient d'imaginer qu'il faut prendre en compte non seulement le type de sol, mais aussi le type d'habitations concernées.

Un commissaire (PLR) se demande s'il y a eu des demandes de la part de la cellule d'accompagnement concernant des sous-traitances qui n'ont pas été payées ?

M. Joseph indique qu'il y a eu un souci avec un sous-traitant vendredi passé, suite à une dénonciation, et dont que ce cas a été traité cette semaine.

Un commissaire (UDC) se rappelle qu'il y avait eu un litige concernant les remblais sur le fait que les entreprises devaient aller plus loin que ce qu'ils pensaient ; il se demande donc si ce litige est réglé.

M. Ferey indique que ce litige n'est toujours pas réglé, car ils ne sont pas d'accord avec le point de vue de Vinci. Il relève qu'ils sont néanmoins assez

confiants par rapport à la décision judiciaire car ils ne s'estiment pas redevables par rapport à cet objet spécifique.

Un commissaire (UDC) se demande de quel coût on parle.

M. Ferey indique qu'il s'agit d'environ 24 millions de francs suisses pour le volet remblais.

Le président remercie les représentants du département et les raccompagne. Il demande si la commission désire voter sur cet objet maintenant.

Une commissaire (S) propose de le voter la semaine prochaine afin de pouvoir attendre la carte qui a été demandée.

La commission est en accord avec de cette proposition.

Séance du 27 septembre 2016

Le président met aux voix le RD 1145 :

Pour :	12 (3 S, 1 EAG, 1 Ve, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)
Contre :	3 (3 MCG)
Abstention :	–

La commission prend acte du RD 1145.

La catégorie II est préavisée.

Date de dépôt : 18 octobre 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le CEVA, projet du début du XX^e siècle, ne correspond plus aux besoins du XXI^e siècle pour l'agglomération genevoise et occasionne des coûts considérables pour sa construction autant que pour son exploitation. Pour le prix dépensé, nous pouvions espérer davantage.

Le MCG s'est opposé à un projet dont le trajet ne dessert qu'imparfaitement le territoire genevois pour un coût excessif par rapport aux services qu'il peut offrir. Son but essentiel est de permettre à certains employés frontaliers de venir plus facilement d'Annemasse afin d'occasionner une concurrence excessive sur le marché de l'emploi genevois. Il ne facilitera le transport que pour une toute petite minorité d'habitants du canton de Genève, en raison de son tracé.

Ce projet CEVA, qui devait au départ coûter une somme modeste à charge du canton de Genève, a vu sa facture augmenter fortement, mais en plusieurs étapes. C'est la ruse qui a été utilisée par les promoteurs du CEVA.

D'ailleurs, les partisans du CEVA sont tellement peu fiers de leur projet qu'ils l'ont rebaptisé « Léman Express ».

Ces hausses des dépenses, la construction oubliée des sorties de secours, qui prouve l'amateurisme des promoteurs du CEVA, sont des preuves accablantes. Dans ces conditions, il est risible d'affirmer, comme le fait le Conseil d'Etat, que les oppositions au CEVA auraient causé un retard irrémédiable ; alors que ces oppositions ont révélé toutes les insuffisances du dossier au niveau sécurité. Cela s'appelle ne pas prendre ses responsabilités face à ses propres erreurs que le Conseil d'Etat ne veut pas reconnaître.

Il est également facile de prétendre que les CFF seraient responsables des problèmes rencontrés lors des attributions de mandats à des entreprises étrangères de manière massive, alors que le canton de Genève y est directement associé.

Tout récemment, le lot des installations de ventilation a été donné à une entreprise de la région lyonnaise, au détriment des entreprises genevoises, ce qui n'est pas acceptable et est en totale contradiction avec les promesses faites aux électeurs.

Même un représentant des syndicats patronaux, auditionné par la commission, a exprimé des doléances quant à la manière dont ont été menées les attributions de travaux : en particulier, des lots de peinture qui se sont transformés en pose d'enrobés bitumineux sur les quais. Ce qui est en cause, c'est également la négociation après l'appel d'offres, qui fausse les règles du jeu et qui est dénoncé par un représentant des syndicats patronaux.

Les fausses affirmations qui ont trompé les électeurs

Revenons sur des affirmations de personnalités genevoises qui ont influencé la votation du 29 novembre 2009 et se sont révélées fausses.

Un député radical :

« Ce projet va générer du travail pour mille personnes et l'essentiel sera attribué à des entreprises suisses et genevoises » (Tribune de Genève, 30 novembre 2009).

« Le chiffreage final de 1479 millions, au lieu des 2 milliards souvent cités par les opposants » (Tout l'immobilier 2 novembre 2009).

Un député PDC :

« Le CEVA est bon marché car il ne coûte que 650 millions de francs à Genève » (débat TdG 19 novembre 2009).

« Les imprévus géologiques sont intégrés au budget général » (1479 millions) (débat TdG du 19 novembre 2009).

« Les rames et les gares bénéficieront des dernières technologies de surveillance et ne se transformeront pas en zones d'insécurité et de non-droit » (« Un train pour rêver », TdG du 18 novembre 2009).

Un ancien conseiller d'Etat :

« Petit dépassement de 10% (...) la maîtrise des coûts est excellente » (Tout l'immobilier du 7 avril 2008).

« Quoi qu'il en soit, (l'ancien conseiller d'Etat) jure que les ministres ne présenteront pas d'autre demande de crédit complémentaire » (« La facture du CEVA explose à 1,5 milliard », Le Temps du 26 février 2009).

Une ancienne députée socialiste et coprésidente du comité Pro CEVA :

« Utile d'abord aux Genevois pour effectuer leurs déplacements en ville » (« Les pro-CEVA partent en campagne pour soutenir le crédit de 113 millions », TdG du 30 octobre 2009).

Un métro pour les genevois (CEVA : le train à ne pas manquer novembre 2009).

Un ancien conseiller d'Etat du groupe des Verts :

« Le budget, de l'ordre du milliard de francs sera tenu assure le magistrat... » (GHI 7/8 mars 2007).

« Je demande à être jugé sur pièces. Depuis que je suis au gouvernement, aucun projet n'a dépassé l'enveloppe qui lui a été allouée » (GHI du 7-8 mars 2007).

Un ancien ingénieur cantonal :

« J'estime que les entreprises genevoises empocheront au final 50% des travaux de gros-œuvre. Cela me réjouit... » (« L'argent du CEVA suscite la convoitise », Tribune de Genève du 25 janvier 2010).

Le Conseil d'Etat :

« Le budget du projet CEVA s'établit à 1,472 milliard de francs, renchérissement inclus », Communiqué de presse du 29 octobre 2009 du Conseil d'Etat.

« CEVA ne coûtera pas 2 milliards comme le prétendent les opposants », Communiqué de presse du 29 octobre 2009 du Conseil d'Etat.

Pour tous ces motifs, le Mouvement Citoyens Genevois refusera ce rapport divers.