

Date de dépôt : 14 juin 2011

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Mauro Poggia, Stéphane Florey, Eric Bertinat, Marc Falquet, Christina Meissner, Patrick Lussi, Céline Amaudruz, Jean-François Girardet, Florian Gander, Pascal Spuhler, André Python, Roger Golay et Sandro Pistis instituant un moratoire sur l'exécution des travaux du CEVA jusqu'au boucllement du financement à charge des partenaires français

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

Rapport de minorité de M. Roger Golay (page 7)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de sa séance du 15 mars 2011 sous la présidence de M^{me} Anne Mahrer, en présence de MM. Mark Muller, conseiller d'Etat en charge du DCTI et de Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint. Le procès-verbal a été assuré avec son talent habituel par M^{me} Camille Selleger.

La séance s'ouvre par l'audition du premier signataire, M. Poggia, qui annonce qu'il ne s'exprime pas en tant qu'avocat des opposants au projet mais en tant que député proposant le gel du projet en attendant d'avoir des garanties de la part des autorités françaises. 61,2 % des électeurs du canton se sont prononcés pour le projet du CEVA et le principe lui-même n'est pas remis en question. Cependant, certains élus français ont annoncé dans la

presse que la somme nécessaire pour achever le bouclage de la ligne du côté français (126 millions d'euros) n'est pas réunie et que la France considère qu'il ne lui appartient pas de financer ces infrastructures. Dans le même temps, les autorités suisses sont mises à contribution afin de financer une rallonge de 107 millions de francs pour ce projet. Il rappelle que le projet du CEVA est financé par la Suisse (Genève et Confédération) à hauteur de quelques 1,5 milliard de francs.

Une interpellation a donc été faite et le Conseil d'Etat a confirmé les informations selon lesquelles le budget n'est pas bouclé du côté français. Il convient donc d'éclaircir ce point avant le début des travaux du côté suisse. Sitôt que ce point sera éclairci et la participation financière française assurée, le projet pourra démarrer sous réserves des décisions judiciaires attendues. A ce propos, les autorités judiciaires ont imposé à ce jour plus de 300 charges à l'Etat de Genève et aux CFF, ce qui démontre que le projet initial ne respectait pas toutes les prescriptions légales en la matière. Les recourants demandent simplement l'application de la loi, estime le signataire du projet de loi.

M. Muller explique que le projet de loi soulève une question réelle, à savoir le financement du tronçon du CEVA situé du côté français, dont le financement n'est aujourd'hui pas bouclé. La raison en est une réévaluation du coût de l'ouvrage, qui a abouti au constat d'une forte augmentation du coût des travaux du côté français. Cette augmentation est due d'une part au renchérissement du coût de la construction et d'autre part à certaines modifications apportées au projet. Il ajoute que la clé de répartition financière décidée entre les autorités suisses et françaises est respectée concernant les coûts liés au renchérissement, qui seront assumés par les autorités françaises. Par contre, les coûts liés à la modification du projet, évalués à quelques 20 millions d'euros, font encore l'objet d'une discussion. M. Muller ajoute que les propos du sénateur Hérisson, relatés dans la presse, n'engagent pas les autorités françaises. Le Conseil d'Etat a toujours affirmé qu'il n'était pas question que Genève assume tout ou partie des coûts de l'ouvrage du côté français.

Les partenaires français sont bien conscients de la problématique et ils reconnaissent qu'ils doivent trouver une solution afin d'assurer le financement de ces 20 millions d'euros. Il s'agit cependant d'une problématique concernant l'Etat français uniquement. L'impact de cette problématique sur le lancement des travaux est nul, puisque pour l'instant, les travaux ne peuvent démarrer en raison des recours pendant devant le Tribunal administratif fédéral. Sitôt qu'une décision sera rendue (attendue pour la fin de l'été), si les recours sont

levés, un nouveau délai de recours au Tribunal fédéral commencera à courir, mais il n'entraînera pas d'effet suspensif automatique.

Un député MCG souhaite être rassuré sur le fait que le surcoût pour l'Etat de Genève ne porterait que sur les 20 millions d'euros, et non sur la totalité des 126 millions d'euros. Il demande en outre pourquoi ne pas faire pression sur les autorités françaises en bloquant les travaux, puisque ceux-ci ne peuvent de toute manière pas démarrer avant la levée des recours qui sont encore pendants. Par ailleurs, il demande pourquoi les travaux de connexion des lignes de chemin de fer jusqu'au Bachet ne sont pas lancés, car cela permettrait d'économiser de l'argent au lieu d'attendre que les prix soient renchérissés alors que rien n'empêche le démarrage des travaux.

Le chef du DCTI explique que les autorités françaises prennent en charge les coûts de renchérissement pour leur part des travaux selon leur processus de décision propre. La discussion actuelle porte sur la différence (améliorations et modifications techniques). Par ailleurs, il indique que les travaux sont d'ores et déjà gelés. La Confédération exerce une pression sur les autorités françaises et Réseau ferré de France afin que ces derniers respectent leurs engagements. Chaque jour de retard dû aux recours entraînent des surcoûts pour la collectivité, même si la coordination des travaux permettra de réaliser des économies d'échelle. Enfin, il remarque qu'un certain nombre de travaux évoqués par le MCG sont du ressort des communes et non du canton.

Un député libéral demande si, dans l'hypothèse où les autorités françaises ne rempliraient pas leurs engagements, le Conseil d'Etat a envisagé qu'une partie des recettes fiscales des frontaliers soit affectée au financement de la part française des travaux.

Cette hypothèse n'a pas été envisagée. Les déclarations isolées de députés français ne sont pas représentatives de la position de l'Etat et des autorités françaises. Les bisbilles internes à la France agitent les politiciens locaux et dépassent le Conseil d'Etat. Il n'en reste pas moins qu'il appartient à la France de trouver le financement des travaux dont elle a la charge et d'honorer par là l'engagement pris il y a des années. Il n'est pas pensable que les voies de chemins de fer du CEVA s'arrêtent à la frontière française.

Un autre député libéral estime que le vote de ce projet de loi n'aura aucune influence sur ce projet du CEVA. Il est vrai que certaines personnalités politiques françaises y sont opposées et le font savoir publiquement, mais il n'a à ce jour pas eu connaissance de positions françaises officielles se prononçant contre ce projet. Cette problématique concerne l'exécutif et il appartient au gouvernement de la gérer avec les

autorités françaises. Ce projet de loi n'apporte aucune solution concrète à la problématique. La population s'est clairement prononcée en faveur du CEVA et il convient d'aller de l'avant dès que cela sera possible.

Un troisième député libéral estime que lorsque les autorités françaises ont à cœur de réaliser un projet, elles savent mettre les moyens nécessaires pour la faire. Il est donc relativement confiant quant à la bonne volonté de la France de réaliser sa part du CEVA. Le vote d'un tel projet de loi serait contre-productif et donnerait un signal de faiblesse à l'intention de la France. Un avis partagé par un député Vert.

Un député UDC demande qui suit le dossier du côté de la Confédération et du côté des autorités françaises.

Réponse : les CFF sont le maître d'ouvrage principal. Politiquement, c'est M^{me} Leuthard qui gère le dossier au niveau fédéral, l'Office fédéral des transports ayant délivré l'autorisation.

Le député MCG se demande dans quelle mesure on peut faire confiance à l'Etat français au sujet de ses promesses. Il cite le cas des données transmises par la banque HSBC au fisc français. Il ajoute que le droit de recourir contre un projet est un droit démocratique. Il demande quels sont les éléments concrets permettant de s'assurer la collaboration financière de l'Etat français.

M. Muller relate l'état des discussions régulières tenues avec les autorités françaises. Si la France refuse de payer sa part du projet, deux solutions se profilent : soit une autorité suisse accepte de financer ladite part, soit on renonce au projet de CEVA. Il estime toutefois que l'Etat français honorera ses engagements, car il y va de sa parole et de son honneur.

Un député radical indique que la France s'est fermement engagée à réaliser ce projet, sinon la Confédération n'en aurait pas financé une partie. Le projet du CEVA est clairement destiné à Genève et ses habitants. Or, les autorités sont déjà en retard par rapport aux besoins de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Dans cette perspective, ce projet de loi est hors sujet, car il tend à faire croire que le CEVA est un projet destiné aux frontaliers, alors que tel n'est pas le cas.

Un député PDC note que M. Mercier était venu aux assises transfrontalières en qualité de ministre de l'organisation territoriale, fonction qui a disparu suite au vote de la nouvelle loi française sur l'organisation territoriale. Actuellement, le responsable est le ministre des transports. Il ne se fait aucun souci sur le fait que l'Etat français va tenir son engagement, car un accord a été signé et les autorités françaises ont clairement exprimé la volonté de réaliser cette infrastructure. Il note que les 20 millions d'euros supplémentaires demandés correspondent à des améliorations à faire dans la

gare d'Annemasse, qui sont demandées par les CFF afin d'uniformiser les installations techniques. Il s'agit toutefois d'une somme minimale au vu de l'ensemble des coûts du projet.

Le même député MCG revient à la charge et demande si des recours contre le projet sont encore pendants du côté français. Par ailleurs, il se demande si les autorités genevoises risquent de subir des pénalités de la part des autorités françaises si les recours n'étaient pas levés.

Le DCTI indique qu'il n'y a à sa connaissance pas de procédure de recours actuellement menée sur le territoire français. Il ajoute que les travaux du côté français ne démarreront pas avant trois ans après le démarrage des travaux du côté suisse. D'éventuels recours en France ne constituent donc pas un point bloquant pour le projet. Concernant les travaux sur France, aucune pénalité ne peut être mise à la charge des autorités. La Confédération prend à sa charge 57% du coût des travaux et le canton 43%. Les travaux seront attribués à 60% à des entreprises suisses et à 40% à des entreprises françaises. Contrairement à ce qu'on a pu entendre, les sous-traitances augmentent la part des entreprises suisses, car un certain nombre de consortiums français sous-traitent les travaux à des entreprises suisses.

La présidente procède ensuite au vote d'entrée en matière. L'entrée en matière est refusée.

Vote d'entrée en matière sur le PL 10773

Pour : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Contre : 11 (3 Ve, 1 S, 2 PDC, 2 R, 3 L)

Abst. : –

Le débat en catégorie 2 est accepté à une large majorité.

L'entrée en matière de ce projet de loi est donc refusée par la commission, qui vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, d'en faire autant.

Projet de loi

(10773)

instituant un moratoire sur l'exécution des travaux du CEVA jusqu'au bouclement du financement à charge des partenaires français

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

Art. 1 Moratoire

¹ Les travaux directement ou indirectement liés à la construction de la ligne de chemin de fer Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse sont suspendus aussi longtemps que les collectivités publiques françaises, ainsi que les partenaires privés et publics français, chargés de financer le tronçon depuis la frontière jusqu'à Annemasse, n'auront pas réuni l'intégralité des sommes nécessaires à sa réalisation.

² Le financement devant être réuni par les partenaires français comprend les aménagements prévus pour la gare d'Annemasse ainsi que les gares du Chablais.

Art. 2 Levée du moratoire

¹ La réalisation des conditions posées à la levée du moratoire devront être constatées par le Conseil d'Etat qui en présentera rapport au Grand Conseil.

² La levée du moratoire sera réalisée par l'abrogation de la présente loi par le Grand Conseil, au vu du rapport du Conseil d'Etat.

Art. 3 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 10 mai 2011

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Roger Golay

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné le PL 10773 lors d'une unique séance le 15 mars 2011, à laquelle assistait M. Mark Muller, conseiller d'Etat, et M. Pierre-Alain Girard, secrétaire-général adjoint.

I. PREAMBULE

Le projet de loi 10773 a été déposé au secrétariat général du Grand Conseil le 16 décembre 2010, sous la signature de députés MCG et UDC.

Il vise à instituer un moratoire sur l'exécution des travaux du CEVA, jusqu'au bouclement du financement à charge des partenaires français.

D'entrée de cause, ce projet de loi a rencontré une opposition farouche de l'ensemble des groupes Socialiste, les Verts, PDC, Radical et Libéral, à savoir précisément les partis qui avaient soutenu le CEVA, en vue de la votation cantonale du 29 novembre 2009, sous des motivations d'ailleurs diverses.

Les partis précités auraient souhaité que ce projet de loi ne soit jamais renvoyé en commission, raison pour laquelle le débat immédiat avait été demandé, alors que l'urgence avait été refusée, ce qui aurait renvoyé cet objet aux « calendes grecques ».

Il fallut un véritable bras de fer politique au sein du Grand Conseil pour que les règles démocratiques soient enfin respectées et que ce projet de loi soit renvoyé, comme il aurait dû l'être immédiatement, en commission.

Ce renvoi ne dissimulait cependant pas la volonté clairement affichée des partis de gauche et de l'Entente de refuser d'aborder un sujet pourtant bien réel, comme les travaux de la commission l'ont finalement démontré, avec, de surcroît, une limitation du droit de parole des intervenants en séance plénière.

Les groupes MCG et UDC ne peuvent que déplorer cette attitude peu constructive et peu transparente à l'égard de la population genevoise, attitude adoptée par les partis de gauche et de l'Entente, lesquels souhaitent voir la réalisation du CEVA « *coûte que coûte* », interprétant le résultat de la votation du 29 novembre 2009 comme un chèque en blanc de la part de la population genevoise.

II. LE FINANCEMENT DU CEVA COTE FRANCAIS

Comme le rappelle l'exposé des motifs à l'appui du PL 10773, 61,2% des électrices et électeurs du canton de Genève se sont prononcés, le 29 novembre 2009, en faveur d'un crédit complémentaire de construction du CEVA de 107 millions de francs.

Ainsi, une majorité de la population a considéré que les arguments du Conseil d'Etat, soutenu par l'ensemble des partis, à l'exception du MCG et de l'UDC, selon lesquels la région franco-valdo-genevoise ne pouvait se construire durablement sans ce « *maillon manquant* » reliant les lignes CFF et les lignes SNCF françaises, prévalaient sur les arguments du comité référendaire, qui considérait que l'on pouvait faire bien mieux pour bien moins cher, en reliant la gare Cornavin à la gare d'Annemasse.

En effet, il était alors soutenu par les opposants qu'il était préférable de créer une ligne passant par Bardonnex où un parking-relais suffisamment important aurait pu être une alternative valable pour une grande partie des pendulaires qui entrent majoritairement par ce portail, lequel avait connu l'essor le plus important durant les dernières années (ce d'autant que la nouvelle autoroute Annecy-Genève débouche également à Bardonnex).

Afin de soutenir le projet CEVA, les autorités genevoises et françaises militaient alors côte à côte, considérant qu'il s'agissait de la colonne vertébrale de la région transfrontalière de demain.

Afin de rassurer les plus réticents, le Conseil d'Etat et M. Mark Muller en tête promettaient que le coût global ne dépasserait pas 1,5 milliard, participation de la Confédération comprise, alors que cette somme ne comprend ni les coûts de renchérissement, ni les aléas géologiques, ni les indemnités pour les riverains lésés.

Depuis cette votation, certains ont pu déchanter, à gauche comme à droite.

C'est ainsi que le 10 mai 2010 les députés de droite déposaient une proposition de résolution (R 620), intitulée « *Travaux de réalisation du CEVA : pour une promotion constructive et efficace des intérêts de Genève* ». Constatant que l'essentiel des travaux de gros œuvre avait été adjugé à une

entreprise française, alors même qu'il avait été soutenu lors de la campagne que le CEVA allait donner du travail aux entreprises genevoises, cette résolution relevait déjà, avec une rare sincérité, la disparité choquante entre les comportements des deux côtés de la frontière (« *Il n'existe aucun exemple à ce jour d'infrastructures publiques importantes mises en soumission par des entités françaises qui n'aient été adjudgées à des entreprises suisses. C'est en particulier le cas de la construction et de la rénovation de ligne dite des Carpates (Genève-Mâcon), financée à près de 50% par la Confédération, pour laquelle l'offre d'un grand groupe suisse avait été tout simplement écartée sans autre forme de procès...* »).

Le 28 mai 2010, c'était au tour des députés de gauche de déposer une proposition de résolution (R 623), intitulée « Travaux et réalisation du CEVA : pour une promotion d'emplois répondant aux normes et conventions collectives de travail et un contrôle efficace des conditions de travail et de sécurité ». Alors qu'il avait été soutenu, en cours de campagne, que le CEVA donnerait du travail aux employés du canton, l'adjudication de la majorité des travaux de gros œuvre à une entreprise étrangère ramenait la gauche à la réalité économique et lui faisait prendre conscience que ce seraient des travailleurs étrangers qui viendraient essentiellement réaliser « notre CEVA », et cela sans que l'on puisse aucunement garantir le respect des conditions salariales appliquées dans le canton.

Face à ce constat, il est aujourd'hui évident que la population genevoise a été trompée par des arguments fallacieux avancés, au mieux, par des personnes ayant apprécié la situation globale avec un singulier manque de compétence, ou, au pire, par des personnes ayant délibérément manipulé l'opinion publique, afin de soutenir des lobbies qui espéraient en tirer profit.

Aujourd'hui, dans le cadre du projet de loi qui vous est soumis, les mêmes récidivent dans le seul dessein de dissimuler les carences du passé et, à cette fin, tentent de museler une minorité de députés qui, dans le souci de respecter la volonté populaire, demandent que les assurances données lors de la campagne de 2009 soient respectées.

Curieusement, ce sont ceux qui tentent aujourd'hui d'outrepasser la volonté populaire qui revêtent la toge des parfaits démocrates, en accusant celles et ceux qui soutiennent ce projet de loi de mener un combat d'arrière-garde au mépris de cette même volonté populaire.

Que vise ce projet de loi ? Ni plus, ni moins que le respect, par les autorités françaises, des assurances données aux contribuables genevois. Ainsi, sur une somme globale (sous-estimée) de 1,5 milliard, la part française comprenant la liaison ferroviaire entre la frontière et l'entrée en gare

d'Annemasse, avec le franchissement du Foron, de même que les modifications de la gare d'Annemasse et des gares du Chablais était estimée à 126 millions d'euros, dont 5,6% étaient à charge de la Suisse par l'intermédiaire des CFF.

Cette modeste participation à la construction de la « *Grande région franco-genevoise* » n'aurait dû susciter aucune difficulté de mise en œuvre. Néanmoins, la presse genevoise rapportait, le 15 novembre 2010, qu'il manquait toujours 100 millions d'euros à la France pour boucler le financement de la partie française du CEVA, un sénateur de Haute-Savoie, M. Pierre Herisson, allant jusqu'à affirmer qu'il fallait se mettre autour d'une table, les Suisses devant faire preuve de compréhension (comprenez par-là qu'ils financent également la partie française).

Malgré une position officielle ferme pour rassurer le contribuable genevois, et selon laquelle il n'était pas question pour la Suisse de financer la part française du CEVA, notre Conseil d'Etat n'exclut pas de trouver des « *solutions* », comprenez par-là des moyens de sauver la face, en transférant à la France, sous une forme à déterminer, la somme qu'il incombait à cette dernière de verser pour finaliser le CEVA.

C'est ainsi que M. Pierre-François Unger affirmait qu'il fallait « *une discussion officielle pour affronter cette difficulté* ».

M. Mark Muller, lors de la séance unique de commission du 8 mars 2011 consacrée à cet objet, a confirmé qu'il n'était pas question que Genève assume tout ou partie des coûts de l'ouvrage du côté français, mais a minimisé le problème, affirmant qu'il ne manquerait que 20 millions d'euros, tout cela dans une incompréhensible opacité, aucun document à cet égard n'étant présenté, ni correspondance échangée entre nos autorités et les autorités françaises.

C'est dans le cadre de ce « *non-dit* » (on ne veut pas savoir, on verra bien) que le projet de loi fut finalement écarté par la majorité de la commission (à l'exclusion des représentants MCG et UDC) au motif que, de toute manière, le CEVA était gelé en raison des recours pendants devant le Tribunal administratif fédéral. Faut-il comprendre que ce moratoire se justifierait s'il n'y avait pas lesdits recours ou que l'on reviendra sur le sujet si les recours sont écartés ?

En tout état de cause, une décision récente du Tribunal administratif fédéral rapportée dans la *Tribune de Genève* du 28 avril 2011 (pièce annexée) met en évidence, une nouvelle fois, le manque de sérieux avec lequel le projet CEVA est piloté et suivi, puisqu'après avoir attribué l'essentiel du gros œuvre à une entreprise française, l'autorité d'adjudication, dans le but évident

de plaire aux lobbies de droite, a attribué le mandat de coordonateur sécurité-chantier à une entreprise genevoise par une attitude « *discriminatoire à l'égard des soumissionnaires étrangers* ».

Manifestement, le Conseil d'Etat travaille sans contrôle, si ce n'est judiciaire, dans l'un des projets les plus coûteux que Genève ait connu de son histoire. Sans un contrôle démocratique, des dérapages d'une gravité financière exceptionnelle sont à craindre.

A celles et ceux qui prétendent vouloir respecter la volonté populaire, nous rappellerons que les électrices et électeurs ont voulu d'un train qui relie Cornavin à Annemasse et non d'un train qui s'arrête à la frontière franco-suisse. En conséquence, si le tronçon helvétique est sous contrôle sur le plan financier (sous réserve de l'accord des autorités fédérales pour le dépassement du budget), il est impératif que les coûts du tronçon français soient également garantis.

Ainsi, de deux choses l'une, soit la France garantit l'aboutissement du CEVA, et alors les immenses investissements côté suisse ont une raison d'être ; soit la France ne garantit pas l'aboutissement du CEVA et la population genevoise doit décider démocratiquement si elle accepte d'assumer ce coût supplémentaire. Il en va de la transparence et du respect de la volonté populaire.

Il sera ajouté enfin que ce projet de loi n'impliquera aucun retard dans l'exécution du CEVA, puisqu'aussitôt le financement réuni par les partenaires français, le moratoire sera levé, selon l'art. 2 proposé.

Au vu des explications qui précèdent, et en vertu de l'élémentaire bon sens, il vous est demandé d'accepter le projet de loi qui vous est proposé.

Sécurité du CEVA: l'Etat et les CFF désavoués

La justice fédérale casse l'adjudication du mandat de coordonnateur de la sécurité du chantier

Marc Moulin

A défaut de transporter des gens, le CEVA occupe des juges. Alors que des recours bloquent toujours le démarrage du chantier, le Tribunal administratif fédéral (TAF) vient de taper sur les doigts des maîtres d'ouvrage. Les CFF et l'Etat de Genève devront revoir l'attribution du mandat de «coordonnateur sécurité chantier».

Mis au concours en avril 2010, le marché est emporté en septembre par Orqual. Cette société carougeoise avait réalisé l'analyse de risques et assure une mission semblable pour la traversée de Vésenaz. Son prix? 1,57 million de francs. Le marché était évalué à 1,9 million et les offres allaient de 1,46 à 2,08 millions. Mais l'un des cinq rivaux écartés, Ecoservices, recourt. Selon sa direction, sise à Carouge également, son offre était «de l'ordre de 1,8 million». Les maîtres d'ouvrage répliquent en l'excluant de la soumission, l'accusant d'avoir fourni de faux renseignements sur son chef de projet. Ecoservices dépose alors un second recours en justice.

Les protagonistes de l'affaire restent tous discrets alors que la décision du TAF peut encore être attaquée jusqu'à la fin de mai au Tribunal fédéral. L'arrêt de la Cour bernoise est sévère pour le pouvoir adjudicateur. Celui-ci a outrepassé ses droits en aggravant, par sa deuxième décision, la situation de la recourante. Son exclusion de la soumission est donc annulée.

Adjudication arbitraire

Quant à l'adjudication du mandat, elle «viole le droit des marchés publics» et est entachée d'un «arbitraire manifeste». A tel point que la Cour exclut le gagnant initial du concours et enjoint l'Etat et les CFF de revoir leur sélection.

Dans le détail, le TAF estime que Ecoservices n'a pas menti en vantant le CV de son chef de projet, qui a œuvré à la sécurité de la rénovation du tunnel ferroviaire du Fréjus, même si son nom ne figure pas dans les registres du



Future gare des Eaux-Vives. La liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA), acceptée par le peuple en 2009, doit améliorer la mobilité de l'agglomération franco-valdo-genevoise. DR

chantier. Pour la Cour, les qualifications des cadres proposés par Orqual ont en revanche été surévaluées: le jury a pris en compte leurs expériences antérieures à leurs activités dans la sécurité, alors que cet aspect ne figurait pas

dans l'appel d'offres. Sans ce volet, Orqual aurait même obtenu une note insuffisante qui l'aurait disqualifiée, pointent les juges.

Le TAF soupçonne les adjudicateurs d'avoir sous-évalué les diplômes français, montrant une atti-

tude «discriminatoire à l'égard des soumissionnaires étrangers». Ô ironie! Les CFF et l'Etat ont justement été tancés par les milieux genevois du bâtiment après que 41% du gros œuvre a été adjudiqué au groupe français Vinci. Le TAF fustige encore l'évaluation de l'organisation des deux rivaux et suspecte qu'Orqual ait été favorisée du fait de collaborations antérieures avec les maîtres d'ouvrage.

En attendant le CEVA

● C'est le Godot genevois. Le chantier du CEVA n'a toujours pas débuté, faute d'autorisation de construire en force. Délivrée en mai 2008, celle-ci s'est heurtée à une soixantaine de recours au Tribunal administratif fédéral (TAF). Il n'en reste plus que 22. L'écueil politique est levé depuis le vote genevois de novembre 2009, à 61%, pour les crédits additionnels du CEVA. Tout dépend donc du TAF, dont le verdict, espéré pour avril, est désormais prévu pour juin. Le juge écrit ses conclusions après des auditions personnelles et des visites sur le site. Le récent arrêt du TAF est-il de mauvais augure pour cette prochaine décision, cruciale? Pas sûr! Le premier touche la réglementation des marchés publics. La seconde se fondera surtout sur la législation environnementale.

Côté français, c'est le financement qui pègne toujours à être bouclé. Cent millions d'euros (soit 130 millions de francs) manquent à l'appel. Sur cette somme, 75 millions répondent à l'actualisation de l'euro. Les 25 millions restants sont dus à des aménagements techniques supplémentaires. «Il devient urgent de faire un tour de table, estime pour sa part Christian Dupessey, maire d'Annemasse et conseiller régional. Si la situation juridique se débloque en Suisse, on doit être prêt de notre côté.» Annemasse-Agglomération, la Région et le Conseil général de Haute-Savoie se sont engagés à actualiser leur participation. Reste donc l'Etat et Réseau ferré de France. Le préfet de région Jean-François Carencio devrait réunir d'ICI peu tous ces acteurs. **M.M./M.P.**

Risque sécuritaire?

Durant la procédure, les CFF et l'Etat ont combattu l'effet suspensif du recours en arguant que «l'exécution de certaines prestations du marché litigieux présente une certaine urgence, au risque sinon de compromettre le démarrage des travaux [...] et la sécurité des personnes impliquées. Qu'en est-il? «Pour le début du chantier, on mettra en place une solution transitoire, soit en mandatant un membre du personnel des CFF, soit en recrutant à l'externe», explique Caroline Monod, porte-parole du projet CEVA. Laquelle dément toute velléité de raboter sur le budget sécurité en privilégiant une offre moins chère: «Cet aspect est très important pour nous et nous allons au-delà du minimum légal en nous dotant d'une coordination pour la sécurité du chantier.»