

Date de dépôt: 9 juin 2008

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Alain Meylan : Quels seront, pour le CEVA, les surcoûts dus aux 318 modifications du projet demandées par l'OFT dans son autorisation de construire, ainsi que ceux liés au retard pris dans l'avancement du projet et aux incertitudes relatives aux travaux en milieu souterrain ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 22 mai 2008, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

L'Office fédéral des transports (ci-après OFT) a délivré l'autorisation de construire pour la liaison ferroviaire Genève Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA); à cet effet, les 1'700 oppositions déposées lors de la procédure de mise à l'enquête publique ont été rejetées.

Le projet du CEVA a été chiffré à 941 millions de francs (base octobre 2000). Le 28 juin 2002, le Grand Conseil du canton de Genève a voté un crédit d'investissement de 400,8 millions de francs pour le projet CEVA. Le 6 octobre 2006, l'Assemblée fédérale a voté la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales, de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFI_{Inf}). Dans son arrêté du 4 octobre 2006, concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a alloué au projet CEVA un montant de 550 millions de francs.

950,8 millions sont ainsi assurés pour le CEVA.

Or, l'autorisation de construire délivrée par l'OFT s'accompagne de 318 demandes de modification du projet. Chacune de ces modifications induira un coût supplémentaire qui devra être rapidement chiffré : qui dit modification dit surcoût à additionner au montant initialement budgétisé.

Le calcul du coût total du projet se réfère à une base octobre 2000; ce montant doit être actualisé à fin avril 2008. Le projet a aussi pris du retard par rapport au planning initial qui prévoyait en 2002 une inauguration pour 2008, en 2004 pour 2010, alors qu'elle est maintenant annoncée pour 2013... si tout se passe bien : qui dit retard dans la réalisation dit surcoût à additionner au montant initialement budgétisé.

La proportion des travaux en souterrain pour la partie nouvelle du CEVA est de 98% : les seules émergences dans ce secteur sont constituées par les passages sur l'Arve et sur la Seymaz. Qui dit travail souterrain dit surprise géologique, qui dit surprise dit surcoût à additionner au montant initialement budgétisé.

Quels seront les surcoûts dus aux modifications du projet demandées par l'OFT, à la réactualisation des prix et au retard pris dans l'avancement du projet ? En définitive, comment sera alors financée la partie excédant les 950,8 millions à disposition ?

Cette interpellation concerne plus spécifiquement le Département des Constructions et des Technologies de l'Information (DCTI).

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

La décision d'approbation des plans

La décision d'approbation des plans rendue le 5 mai 2008 par l'office fédéral des transports (OFT) comporte plusieurs centaines de charges. La direction de projet CEVA a examiné avec attention l'ensemble de ces charges et a fait part de son analyse aux autorités politiques en charge de ce projet. Lors de sa séance du 29 mai 2008, le comité directeur du projet (CODIR) a eu l'occasion de prendre connaissance des charges et a décidé de les accepter.

La très grande majorité des charges imposées par l'OFT consiste en des demandes de détails qui n'ont pas de conséquences financières. Répondre à ces demandes exige simplement que certains aspects du projet de détail (projet d'exécution au sens de la norme SIA) soient traités plus tôt que prévu. Les études nécessaires pour répondre aux charges de l'OFT sont en cours et les résultats seront transmis à l'OFT dans les meilleurs délais.

Cependant, certaines charges auront des conséquences financières non négligeables. Il s'agit des charges suivantes :

Mise en conformité du tronçon existant

Le tronçon existant entre la gare de Cornavin et la gare de La Praille est actuellement en exploitation. Le trafic sur ce tronçon est mixte, avec le passage journalier de 66 trains voyageurs et de 35 trains marchandises entre Cornavin et Lancy-Pont-Rouge.

L'OFT saisit l'opportunité de la réalisation du CEVA pour exiger la mise en conformité du tronçon existant. L'OFT s'assure ainsi que le tronçon existant soit adapté aux nouvelles conditions d'exploitation conformément à l'article 25 de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 novembre 1983 (OCF).

Le financement de cette mise en conformité du tronçon exploité n'est pas compris dans le devis du projet CEVA. Ces travaux devraient être financés par une autre source. La position des autorités politiques genevoises vis-à-vis de ce financement est claire : la mise en conformité de ce tronçon existant entre dans le champ des infrastructures finançables par le biais de la convention sur les prestations signée tous les quatre ans entre la Confédération et les CFF. Il n'est donc pas prévu que le canton de Genève participe à ces surcoûts.

Sécurité dans les ouvrages enterrés

Le projet CEVA est planifié en système monotube à double voie. Selon la norme suisse applicable (SN 505 197/1), les issues de secours à prévoir doivent être espacées d'au maximum 1000 m pour celles menant à l'air libre et de 500 m pour celles débouchant sur une galerie parallèle. La norme ne précise cependant pas le type de trafic ni la fréquence du trafic voyageur. Elle n'indique pas non plus dans quels cas les issues de secours doivent mener à l'air libre ou dans un ouvrage parallèle.

L'OFT cite dans sa décision une directive de la Deutsche Bahn, qui prescrit pour le trafic urbain une longueur maximale des chemins de fuite de 300 m ce qui correspond à un espacement des issues de secours de 600 m. En conséquence, l'OFT impose à la direction de projet CEVA de prévoir des issues de secours supplémentaires en fixant comme objectif une distance maximale de 500 à 600 m entre celles-ci. L'OFT veut ainsi tenir compte de l'évolution des standards et s'assurer que le projet CEVA soit sûr pour toute sa durée de vie.

Il est évident que l'ajout d'issues de secours supplémentaires a un coût important. Une première évaluation de ce coût est de l'ordre de 47 millions de francs. Le CODIR ne peut, à l'évidence, nier que l'ajout d'issues de secours supplémentaires soit de nature à améliorer la sécurité de l'ouvrage. Il n'entend pas s'opposer à cette exigence et se range à l'avis de l'OFT.

Autres charges techniques

Dans sa décision, l'OFT refuse certaines dispositions techniques adoptées pour contrer les pressions hydrostatiques, notamment dans le cas de la tranchée couverte profonde entre les Eaux-Vives et la Gradelle. L'OFT prétend que ces dispositions sont insuffisantes pour garantir la pérennité de l'ouvrage. La direction de projet CEVA est, au contraire, d'avis que la solution proposée est techniquement faisable et économiquement meilleure.

Les autorités politiques du projet ont demandé à la direction de projet de rechercher une solution technique qui puisse être validée par un expert indépendant et qui soit de nature à satisfaire les exigences de l'OFT. Il n'est pas possible de dire à ce stade quels seront les surcoûts associés à cette solution.

Aléas géologiques

L'interpellation aborde également la question des aléas géologiques liés à la construction d'ouvrages souterrains.

Les deux tunnels du projet sont en grande partie situés dans une formation géologique bien connue, à savoir l'alluvion ancienne (formation 9a). Les caractéristiques géotechniques de cette formation sont excellentes et tout à fait favorables pour le percement de tunnels.

Cependant, compte tenu du caractère urbain du tracé et de la faible couverture des ouvrages projetés, la direction de projet a souhaité réduire au maximum les risques liés aux aléas géologiques. Plusieurs mesures ont ainsi d'ores et déjà été adoptées, dont le renforcement des soutènements (voûtes parapluies), la mise en place d'un suivi des déformations à l'avancement (inclinomètres) et la réalisation de sondages complémentaires.

La direction de projet et ses mandataires spécialisés sont convaincus que les aléas géologiques sont maîtrisés et que les risques financiers qui leur sont associés sont maintenus à un niveau acceptable.

Renchérissement

Le projet CEVA a été chiffré à 941 millions de francs (base octobre 2000). Sur cette base, le crédit d'investissement cantonal a été voté (loi 8719 du 28 juin 2002).

Comme pour toute construction, le coût final de CEVA dépendra du moment de la réalisation de l'ouvrage. Il est habituel de calculer le renchérissement conjoncturel des projets au moyen d'un indice.

L'indice de renchérissement est, par convention, admis égal à 100 pour l'année de référence du projet. Pour déterminer l'indice correspondant à l'année de réalisation, il est fait usage de l'indice des prix à la consommation publié par l'office fédéral de la statistique ainsi que de certains indicateurs propres à l'industrie de la construction dans le bassin lémanique. L'indice adopté par la direction de projet CEVA est le suivant :

- $I_{2000} = 100$ crédit d'investissement
- $I_{2005} = 112$ avant-projet
- $I_{2007} = 119$ projet définitif

Le protocole d'accord d'avril 2002 prévoit en son article 12, alinéa 3, que le montant du renchérissement sera assumé conjointement par les CFF et le canton de Genève selon la clé de répartition définie dans ce protocole.

L'utilisation d'un indice pour calculer le renchérissement du coût d'un projet est une méthode usuelle mais toutefois peu satisfaisante. Les autorités politiques du projet ont pris la décision de lancer dans le courant de l'été 2008 les principales soumissions (gros œuvre) du projet. Cette façon de faire permettra de connaître avec précision le coût définitif du projet et, partant, de vérifier le caractère approprié des indices de renchérissement. Le coût du projet pourra ainsi être déterminé sur la base des prix offerts par les entreprises.

Résumé et conclusions

Les surcoûts du projet CEVA, analysés dans les sous-titres précédents, sont essentiellement liés :

- à la mise en conformité du tronçon existant;
- à des issues de secours supplémentaires exigées par l'OFT;
- à certaines charges techniques;
- au renchérissement.

La participation du canton de Genève aux surcoûts du projet doit faire l'objet d'un projet de loi. Ce projet de loi est en cours d'élaboration et devrait être déposé au Grand Conseil à l'automne 2008.

Le montant de la participation cantonale à inscrire dans ce projet de loi ne peut être évalué à ce stade parce que, d'une part, les discussions doivent se poursuivre avec l'OFT pour fixer le nombre et le type d'issues de secours supplémentaires, d'autre part, des solutions techniques doivent être développées et validées pour assurer la pérennité de l'ouvrage et, enfin, le coût du renchérissement ne sera connu avec une précision acceptable qu'à la rentrée des offres. Il est prévu de saisir le Grand Conseil au moment où les surcoûts pourront être évalués avec une meilleure précision.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot