



*Date de dépôt : 2 octobre 2025*

## **Rapport**

**de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit supplémentaire d'investissement de 16 800 000 francs à la loi 12994 pour la réalisation du bâtiment de la Police internationale au Grand-Saconnex**

*Rapport de Christo Ivanov (page 3)*

## **Projet de loi (13619-A)**

**ouvrant un crédit supplémentaire d'investissement de 16 800 000 francs  
à la loi 12994 pour la réalisation du bâtiment de la Police internationale au  
Grand-Saconnex**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

### **Art. 1 Crédit supplémentaire d'investissement**

Un crédit supplémentaire d'investissement de 16 800 000 francs est ouvert au Conseil d'Etat, en complément à la loi 12994 du 23 septembre 2022 ouvrant un crédit d'investissement de 77 000 000 de francs en vue de la construction d'un bâtiment pour la Police internationale (PI) et le Centre de coopération policière et douanière franco-suisse (CCPD) sur la commune du Grand-Saconnex, pour la réalisation du bâtiment de la Police internationale au Grand-Saconnex.

### **Art. 2 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit supplémentaire d'investissement de 16 800 000 francs est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2025 sous les politiques publiques H – Sécurité et population et M – Mobilité.

<sup>2</sup> L'exécution de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 3 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

### **Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

## Rapport de Christo Ivanov

La commission fiscale, présidée par M. Grégoire Carasso, a siégé en date du 23 septembre 2025 pour étudier cet objet.

Ont assisté à la séance : M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, SGGC ; M. Matthias Bapst, responsable du budget des investissements, DF.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par M. Nicola Martinez.

Que toutes ces personnes soient ici remerciées.

### Séance du mardi 23 septembre 2025

**Audition de M<sup>me</sup> Céline Papasavvas, cheffe de projets DCO-ODBA, DT, M. Sandro Simioni, directeur des constructions à l'OCBA, DT, M. Sébastien Grosdemange, secrétaire général adjoint au DIN, et M. Jean-Jacques Gerster, directeur DSL – DIN**

M<sup>me</sup> Papasavvas a présenté la demande de crédit complémentaire pour le projet de bâtiment de la Police internationale et a rappelé la situation générale. Elle a expliqué que la partie bleue visible sur le support projeté se situe entre la piste de l'aéroport et l'autoroute, avec comme spécificité sa proximité immédiate avec le tarmac de l'aéroport. Le carré rouge correspond au centre fédéral d'asile, en service depuis 2025, tandis qu'à gauche, la zone bleue désigne le bâtiment de l'UDIPA, propriété de l'Etat.

Elle a rappelé que la modification de zone avait été lancée en 2015, et que l'autorisation de construire, obtenue en 2021, restait valable jusqu'en mars 2025. Plusieurs auditions avaient eu lieu en 2021 et 2022, et la loi avait été votée en septembre 2022. L'ouverture du chantier est intervenue en février 2025, juste avant l'échéance de l'autorisation de construire. Une DDP a été signée au profit de la Confédération pour le bâtiment du CFA.

M<sup>me</sup> Papasavvas a précisé qu'à gauche se situe la zone destinée à la Police internationale. La spécificité du projet est qu'il comprend une esplanade publique commune aux deux bâtiments, permettant de créer un parvis partagé qui organise et distribue les flux. Tant que le bâtiment de la police n'est pas construit, l'esplanade n'est pas réalisée. Sur la coupe du projet, l'accès principal se fait par le parvis, qui mène au hall d'accueil principal et à la zone sécurisée située à l'arrière. Du rez-de-chaussée jusqu'au quatrième étage, les espaces marqués en bleu sont destinés à la police, tandis que les zones en violet sont louées aux douanes et à la Confédération. Enfin, elle a indiqué que le projet est contraint par le gabarit aérien, représenté par un trait bleu, qu'il ne faut pas dépasser. Cette contrainte entraîne une complexité pour la

construction, notamment en raison de l'installation des grues qui doit être adaptée.

M<sup>me</sup> Papasavvas a ensuite présenté l'évolution des coûts entre 2020 et 2024. Elle a expliqué que le contexte géopolitique avait conduit à renforcer les exigences en matière de sûreté et de sécurité pour ce bâtiment. Les infrastructures ont été adaptées pour répondre aux risques de pénuries énergétiques. Le niveau de sûreté et de sécurité a été accru par l'ajout de caméras et de systèmes de sas, et le plan de délestage a été revu à la hausse. Elle a également mentionné l'évolution du programme et des besoins, avec notamment l'obligation d'alimenter l'ensemble du parc en eau et en électricité. Le nombre de bureaux du SEA est passé de 5 à 15, ce qui a complexifié le schéma de fonctionnement général.

Un autre facteur d'évolution des coûts est lié au décalage du chantier du CFA et de l'UDIPA. A l'origine, des synergies permettaient de mutualiser certains éléments, mais ce décalage impose désormais des travaux spécifiques pour les accès. L'incendie qui a touché un bâtiment de la Confédération a par ailleurs conduit à renforcer les mesures de sécurité incendie, non seulement pour le bâtiment de la Police internationale, mais aussi sur le chantier. Des optimisations ont cependant été recherchées, notamment pour réduire l'excavation et améliorer l'aménagement extérieur. Des simplifications ont aussi été apportées, comme la suppression d'un monte-charge et la diminution du nombre de portes initialement prévues, qui étaient très complexes et coûteuses. Les mandataires ont réalisé un important travail afin d'obtenir un prix le plus juste possible.

Elle a ensuite présenté le tableau détaillant les différents postes de coûts et a conclu que le montant total supplémentaire s'élève à 16,8 millions, en plus de ce qui avait déjà été voté. En termes d'échéances, elle a précisé qu'une demande d'autorisation complémentaire était en cours. Le calendrier prévoit un début des terrassements en avril 2025, avec une fin de cette phase en septembre 2025. Le gros œuvre devrait être terminé en décembre 2026, et la remise du bâtiment aux utilisateurs est prévue pour 2028.

Un commissaire (PLR) a remercié pour la présentation et a posé une question concernant la durée de réalisation du projet. Il a rappelé que celui-ci était né en 2015 et a relevé qu'il était légitime de s'interroger sur le temps très long nécessaire à sa concrétisation. Il a demandé si le législatif avait tardé dans l'octroi des crédits ou, sinon, comment expliquer une telle durée. Il a également relevé que si les délais avaient été plus courts, les surcoûts auraient sans doute été moins importants.

M. Simioni a répondu qu'en matière de délais, les bâtiments publics pilotés par l'Etat présentaient des durées similaires à celles des bâtiments privés, à l'exception du circuit politique, notamment pour le vote des budgets. Il a expliqué que, de manière générale, le planning suivait plusieurs étapes : environ six mois pour les études de faisabilité, puis une année pour élaborer et faire voter un projet de loi de crédit d'études. Ensuite, il faut compter entre huit et douze mois pour les études, l'élaboration du projet et le dépôt de la demande d'autorisation de construire. A partir de là, les informations recueillies permettent d'élaborer un projet de loi de crédit d'investissement, ce qui prend encore environ une année. Certains projets avancent plus rapidement lorsqu'ils sont portés par des politiques publiques particulières. Puis viennent entre huit mois et un an et demi de préparation à l'exécution, comprenant les plans, les soumissions, les appels d'offres et les marchés publics. Enfin, le chantier d'un grand bâtiment public dure en général deux ans et demi à trois ans.

Il a précisé que, si l'on retranchait du planning la partie législative, on retrouvait des délais comparables à ceux du privé, tout en soulignant que des aléas pouvaient toujours entraîner des retards. Une statistique élaborée par ses services montre que la durée moyenne des plannings pour les bâtiments neufs de l'Etat atteint 9,2 ans, contre un planning théorique de 7,5 ans, sur la base des 15 dernières années. Concernant le projet en discussion, il a relevé qu'il avait fallu environ 18 mois en commission, ce qui est exceptionnel, alors qu'en général ce délai est de deux à trois mois. Cela s'expliquait par la question du retrait de la partie pénitentiaire du projet.

Un commissaire (PLR) a reconnu que les députés avaient également une responsabilité et qu'ils devaient faire mieux. Il a rappelé qu'il avait coutume de dire que le temps politique est décorrélaté du temps économique, et que si ce décalage leur est imputable, il conviendrait d'en tirer des enseignements, car il a une incidence directe sur les coûts. Il a relevé que, dans ce cas précis, aucun aléa n'était survenu du côté politique, puisqu'il n'y avait pas eu d'opposition, de contestation, ni de référendum contre le crédit. Selon lui, sans cette distorsion du temps politique, le projet aurait respecté des délais comparables à ceux d'un promoteur privé.

M. Simioni a confirmé que, d'un point de vue statistique, lorsque l'on additionne les délais liés à l'Etat et ceux liés au processus politique, puis qu'on les soustrait, on retrouve effectivement des plannings comparables à ceux d'un promoteur privé, par exemple pour un grand complexe de logements.

Un commissaire (UDC) a remercié pour les explications et a posé une question concernant le poste relatif à l'installation de bornes de recharge électrique pour les véhicules, d'un montant de 1,4 million, qu'il a jugé élevé. Il a demandé des précisions sur ce point.

M. Gerster a répondu que cette demande provenait du Conseil d'Etat, qui a décidé que l'ensemble du parc automobile devra être décarboné d'ici 2035. A la Police internationale, les patrouilles PADIs effectuent des rondes constantes et sont considérées comme des candidates idéales pour passer à l'électrique, leurs missions se déroulant principalement en milieu urbain. Le fait d'être situé à proximité de l'aéroport représente toutefois une contrainte supplémentaire, puisque l'aéroport impose des plafonds aériens, ce qui complique considérablement l'implantation technique.

Il a expliqué qu'initialement, il était prévu de conserver une part importante de véhicules thermiques, mais qu'il a été clairement demandé de s'orienter vers l'électrique. L'aéroport a d'ailleurs imposé que seuls des véhicules électriques circulent sur le tarmac, où se déroule la majorité des missions. Le parking du bâtiment deviendra donc celui des véhicules électriques de la police. Comme la recharge demande du temps, il a été calculé qu'un remplacement se ferait à raison d'un véhicule thermique pour environ 1,7 véhicule électrique, afin de maintenir le même niveau opérationnel. Le coût important est lié à l'installation des bornes et à la nécessité de garantir une alimentation électrique même en cas de pénurie ou de blackout, ce qui a conduit à revoir l'ensemble des installations prévues.

Un commissaire (UDC) a posé une question connexe au sujet du poste de police de l'aéroport et a demandé si les véhicules viendraient également stationner au niveau de la Police internationale.

M. Gerster a confirmé que ces effectifs étaient rattachés à la Police internationale.

Un commissaire (LC) a relevé que les coûts supplémentaires annoncés s'élevaient à 16,8 millions, mais qu'en réalité ils atteignaient 22,8 millions, puisque 6 millions avaient été économisés grâce aux optimisations du projet. Il a demandé des précisions sur l'explication de ce mécanisme de compensation, ainsi que sur les honoraires.

Selon lui, ceux-ci paraissent importants et pèsent lourdement sur le projet. Il a souligné que les augmentations du coût des matériaux n'expliquaient pas cette hausse des honoraires et a demandé ce qui justifiait de tels montants.

M<sup>me</sup> Papasavvas a confirmé que les 6 millions avaient été déduits du montant total pour compenser le renchérissement. Elle a précisé qu'il s'agissait du travail d'optimisation réalisé afin de limiter la hausse, sans pouvoir apporter plus d'explications.

Un commissaire (LC) a conclu que la hausse réelle était donc de 22,8 millions, dans laquelle figurent les frais d'honoraires.

M. Gerster a ajouté que même pour lui, qui suit le projet, il est difficile de faire une synthèse. Il a donné l'exemple des véhicules électriques, pour lesquels il avait été demandé de prévoir une solution en cas de panne électrique. Initialement, un groupe électrogène avait été prévu, mais il a finalement fallu le doubler pour répondre aux exigences. Les mandataires ont dû élaborer plusieurs projets, réaliser des projections et des simulations, et faire de nombreux allers-retours, ce qui a contribué à l'augmentation des honoraires. Il a conclu en rappelant qu'il s'agissait d'un projet intéressant, mais soumis à un cadre légal et sécuritaire très strict.

Un commissaire (LC) a relevé que, dans ce type de projet, des appels d'offres avaient été passés, des mandats attribués et des engagements pris. Mais, dès lors que surviennent des dépassements de travaux, les coûts commencent à exploser. Il a précisé ne pas remettre en cause la justification des travaux, mais a demandé comment il était possible d'optimiser au maximum ces projets. De manière générale, il a observé que, sans rien avoir contre les architectes et ingénieurs, les coûts liés à leurs prestations pouvaient fortement augmenter. Il a souhaité savoir si une marge de négociation existait malgré tout.

M. Simioni a répondu que les services de l'Etat étaient tenus par les contrats conclus. Il a expliqué que lorsqu'il est demandé aux mandataires d'apporter des modifications, même dans le sens d'un allègement du projet, cela génère des coûts supplémentaires. Il a pris l'exemple de la suppression de la partie pénitentiaire : cette modification réduisait certes le volume de béton, de travaux et de complexité, mais elle entraînait en contrepartie la nécessité de reprendre l'ensemble des études techniques.

Tous les calculs béton, ferrailage, électricité, chauffage, sanitaire devaient être refaits. Dans ce cas, les mandataires repartent du stade initial de leurs honoraires, ce qui conduit à payer une seconde fois une partie du travail. Cette réalité explique que les modifications apportées à un projet entraînent, paradoxalement, une augmentation des honoraires.

Un commissaire (Ve) a souhaité en savoir davantage sur les règles de facturation, en demandant dans quels documents elles étaient consignées.

M. Simioni a répondu que ces règles étaient régies par les contrats, qui détaillent à chaque étape de travail le contenu de la phase SIA ainsi que la rémunération correspondante. Il a précisé qu'il s'agissait d'une norme obligatoire et que, selon le coût déterminant pour le calcul des honoraires, tout était calculé de manière automatique.

Un commissaire (Ve) a demandé si c'était bien la norme SIA qui présidait à la manière dont les architectes facturaient à l'Etat.

M. Simioni a confirmé, en ajoutant que de nombreux mandats étaient en jeu. Il a expliqué qu'il y avait généralement entre 12 et 14 bureaux impliqués, en raison de la diversité des spécialistes qui doivent intervenir.

Un commissaire (Ve) a demandé quelles étaient les connexions prévues avec le tarmac, s'interrogeant sur l'existence d'un portique permettant d'y accéder.

M<sup>me</sup> Papasavvas a indiqué qu'un sas serait créé entre deux portails.

Un commissaire (Ve) a demandé si ce dispositif s'accompagnait d'un contrôle de sécurité.

M<sup>me</sup> Papasavvas a confirmé, précisant que le véhicule entre par un premier portail, puis un second, et que des sas renforcés avaient été prévus à l'extrémité du bâtiment.

Le président a demandé des précisions concernant l'occupation du premier étage, en notant qu'il avait entendu mentionner les douanes et souhaitait savoir qui d'autre y serait installé.

M<sup>me</sup> Papasavvas a répondu que ce serait le SFS.

Le président est revenu sur la question de la complexification ou simplification du programme. Il a indiqué qu'il avait eu une hésitation, dans la mesure où un acteur clé avait été retiré, à savoir la détention. Intuitivement, il aurait qualifié cela de simplification. Il a toutefois compris que cela impliquait de revisiter l'étage initialement prévu pour cet usage, tout en relevant que les personnes devant bénéficier de l'espace libéré par l'absence de détention étaient déjà incluses dans le projet.

M. Gerster a précisé que les personnes prises en charge par le SARA étaient les mêmes que celles qui l'étaient auparavant par l'office de la détention. Il a expliqué qu'il ne s'agissait que d'un changement de principe, avec pour conséquence une réduction de l'effectif policier. La décision a été prise de reprendre le schéma de l'ancien SARA pour gérer les personnes en situation de renvoi. Concrètement, il s'agit d'une salle d'attente aéroportuaire sécurisée, où ces personnes peuvent rester jusqu'à la nuit. Auparavant, sous le principe de l'OCD, cela impliquait des promenades et des détentions administratives.

Le président a demandé confirmation qu'il n'y avait donc toujours pas de détention administrative.

M. Gerster a confirmé que non.

Le président a posé une dernière question concernant les places dites « night stop » sans cellule familiale, en demandant combien de places étaient prévues aujourd'hui et des précisions sur la détention familiale.



M<sup>me</sup> Papasavvas a répondu que 21 places étaient prévues, avec 8 chambres doubles, une chambre PMR et une chambre familiale.

M. Grosdemange a précisé que dans le cas de la chambre familiale, lorsqu'une personne est en détention administrative, il doit être possible d'offrir à sa famille la possibilité de la rejoindre si tel est son souhait, les autres membres de la famille n'étant pas en détention.

Le président a rappelé qu'il s'agissait alors d'une pièce de visite et non d'une salle de détention.

M. Grosdemange a confirmé ce point et a précisé que, dans la terminologie utilisée, il s'agit réellement d'une zone d'attente permettant de rendre visite au parent.

Le président a conclu en indiquant que, compte tenu de la sensibilité de cette question, il serait utile de relire le PV afin de s'assurer que les réponses correspondaient à la réalité ou à la perception des auditionnés. Il a ensuite remercié les auditionnés et les a libérés.

Un commissaire (S) a commenté la question d'un préopinant PLR concernant la responsabilité des députés. Elle a souligné que, de manière générale, et quels que soient les précédents, la commission des travaux travaille rapidement et délivre ses rapports dans des délais raisonnables. Elle a reconnu qu'il y a eu un cas particulier lié au covid, mais a précisé que, de manière générale, on ne peut pas dire que cette commission freinerait les projets au point d'en provoquer des surcoûts.

Un commissaire (PLR) a prolongé cette intervention en rappelant que l'argument du covid et de la guerre en Ukraine n'était pas tout à fait pertinent. Il a rappelé que la loi avait été votée en 2022, alors que la guerre avait déjà commencé et que le cours des matières premières avait retrouvé son niveau d'avant la guerre. Selon lui, le problème vient plutôt du fait que l'on avait attendu 3 millions de francs de crédits d'études en 2017, puis 3,8 millions pour revoir certains crédits jugés insuffisants, avant d'arriver, après le covid, à 77 millions. Il a jugé cette situation peu sérieuse et a estimé que, dans cette commission, on a été trop conciliants, puisque le Conseil d'Etat voit l'ensemble de ses projets acceptés sans opposition. Il a conclu en suggérant que, pour le projet suivant, il serait utile de dire un « non » afin de rétablir un peu de rigueur.

Un commissaire (UDC) a indiqué qu'il serait souhaitable de pouvoir procéder au vote dès ce soir.

Un commissaire (PLR) a répondu qu'il ne voterait pas en faveur de ce PL, même s'il a exprimé son indifférence quant au fait de voter cet objet ce soir. Il a expliqué qu'il trouvait très désagréable qu'on lui présente a posteriori une

partie importante des coûts comme résultant d'une décision stratégique, à savoir le choix écologique de placer tous les véhicules électriques sur le tarmac et ailleurs, tandis que les bus diesel ont été utilisés pour certains développements dans d'autres projets en Afrique.

Selon lui, ce type de décision stratégique aurait mérité d'être examiné préalablement par la commission des travaux plutôt que d'être présenté après coup comme un facteur de surcoût. C'est pour cette raison qu'il affirme pouvoir voter ce soir et qu'il refuserait.

Un commissaire (PLR) a commenté l'installation des bornes électriques, en estimant qu'une alternative aurait été d'acheter des certificats CO<sub>2</sub>, comme le font les TPG en envoyant certains bus en Tunisie. Selon lui, cette approche permettrait de résoudre le problème à moindre coût, plutôt que de multiplier les initiatives locales coûteuses qui donnent une bonne conscience tout en laissant d'autres continuer à polluer. Il a jugé que l'achat de certificats CO<sub>2</sub>, pour la plupart, constitue du « greenwashing » et permet uniquement de se donner bonne conscience. Il a toutefois précisé qu'il ne s'opposait pas à la mise en service de ces bus en Tunisie, reconnaissant que ces véhicules restent encore utilisables. Il a ajouté que, dans certains cas, il aurait peut-être été possible de prolonger leur usage avant de les remplacer.

## Votes

### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13619 :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : —

Abstentions : —

*L'entrée en matière est acceptée.*

### *2<sup>e</sup> débat*

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 3 pas d'opposition, adopté

Art. 4 pas d'opposition, adopté

**3<sup>e</sup> débat**

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13619 :

Oui :	12 (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 3 PLR, 2 UDC)
Non :	1 (1 PLR)
Abstentions :	1 (1 S)

***Le PL 13619 est accepté.***

*Catégorie de débat préavisée : II*

# Construction d'un bâtiment pour l'Unité diplomatique aéroportuaire (UDIPA), anciennement la Police internationale (PI) et le Centre de coopération policière et douanière franco-suisse (CCPD)

## PL 12994 – Crédit d'investissement complémentaire

### Site de Bois-Brûlé, commune du Grand-Saconnex

Présentation en commission des travaux  
le 23 septembre 2025



Département des institutions et du numérique (DIN)  
Département du territoire (DT)

24/09/2025 - Page 1

## Situation

Un site, deux projets, **deux maîtres d'ouvrage** :

L'Etat de Genève ([Bâtiment de l'UDIPA](#))

La Confédération ([Centre fédéral d'asile - CFA](#))



24/09/2025 - Page 2

# Historique

**2015**

**Janvier :** Lancement de la procédure pour la modification de régime de zone de la parcelle n° 2289 située en zone industrielle.

**Octobre :** Étude de faisabilité par l'atelier d'architecture Brodbeck-Roulet SA.

**2016**

**Juin :** Dépôt du projet de loi étude.

**2017**

**Février :** Vote du projet de loi étude pour un montant total de 3 233 230 francs TTC.

**Avril :** Déclassement de la parcelle n° 2289, en zone de développement 3, destinée à l'équipement public et au logement pour le séjour temporaire de requérants d'asile.

**Juin :** Lancement du concours d'architecture conjoint Etat de Genève – Confédération.

**2018**

**Mars :** Désignation de l'équipe lauréate et démarrage de l'avant-projet.

**2019**

**Janvier :** Demande d'augmentation du crédit d'étude acceptée par la commission des travaux.

**Décembre :** Dépôt de la demande d'autorisation de construire.

**2021**

**Mars :** Autorisation de construire en force.

**Septembre :** Audition par la commission des travaux pour le projet de loi investissement.

**Dépôt du projet de loi d'investissement au Grand Conseil.**

**2022**

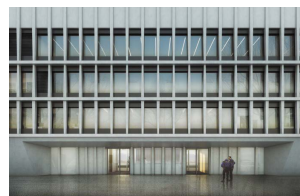
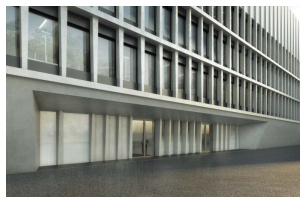
**Mars :** Audition par la commission des travaux pour le projet de loi investissement amendé.

**Septembre :** Loi votée puis développement du projet (le 23 septembre).

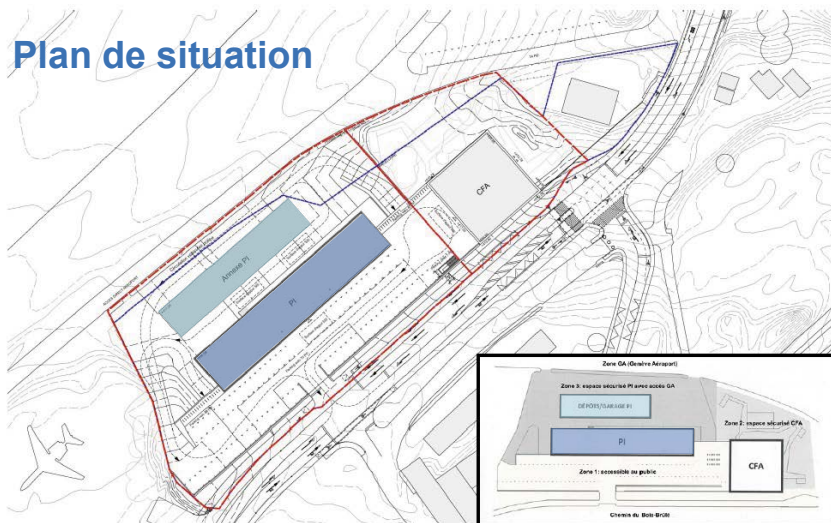
**2025**

**Février :** Ouverture de chantier (abatage)

**Mars :** Fin de validité de l'autorisation de construire en force (le 3 mars).



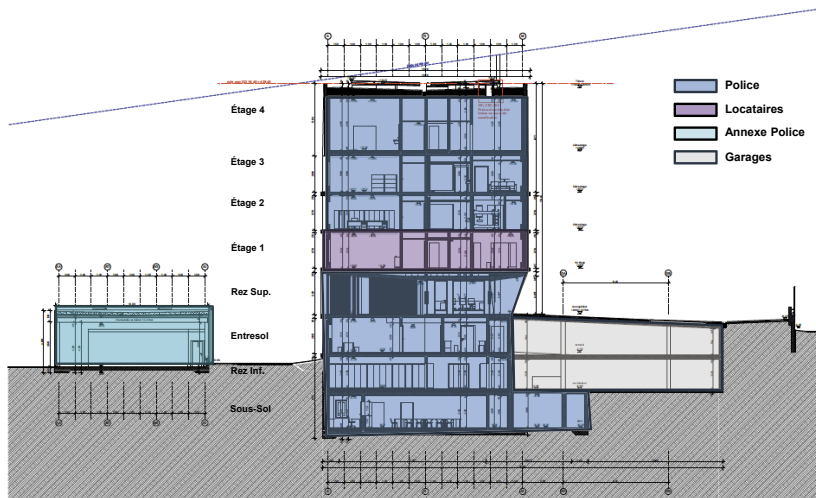
## Plan de situation



 Police

 Annexe Police

## Coupe



24/09/2025 - Page 5

## Évolution des coûts

### Chiffrage initial du projet : 2020

Antérieur aux événements majeurs: COVID et guerre en Ukraine.

#### → Augmentation des coûts de construction :

- liée à l'augmentation significative des indices suisses des prix de la construction (16% entre octobre 2020 et avril 2024)

#### → Contexte géopolitique :

- Renforcement des techniques et des infrastructures liées pour faire face aux risques de pénuries énergétiques
- Assurer le plan de continuité des activités (PCA) y compris le parc véhicules
- Augmentation du niveau de sûreté et sécurité (portail effet SAS, caméras et stockage)
- Exigence du plan de délestage revue à la hausse

#### → Augmentation des exigences opérationnelles : Bâtiment amiral

- Continuité des activités (PCA) à assurer (présence de services critiques)

#### → Évolutions des besoins / programme :

- Alimentation de tout le parc auto en électricité
- Bureaux SEA de 5 à 15 personnes (UT)
- Suppression des violons au profit de zones de repos (UT)
- Fonctionnement complexifié : électricité de secours, communication, câblage, équipement, surveillance, contrôle d'accès...

#### → Autres :

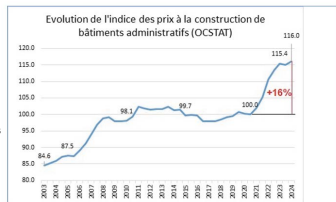
- Décalage chantier CFA/UDIPA : travaux spéciaux pour accès...
- Augmentation niveaux de sécurité et sûreté chantier suite incendie CFA (mesures détection incendie, surveillance par opérateurs...)

Afin de réduire l'impact des augmentations de coût, des optimisations ont été identifiées:

#### → Constructives : réduction d'excavation, maçonnerie, couverture, aménagements extérieurs

#### → Programme : retrait de l'OCDD (suppression monte-charges, portes, menuiseries, ameublements)

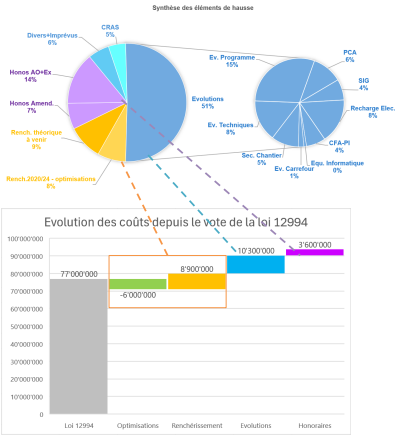
#### → Ajustement de métrés et prix unitaires (chapes, faux-planchers...)



24/09/2025 - Page 6

# Évolution des coûts

	Francs
Honoraires amendement (études)	1 200 000
Optimisations de projet*	-6 000 000
Renchérisssement supplémentaire 2020-2024	7 300 000
Renchérisssement théorique à venir	1 600 000
Évolutions de programme	2 550 000
Évolutions techniques	1 300 000
Installations recharge électriques pour tous les véhicules	1 400 000
Plan de continuité des activités (PCA)	940 000
Adaptations des locaux SIG	650 000
CFA-UDIPA (décalage des chantiers)	600 000
Honoraires évolutions de projet (AO + réalisation)	2 400 000
Exigences accrues sécurité chantier (suite incendie CFA)	850 000
Évolution carrefour	170 000
Évolution équipements informatiques	80 000
Divers et imprévus	970 000
Activation des charges salariales	790 000
Coût supplémentaire	16 800 000



\*Montant résultant d'optimisations de projet (réduction d'excavation, maçonnerie, couverture, aménagements extérieurs), du retrait de l'OOD (suppression monte-charges, portes, menuiseries, ameublements) et de l'ajustement de métrés et prix unitaires (chapes, faux-planchers...).

24/09/2025 - Page 7

# Échéances

## Derniers événements

- 2025 février : ouverture du chantier
- 2025 avril : dépôt de l'autorisation complémentaire
- 2025 avril : début du terrassement



## Planning intentionnel

- 2025 septembre : fin du terrassement
- 2026 décembre : fin du gros-œuvre
- 2028 juin : remise du bâtiment

Remarque : le bâtiment de la Confédération est en fonction



## De la caserne au futur bâtiment UDIPA



**Fin 1977 : 70 policiers**



**2021 : situation actuelle**



**Horizon 2028 : 434 policiers**

24/09/2025 - Page 9

## Merci de votre attention