

*Date de dépôt : 22 février 2013*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit complémentaire d'investissement de 7 692 108 F (pour la part cantonale) aux lois 8662 et 10441 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 Route de Thonon**

*Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)*

*Rapport de minorité de M<sup>me</sup> Anne Mahrer (page 21)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Stéphane Florey**

Mesdames et

Messieurs les députés,

Déposé le 20 septembre 2012, ce projet de loi a été étudié comme il se doit par la Commission des travaux qui s'est réunie le 30 octobre, les 6 et 13 novembre et le 4 décembre 2012 sous la présidence de M<sup>me</sup> Lydia Schneider Hausser. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Laura Platchkov, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

A également participé aux travaux de la commission, M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint au DU. Il est également remercié pour sa contribution.

## **1. Présentation du projet de loi par M. Philippe Matthey, secrétaire général (DIME), M. René Leutwyler, ingénieur cantonal (DIME), M<sup>me</sup> Francine de Planta, conseillère administrative et maire de Collonge-Bellerive**

En préambule, M. Leutwyler fait un petit historique et rappelle les grandes étapes qui ont jalonné l'élaboration de ce dossier. Certains projets de lois (PL) avaient été déposés par un certain nombre de députés. Quand son département a repris le génie civil, ils ont fait un état de situation de tous les dossiers en route et la question des dépassements les préoccupait. Ils ont donc donné l'instruction à la Direction générale de préparer un PL à la rentrée pour reprendre rapidement cette affaire. Parallèlement, un courrier a été adressé à la commune, car elle est appelée à participer à raison d'un tiers à ce surcoût, de par la convention qui la lie avec le département.

Ce projet est un peu particulier, car c'est le quatrième sur la tranchée couverte de Vézenaz. Le premier date de 1997. Le Conseil d'Etat avait déposé un PL pour demander un crédit de construction. La Commission des travaux avait refusé l'entrée en matière, et le Conseil d'Etat l'avait retiré. Le projet a été représenté en 2002 avec un crédit d'investissement. En 2009, il a été présenté à nouveau avec un 2<sup>e</sup> crédit complémentaire qui a été voté. Il espère que ce quatrième crédit sera le dernier. Il pense que les projets ne sont pas « du Bordeaux ». C'est toujours le même projet. L'exposé des motifs fait le résumé des montants demandés. L'art.1 demande un crédit complémentaire de 7,5 millions de francs environ. Sur cette somme, c'est la part du canton qui est demandée et les travaux à proprement parler ne font que 5 millions de francs. Le renchérissement de la TVA fait partie de ce crédit complémentaire, car ils essaient d'estimer le coût final de l'ouvrage. Avec ce troisième crédit – par rapport aux PL de 2003, 2009 et 2012 –, le total de tous ces crédits sont l'image du crédit final de l'ouvrage. Ceci dit, les 1,8 millions de francs est le calcul en retour de l'image finale de tout ce qui a été dépensé depuis 2010, quand le chantier a été ouvert. Le crédit a été déposé en mai 2009. C'est un montant technique qu'il lui faut quand il parle du manque de financement de la projection finale de l'ouvrage. Il a vu que les commissaires étaient saisis du rapport de l'Inspection cantonale des finances (ICF), qui a fait un audit. Il trouve intéressant d'avoir ce double regard. L'ICF relève qu'entre deux PL se sont écoulés 6 ans. L'ICF donne un nombre d'explications s'agissant de la lenteur du développement – notamment la demande d'autorisation de la commune, qui a été combattue et fait l'objet d'un recours. Finalement, s'agissant d'organisation, dans la gestion du projet, ils sont en co-maitrise totale avec la commune de Collonge-Bellerive, avec une clé de répartition définie dans une convention.

Ainsi, cet ouvrage est géré par un comité de co-pilotage qu'il préside avec Mme De Planta. Le rapport de l'ICF fait état de « la bonne gestion du projet va permettre la réalisation dans les délais prévus à l'ouverture du chantier. ». L'ICF a constaté que tous les indicateurs étaient là pour dire cela. Dans l'exposé des motifs, les montants complémentaires nécessaires sont le total du total du manque qui est constaté aujourd'hui, notamment dans le rapport demandé aux ingénieurs. Ils constatent que la prévision en fin de chantier ne permet pas de boucler le financement et il convient de voir si un crédit complémentaire est nécessaire. Ces 10 600 000 F font partie d'une clé de répartition entre l'Etat de Genève (69,2 %) et Collonge-Bellerive (30,8 %). Les besoins découlent d'un certain nombre de constats réalisés lors du projet d'exécution. Le mandataire a fait des groupements de difficultés qui nécessitent des moyens supplémentaires. La réalisation, débutée en juin 2010, émane d'un projet qui a fait objet d'une autorisation de construire de 2007, avec une entreprise qui a décliné un certain nombre de processus. Réalisé trois ans et demi plus tard, le projet a nécessité des adaptations, y compris le projet lui-même, notamment des blindages de fouilles. Il cite notamment la question des murs provisoires qui ont dû être construits de façon plus conséquente, et des difficultés géotechniques. Finalement, il y a plus d'un an, des mesures d'accompagnement par rapport à la circulation ont été prises. Cela avait été un peu sous-évalué par rapport à la réalisation de ce projet. Des hausses non prévues dans la loi 10441 représentent 2,5 millions de francs de la somme demandée aujourd'hui. Il précise que des hausses étaient prévues dans la loi, mais avec un démarrage immédiat.

Il explique ensuite qu'ils ont essayé de trouver des économies pour diminuer l'impact financier, comme par exemple la réduction de l'épaisseur des enrobés. Ces économies, théoriquement réalisables, seraient d'un montant de 1 444 000 F. Mais elles auraient pour conséquence de diminuer la qualité de l'ouvrage. C'est pourquoi il demande à la commission de ne pas retenir cette option. A long terme, ce serait contre-productif.

Une autre économie théorique a été réalisée par le fait qu'il a été décidé de renoncer au P+R provisoire d'Anières. L'autorisation de construire a fait l'objet d'un recours qui est toujours pendant au Tribunal. S'il obtenait l'autorisation aujourd'hui, il faudrait deux mois pour sa réalisation pour une exploitation d'environ une année. D'où la décision d'y renoncer.

S'il parle ici d'économies théoriques, il ne la propose pas, car c'est la seule marge qui lui reste pour gérer le chantier jusqu'à la fin. Il a demandé à ses collaborateurs de mettre le devis général à plat. Par rapport au coût supplémentaire, ils ont fait un avant métré. En coût final théorique nécessaire, il demande exactement cette différence. S'il demande exactement cela, il n'a

aucune marge de manœuvre par rapport au coût final. Il demande ainsi 500 000 F de divers et imprévus, étant entendu qu'à la fin du bouclage, il dira si ce montant a été sollicité ou pas.

Il note que c'est la première fois qu'il présente un crédit complémentaire. S'agissant du préavis technique financier, et de l'arithmétique du renchérissement, quand un crédit est présenté, il faut imaginer le coût final de l'objet. Le préavis technique confirme cela, et relève trois points. Le premier est que ce crédit complémentaire déroge au moratoire décidé par le Conseil d'Etat sur les nouveaux investissements. Le fait que le Conseil d'Etat dépose le crédit complémentaire montre qu'il veut que le chantier se finisse. Ensuite, le crédit complémentaire n'a pas été pris en compte dans le PQI 2013-2016. Enfin, s'agissant de la recommandation 5.3.2 de l'ICF, de manière comptable, un certain nombre de frais liés aux investissements pourraient être considérés comme du fonctionnement, car ce sont des mesures d'accompagnement. Le Conseil d'Etat devra se prononcer là-dessus. L'ICF propose qu'une partie des crédits d'investissement soient budgétés dans les crédits de fonctionnement. En termes de gestion, cela lui posera des difficultés énormes. Parallèlement au crédit de construction, il devra demander un budget de fonctionnement. Il imagine qu'il sur-dote le budget de fonctionnement par rapport à autre chose. Il peut aussi imaginer que le budget de fonctionnement a parfois des réductions linéaires, auquel cas il devrait diminuer. Il a beaucoup de difficultés à gérer cela. En termes de gestionnaire, cette recommandation existe, mais elle lui pose un problème. Ce sont des choses qui font partie de la technicité du bouclage du PL. Ce ne sont pas des choses qu'ils négligent et oublient. Il montre des photos, et montre le blindage de fouilles, et des poutres de ponts provisoires. Ce chantier est extrêmement complexe par rapport à son environnement. Il a dû gérer l'accessibilité de 6 autres chantiers adjacents. Personne ne pouvait prévoir cela, ni en 2002, ni en 2009.

Un commissaire (MCG) rappelle que le projet de loi initial avait été déposé par des députés. Il demande si les chiffres dans le PL initial ont été vérifiés par le département et si une étude sérieuse a été faite. Il se demande également si les éventuels dépassements ont été pris en compte. Si le département avait creusé la question, il n'y aurait pas eu deux projets complémentaires pour des mesures d'accompagnement. Faisant référence au P+R d'Anières et du 1<sup>er</sup> crédit, ils ont vendu le PL en disant que ce sont des mesures d'accompagnement pour favoriser la circulation. Certaines ne peuvent pas être mises en œuvre. Si d'aventure l'autorisation était donnée, ils ne voudraient plus le faire. Il n'a pas compris à quoi cela va servir en fin de compte.

M. Leutwyler rappelle que s'ils obtenaient l'autorisation demain, se posera une question d'efficience des moyens, car d'ici un mois ils ne verront plus de chantier en surface. Il y aura les mêmes voiries qu'auparavant. Les contraintes de circulation d'il y a un an étaient différentes. Ils ont décidé que même si l'autorisation tombait, ils mettraient toutes les réserves par rapport à cette construction. De façon transparente, il met ce que la Commission des travaux a voté il y a un an, en disant que c'est une économie qu'il peut proposer. Il a mis le devis général à plat. Sur un chantier de 60 millions, avec encore un an et demi de chantier, l'absence de divers et imprévus est une gageure. Chaque chantier doit avoir un divers et imprévu. Il demande ces 500 000 F qu'il gèrera comme tel. Personnellement, il aurait voulu attendre pour demander ce crédit, car quand il sortira du terrassement, il aura une meilleure vision des imprévus. En tant que gestionnaire, il souhaite donc ces 500 000 F, qui rentreront dans le cadre de ce qui était proposé.

Il précise que c'est le seul crédit d'investissement proposé par des députés. Par contre, il y a beaucoup de projets de lois pour des crédits d'étude qui rentrent dans des processus connus. Ils passent un nombre de phases de projet, un projet devient définitif, et le Conseil d'Etat décide de demander le crédit. C'est un processus ordinaire connu par l'administration. Le processus est autre pour ce crédit-là. Il n'a pas géré ce crédit d'étude. La phase du projet d'ouvrage n'a pas été aboutie. Le pilotage a été assuré par la commune. Cela n'a pas été abouti comme l'Etat l'aurait fait, et cet argent n'a pas été dépensé. Il a eu accès au dossier en ayant vu le devis général proposé. Le premier crédit d'étude de 1997, il l'a déposé pour le Conseil d'Etat. Le monde bouge autour d'un projet et il est difficile de pouvoir dire si cela tient debout ou pas. Il a eu ce devis général, et ce prix de 2009 est plausible selon lui, sans avoir fait un contrôle comme l'Etat le faisait. Il en apporte la preuve arithmétique : le complément demandé fait 10 %. Le travail a été fait sérieusement, ce n'est pas un prix exagérément faux. La preuve est qu'il est à mi- chantier, et il manque 10 %. Ce n'est pas quelque chose qui a été « bâclé ». Ce qui manque, c'est quelque chose qui n'a pas été abouti, ces mesures de circulations, et tout ce que ça comprend comme adaptation de projet.

Sur le P+R, Mme De Planta ajoute qu'ils ont décidé d'y renoncer, car cela coûtait trop cher de l'utiliser que pour une année, d'autant plus que le P+R de Veigy est à 100 mètres environ en amont de celui qui était prévu à Anières. De plus, il est mis gratuitement à disposition des automobilistes depuis cet été.

Si un commissaire (PLR) souscrit à l'idée de M. Leutwyler de ne pas réaliser ces potentielles économies, il se demande s'ils ont l'assurance que les

services tel que les SIG, Swisscom etc. ne vont pas revenir en disant par exemple qu'ils ont oublié la fibre optique, ou que les tuyaux ne sont pas assez gros.

M. Leutwyler trouve cela délicat, car il ne maîtrise pas les SIG. Il constate qu'il arrive qu'un enrobé fraîchement posé soit de nouveau ouvert. Il arrive aussi que les bâtiments adjacents nécessitent des raccordements. Au niveau de la tranchée couverte, il a une gaine technique posée comme dans tous les tunnels. Il ose espérer que ces enrobés ne seront pas touchés très vite par des mesures d'adaptation.

Un commissaire (S) demande des précisions sur la volonté de la commune à payer sa part. Il souhaite également des détails concernant les 600 000 F pour la ligne TPG. Il demande s'il s'agit du renforcement d'une ligne.

M<sup>me</sup> De Planta rappelle que la commune est liée par une convention qui stipule que les surcoûts seront payés au prorata de la clé de répartition fixée au départ et qu'elle va devoir solliciter une délibération auprès du Conseil municipal pour demander le vote d'un crédit complémentaire.

Sur les mesures liées au TPG, M. Leutwyler répond qu'il s'agit des mesures d'accompagnement liées au chantier de la Traversée de Vézenaz. Il a une commande avec les TPG pour des renforcements de ligne en heure de pointe. Il a proposé cela en juin passé, avec une facture total d'environ 2,2 millions de francs.

Mme De Planta ajoute que les bus sont absolument nécessaires. Même aujourd'hui, avec les réformes, cela ne suffit pas aux heures de pointe. Les bus sont complets et desservent un gros bassin de population.

Un commissaire (L) demande des précisions sur les honoraires et les salaires. Il imagine qu'il y a des appels d'offres, que les tarifs sont arrêtés et qu'ils ne peuvent pas travailler au forfait. Il trouve qu'il y a un corps de métier qui gagne toujours. Ce sont les architectes qui s'arrangent pour trouver des manières de faire luxueuses. Il demande aussi un complément d'information sur la notion de renchérissement. Enfin, il aimerait savoir s'il y a un moyen de rembourser la TVA et s'il y a des statistiques sur le taux de remplissage des bus pour voir s'ils sont utiles.

S'agissant du mandat, M. Leutwyler répond qu'il leur arrive de forfaitiser le mandat des ingénieurs, rarement en génie civil, car le cadre n'est pas toujours bien fixe, notamment s'agissant de l'envergure du contrat. Dans le cas d'espèce, le mandat a fait l'objet d'un contrat non forfaitisé. Eu égard à la complexité du projet, il pense que cela se justifie. Des travaux complémentaires que le mandataire doit gérer, faire des plan, etc. Ils ont

comptabilisé ces heures et elles ont été valorisées à la même hauteur que le contrat initial. Ils sont plusieurs. Le bureau d'ingénieurs civils qui pilote est PM Ingénierie. En 2006, l'appel d'offre a été fait, avec entrée de soumission. L'entreprise donne un prix. Basé sur cet appel d'offre, un PL est fait. Ce PL entre en exécution en 2010. Il est d'usage que l'Etat paye le renchérissement. On ne forfaitise pas le renchérissement. C'est un calcul à faire. Quand le chantier est décalé dans le temps, cela décale le renchérissement. Globalement, l'indexation est toujours positive. L'Etat paye toujours plus si le chantier démarre plus tard. En francs constants, c'est toujours la même chose.

Sur la TVA, il explique qu'il n'est pas compétent pour répondre à cette question. Il sait que l'Etat de Genève est soumis à la TVA s'agissant de l'investissement du génie civil. Il n'a aucun moyen technique de récupérer l'impôt préalable, car c'est un investissement pur. Dans le cas où une autre entreprise construisait à la place de l'Etat, il ne saurait pas répondre. Il y a des spécialistes pour cela. Il ne sait pas comment faire pour économiser TVA dans les investissements routiers.

Le commissaire conclut que le PL voté par le Grand Conseil en 2009 avait repris les chiffres de 2006 sans tenir compte que trois ans se sont écoulés.

M. Leutwyler clarifie en disant que le PL déposé en 2009 a dû prévoir un renchérissement, qu'il a recalculé. Il pense que le PL de 2009 prévoyait de construire dans les 6 mois. Ceci n'a pas été fait et le chantier a été ouvert en 2010. Ses collaborateurs ont fait le calcul technique. Le renchérissement est relatif aux 60 millions. Décalé d'une année, à 1 %, cela fait un certain montant. C'est très compliqué, mais le calcul est validé par le préavis financier.

Le commissaire en déduit que toutes les personnes qui ont retardé le projet ont donc un rôle dans le coût de renchérissement.

M. Leutwyler répond que mathématiquement, oui.

Un commissaire (UDC) remarque que le Conseil municipal n'a pas encore voté sur leur part de financement à ce complément. Il s'enquiert du risque si la demande est refusée.

Mme De Planta répond que la demande de crédit a déjà été présentée en commission conjointe route et finances. Cette demande a été approuvée à l'unanimité et il y a de fortes chances qu'elle le soit en plénière. Toutefois, le risque d'un référendum dans le délai des 30 jours n'est pas à écarter. Mais elle reste confiante pour que ce ne soit pas le cas.

Le commissaire demande comment cela se passerait s'il devait y avoir un référendum et que celui-ci soit accepté et le crédit refusé.

M. Matthey explique que la demande faite à la Commission des travaux tient compte de la répartition entre la commune et l'Etat. Si la commune n'honorait pas son engagement, cela remettrait en question cette demande.

S'agissant du renchérissement, un commissaire (Ve) trouve la réponse incomplète. Sur les trois PL déposés, le premier prévoyait 10 % de renchérissement. Le suivant, le PL 10441, prévoit 7,9 millions de francs de renchérissement. Combiné avec ce qui est demandé aujourd'hui, globalement, sur le prix de l'ouvrage final, ils sont à 21 % de renchérissement, ce qui fait une somme conséquente. Il demande comment expliquer ce différentiel.

M. Leutwyler explique que les taux sont une moyenne du « panier de la ménagère », dans le domaine de la construction ils sont présentés par des commissions. Il ne sait pas comment l'inflation globale au niveau Suisse rentre dans les calculs. Les commissions décident du renchérissement a posteriori, par rapport à une grille de répartition. C'est de la statistique. Il fait une prévision qui est validée par le département des finances. Ils ont eu 5 % à un moment, sinon ce sont des taux entre 1,5 % et 2,8 %. C'est délicat. Par rapport au mécanisme des projets de lois, il ne peut que constater et faire sa prévision. Il demande 5 millions de francs, qui comprennent le renchérissement. Le renchérissement sur le package qui a été décalé de 2 ans est payé au moment où les travaux sont réalisés, pas quand le projet de loi est déposé.

Un commissaire (R) attire l'attention sur le fait qu'il y a des formules pour calculer le renchérissement. C'est assez technique. L'industrie de la construction repose essentiellement sur le facteur travail. La main d'œuvre à Genève repose sur des conventions collectives de travail qui ont toujours été prolongées. On ne peut pas comparer les améliorations de ces conventions collectives avec l'évolution générale des indices de prix à la consommation. Les entreprises dans un consortium sont soumises à des conventions collectives qui assurent de bonnes conditions de travail et sociales, ce qu'il trouve très positif.

## **2. Traitement du rapport de l'Inspection cantonale des finances (ICF) sur la traversée de Vézenaz**

En parallèle du PL 11028, la Commission des travaux (CT) a étudié le rapport de l'ICF sur la traversée de Vézenaz. Ce rapport nous a été transmis par la Commission de contrôle de gestion et a fait l'objet d'une présentation

par le département et d'une audition de l'ICF. Ce rapport n'a révélé aucun dysfonctionnement majeur mais quelques problèmes au niveau de certaines procédures et conclu par douze recommandations comme par exemple sur les procédures AIMP. A noter que lors de la présentation deux des douze recommandations avaient déjà été réalisées et que les dix autres étaient en cours de réalisation.

Placé sous le sceau de la confidentialité, il ne peut être joint à ce rapport. Toutefois, cette question a fait l'objet d'un grand débat au sein de la CT dont la teneur est relatée ci-dessous.

Un commissaire (L) mentionne un point formel concernant le rapport de commission qui sera fait. En général, les rapports de l'ICF sont confidentiels. Il peut imaginer que le rapport ICF soit mis en annexe du rapport de commission mais suggère de faire une demande au Président du Grand Conseil, pour savoir si le contenu du rapport ICF peut être mis dans le rapport final de commission.

La Présidente indique qu'elle va formellement écrire une lettre au Bureau du Grand Conseil (BGC) pour savoir si on peut ou non faire figurer les éléments du rapport ICF.

Une commissaire (Ve) imagine que tout ce qui a été dit peut figurer dans le rapport de commission. A partir du moment où des choses sont dites et qu'elles figurent aux PV, elle pense souhaitable de joindre le rapport ICF en annexe.

Un second commissaire (L) y voit un problème. Si la commission commence à faire comme cela, à chaque occasion, les commissaires vont se demander s'il faut mentionner ou non le rapport ICF y relatif, et au final, les rapports ICF ne seront plus confidentiels. Beaucoup ne le sont pas *de facto*. De façon plus générale, il faut se demander s'il faut rendre public ou non certains rapports ICF. Dans ce cas particulier, il faut se demander si ce rapport apporte quelque chose par rapport au PL 11028 ; il n'en n'est pas convaincu.

D'autre part il pense que la direction générale du génie civil aurait dû informer la CT beaucoup plus tôt du problème de dépassement de crédit. Toutefois, il rappelle que ce point a été plus ou moins été évoqué durant la visite du chantier par la CT. Un commissaire (UDC) avait posé une question par rapport aux infiltrations et d'éventuels surcoûts avaient été suggérés. Les commissaires étaient donc conscients qu'ils auraient des surcoûts potentiels. Au-delà de cela, tous les problèmes mentionnés dans le rapport ICF n'ont rien à voir avec ce projet de loi. Cela lui pose donc un problème que le rapport de l'ICF soit joint au rapport de commission.

Un commissaire (PDC) est du même avis. Il n'est pas favorable à la publication du rapport ICF en annexe. Il rappelle que les députés ont dû beaucoup se battre au Grand Conseil, pour conserver la confidentialité des débats en commission, des PV et des rapports de l'ICF. Il déclare vouloir conserver ce principe.

S'agissant de la distribution du rapport, M. Girard cite la page 10 du rapport ICF. Il est dit que ce rapport n'est pas public ; qu'il est remis sous le sceau de la confidentialité aux destinataires prévus aux articles 18, al. 3, et 30 de la LSGAF. La liste nominative de distribution figure en dernière page du rapport. Il pense que joindre ce rapport en annexe créerai un précédent.

Un commissaire (UDC) rappelle que les commissaires ont signé une feuille qui mentionnait clairement qu'ils s'engageaient à respecter la confidentialité de ce rapport. Il tient à ce que cette confidentialité soit respectée, également pour ne pas créer de précédent. En joignant un rapport de ce type, cela pourrait créer d'autres demandes et ainsi, tout deviendrait public. Il n'est pas convaincu de la pertinence de joindre ce rapport au rapport du PL, car les PV mentionnent largement les auditions de l'ICF. Cela suffit à expliquer que la commission a auditionné l'ICF et a eu toutes les réponses demandées. En conclusion, il refusera que ce rapport soit joint en annexe.

Un commissaire (L) cite l'art. 18, al. 4, de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et l'évaluation des politiques publiques (LSGAF), qui dit que les rapports de l'ICF ne sont pas publics, ne peuvent pas être consultés par des tiers, demeurent confidentiels et sont remis sur le sceau de la confidentialité. Il pense qu'il serait bien de demander l'avis du Bureau du Grand Conseil quant à la publication du rapport ICF ou du résumé qui a été distribué.

M. Girard serait plus restrictif, car il est dit que c'est la Commission des finances et la CCG qui peuvent en « leur propre nom » publier des éléments des rapports ICF. Le rapport qui sortira de la Commission des travaux touchera un plus large public. Il serait plutôt d'avis qu'aucun document ne soit annexé – ni le rapport ICF, ni la présentation ICF, ni le suivi des recommandations du DIME.

Par contre, il serait important que les grandes lignes de ce que les commissaires ont pu retenir des débats puissent figurer dans le rapport de majorité et éventuellement de minorité, et que ces rapports de commission puissent ensuite être soumis au BGC et au Conseil d'Etat pour valider ce qui est mentionné dedans. Dans le fond, ce sont les députés qui décident quels sont les éléments importants. Mais pour s'assurer que cet article soit respecté,

il suggère que l'administration relise les documents et les valide au nom du Conseil d'Etat. La position du département est de ne publier aucun document en annexe qui serait susceptible de générer des discussions.

Un commissaire (Ve) est d'avis que les commissaires n'ont pas à faire valider le(s) rapport(s) de commission par le Conseil d'Etat ou le département.

Un commissaire (R) remercie son collègue d'avoir rappelé la teneur de l'art. 18, al. 4, de la LSGAF. Il rappelle que l'ICF fait des rapports qui concernent plusieurs commissions, pas seulement la CCG. Il est également d'avis qu'il faut demander au BGC exactement ce qu'il est possible de faire ou non.

Un commissaire (L) pense que le seul lien entre le rapport ICF et le PL 11028 est la communication tardive des dépassements de crédit. Tout le reste concerne soit l'organisation de chantier qui n'a pas de lien direct avec le dépassement de crédit soit les marchés publics. Ainsi, cela ne le gênerait pas de faire référence à cette notion de communication tardive des dépassements de crédit, en demandant l'avis du BGC voire de la CCG. Par contre, il n'est pas d'accord avec la proposition de M. Girard de demander au Conseil d'Etat ce que les députés peuvent mettre ou non dans le rapport de commission.

En conclusion, la présidente déclare qu'un courrier partira au BGC avec copie à l'ICF et à la CCG, dans les plus brefs délais pour obtenir une réponse sur la possibilité ou non de joindre le rapport ICF en annexe.

Finalement, la commission n'a pas reçu l'autorisation de joindre le rapport ICF en annexe du présent rapport.

### **3. Suite des travaux**

Un commissaire (MCG) demande, dans le cas où la commission refusait finalement ce crédit complémentaire, si la commune prendrait la totalité du crédit complémentaire à sa charge ou si les travaux s'arrêteraient.

M. Leutwyler peut se prévaloir du vote des commissions cantonale ou communale. Si aucune des deux commissions ne vote et qu'il n'a pas les 10 millions pour finir l'ouvrage, il n'a pas d'autre solution que de faire avec 10 millions de moins, mais il ne sait pas si des voitures vont pouvoir rouler. Il ne peut pas dépenser de l'argent qu'on ne lui donne pas.

Un commissaire (L) demande alors s'il est possible de faire en sorte d'avoir une traversée utilisable avec 10 millions de moins.

M. Leutwyler répond que s'il n'avait pas fait son travail, il ne demanderait pas de crédit complémentaire. Il rappelle qu'il s'est affranchi

d'un travail de recherche d'économie pour un montant de 1,4 millions de francs. Mais qu'il n'est pas souhaitable de les faire. Avec 10 millions de moins, il ne sait pas s'il peut faire aboutir le projet, sinon il ne serait pas venu les demander.

Mentionnant les discussions en cours sur la révision de la Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (LGAF), un commissaire (L) remarque qu'il est prévu d'introduire des clauses d'indexation pour éviter de demander des crédits supplémentaires parce que le temps a passé, et qu'il y a des indexations sur les matériaux, etc. Si on enlève les demandes supplémentaires, au final, il n'y a plus grand-chose. On pourrait se dire qu'on ne les fait pas. Cela serait dangereux de ne pas voter ce crédit, car au niveau de la gestion des ouvrages futurs, cela risque de compliquer les travaux de la commission ici présente et de retarder beaucoup de choses à l'avenir.

Dans le rapport de l'ICF, une commissaire (Ve) relève qu'il est clairement dit que ce n'est pas imputable à l'administration cantonale, mais à des lacunes dues au processus d'adoption de ce PL.

Un commissaire (L) rejoint ces propos. L'ICF donne une bonne note à l'administration pour la gestion de ce chantier. Il se réfère au préambule. L'administration doit étudier ce PL et il imagine que les chiffres avancés ont été validés par l'administration.

La présidente rappelle ce qui s'est passé à la Commission de travaux à l'époque. Quand ce projet de loi initial a été discuté. Il y avait une certaine tension par rapport à ce projet, ce qui fait qu'il a été traité très vite par la commission, et voté rapidement par la majorité.

M. Leutwyler explique qu'il était l'auteur du premier projet de loi de 1997. Celui déposé en 2002 en était largement inspiré. En 2009, une demande de crédit a été redéposée. Les projets ne mûrissent pas bien avec le temps. La substance du projet a été mise par la commune par les études qu'elle a payées. Quand il a vu le PL 10441 il a pensé que ces chiffres étaient plausibles. Il rajoute qu'il ne manque que 10 %. Pour lui, le prix de 2009 était un prix très plausible.

Un commissaire (Ve) demande si c'est la commune qui a demandé et payé les études du projet.

M. Leutwyler dit que c'est la commune de Collonge-Bellerive qui a demandé des études, qu'elle a financées et payées. La commune a voulu, malgré le retrait du premier projet de loi, continuer à faire mûrir cet ouvrage et l'amener à un état qui permet d'être construit. Elle a déposé la demande d'autorisation de construire en son nom.

Un commissaire (L) trouve que cela devient un débat très politique. Ce projet a été accepté politiquement par la Commission des travaux et le Grand Conseil ; et populairement par la population. Il a relu les procès-verbaux et M. Leutwyler avait confirmé que c'était un projet raisonnable. Le fait qu'il ait été étudié rapidement est la responsabilité du Grand Conseil. Il ne faut pas essayer de trouver d'autres responsables ailleurs. Il évoque le vote d'un bâtiment de 234 millions en moins d'une heure et demi. Ce n'est pas une question de montant de crédit. C'est un problème politique. Heureusement, le projet a été accepté par la population. Il était conseiller municipal entre 1991 et 1998, quand les premiers projets ont été faits. S'il se souvient bien, les premiers budgets étaient de 18 millions de francs.

Un commissaire (UDC) souhaite réagir à certain propos. Quand une commune vient devant le Grand Conseil avec un projet, un financement, et une volonté de réaliser un projet de construction. Il trouve scandaleux de prêter des mauvaises intentions qui auraient poussé la commune à faire pression sur le Grand Conseil. La Commission des travaux a étudié le projet de loi qui a convaincu une majorité. Il rappelle que la commission a été mise au courant d'un probable dépassement de crédit lors de la visite du chantier. Ils ont pu constater de visu les problèmes géologiques rencontrer pendant les travaux connaissent les problèmes de dépassement. Pour lui, c'est un non-débat puisque rien n'a été caché à la commission. Quoi qu'on en dise il votera s'en ambages ce projet de loi.

Se référant au PL 10441, un commissaire (Ve) mentionne 35 % de renchérissement par rapport au PL 8662 et 11 millions de francs pour des adaptations techniques nécessaires. Il trouve que les surcoûts sont déjà minimisés dans le PL 8662. Il demande si, en 2009, le département n'aurait pas pu évaluer que ces coûts étaient minimisés.

M. Leutwyler répond que le PL présenté en 2009 décline un projet avec un prix final en 2009. Aujourd'hui, il manque 10 % par rapport à ce prix final. Le prix de 2009 est aussi bon qu'est une estimation avec 10 % de marge d'erreur. Tout le reste est du calcul technique. Aujourd'hui, ils demandent 10 millions de plus par rapport à ce prix. Dans ces 10 millions, il y a environ 3,9 millions de francs de renchérissement par rapport au décalage de 2009. Si par bonheur il n'avait pas eu besoin de demander 10 millions de francs, le prix de 2009 aurait été excellent.

Selon un commissaire (L), le problème est purement politique. Il y avait une volonté politique de faire avancer ce projet de cette manière et c'est parce qu'il y avait une volonté politique, confirmée par le peuple suite au référendum lancé par les opposants, que cette tranche a été réalisée. L'erreur

de la commission est de ne pas avoir été plus dans le détail lors de l'étude du PL 10441.

Une commissaire (Ve) rétorque qu'en 2003, les Verts avait fait un rapport de minorité où ils disaient clairement que le montage financier était bancal. Tout cela a été dit. Ils attendaient l'aval fédéral qui n'est pas venu. En ce qui concerne son groupe, il reste cohérent dans sa politique d'opposition à ce projet.

Un commissaire (MCG) demande si quand on lance une procédure AIMP (Accord intercantonal sur les marchés publics), on est censé avoir des gains au niveau financier. Là, on voit que certaines adjudications ont été faites de gré à gré alors qu'elles étaient soumises aux AIMP. Il demande s'ils auraient gagné ou perdu de l'argent s'ils les avaient soumises aux AIMP.

M. Leutwyler répond qu'un des principes canoniques des marchés publics est une saine concurrence. Un autre principe dit aussi de ne pas forcément adjuger au moins cher. Organiser une procédure de marché public quand ce n'est pas nécessaire coûte de l'argent. Globalement, cela a un coût qui n'est pas négligeable. Si les marchés publics permettent d'adjuger de gré à gré, il y a une raison. Il y a une pertinence de faire du gré à gré parfois, et d'autres fois d'ouvrir le marché de façon plus grande pour avoir une saine concurrence. Il a appliqué le plus raisonnablement possible les possibilités offertes par le règlement.

### **3. Votes et positions des groupes**

Une commissaire (Ve) déclare que son groupe propose un amendement général pour que l'entier de ce crédit complémentaire soit pris en charge par la commune de Collonge-Bellerive, qui a des finances plus florissantes que le canton. Elle demande un vote formel sur cette proposition. Elle remarque également que la traversée de Meyrin a bénéficié d'une subvention fédérale, ce qui n'a pas été le cas pour Vézenaz. La Confédération n'ayant pas jugé ce projet d'une importance fondamentale.

Un commissaire (L) trouve la démarche intéressante, car il y a souvent des projets des projets de construction qui pourraient être financés soit par les Communes soit par les bénéficiaires des projets. Il pense notamment aux jardins familiaux de Plan-les-Ouates et Lancy qui sont clairement des infrastructures communales. Dans le cas présent, ce n'est pas une route communale mais bien cantonale. C'est unique à Genève d'avoir un tel projet financé en partie par la commune alors qu'elle n'a aucune obligation légale de le faire. Il se demande, si cet amendement devait être accepté, ce qu'il adviendrait de la convention signée entre l'Etat et la commune.

Un commissaire (MCG) est du même avis. Il s'agit d'un axe cantonal, prioritaire, et tout le canton sera bénéficiaire. Il s'étonne de la démarche des Verts car lors de l'audition de la commune, la question n'a pas été posée de savoir si elle pouvait financer l'intégralité de l'ouvrage.

M. Girard précise que la part de la commune pour ce crédit complémentaire de 2 970 000 F a été votée en commission et acceptée. Il doit encore y avoir une délibération formelle du Conseil municipal, qui sera déposée au début 2013. Il confirme que c'est une route cantonale, normalement entièrement prise en charge par le canton.

De plus, lorsque le département a reçu le mandat de réaliser cette tranchée couverte après le vote populaire, dans les discussions avec la commune est intervenue la question de la répartition de la prise en charge des coûts. Pour les coûts identifiés, il n'y a pas eu de problèmes. Mais pour les surcoûts, il y a eu de grandes négociations pour obtenir de la commune qu'elle y participe de façon proportionnelle, alors qu'au départ elle voulait que son engagement soit limité à un forfait global.

Un autre commissaire (L) pense que les Verts sont mauvais perdants. Il rappelle que la population genevoise a voté cette traversée. Il s'agit d'une décision de tout un canton, et le canton doit respecter les conventions qu'il a avec les communes. Ainsi, il n'est pas normal de faire porter la charge intégrale de ce coût à la commune.

Un commissaire (Ve) répond que la volonté populaire s'est exprimée par rapport à un montant qui était donné. Cette traversée n'a pas été acceptée avec un score mirobolant, il aurait peut-être été plus serré s'il avait été demandé avec 10 millions de plus.

Le président propose qu'avant de faire un amendement général, il faudrait s'assurer qu'il y ait une réaction positive de la part de la commune. Si le principe de la proposition des Verts est accepté, il faudra en informer la commune et les entendre à nouveau pour connaître leur position sur cet amendement.

Le président met aux voix la proposition du groupe des Verts :

Pour : 3 (3 Ve)

Contre : 10 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 1 S)

Abstention : 1 (1 S)

**La proposition du groupe des Verts est refusée**

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11028 :

Pour : 11 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'entrée en matière du PL 11028 est acceptée**

**Titre et préambule : Pas d'opposition, adopté.**

Le président met aux voix l'alinéa 1 de l'article 1 :

Pour : 11 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'alinéa 1 de l'article 1 est accepté.**

Le président met aux voix l'alinéa 2

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'alinéa 2 de l'article 1 est accepté**

Le président met aux voix l'article 1 dans son ensemble :

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'article 1 dans son ensemble est accepté**

Le président met aux voix l'article 2 :

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'article 2 dans son ensemble est accepté**

Pour l'article 3, un commissaire (Ve) annonce un amendement qui propose l'abrogation de cet article.

Un commissaire (L) demande des précisions quant à cette proposition.

Le commissaire (Ve) explique que dans un souci de réduire le déficit de l'Etat, son groupe propose qu'il ne soit pas recouru à l'emprunt pour financer ce crédit complémentaire en abrogeant cet article.

M. Girard précise que la conséquence d'une abrogation de l'art. 3 est qu'il n'y aurait pas de possibilité de financer ce crédit. Il faudrait trouver d'autres sources que l'Etat n'a pas.

Le président met aux voix l'amendement abrogeant l'article 3

Pour : 3 (3 Ve)

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

Abstention : 0

**L'abrogation de l'article 3 est refusée**

Le président met aux voix l'article 3 :

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'article 3 est accepté.**

Le président met aux voix l'article 4 :

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'article 4 est accepté**

Le président met aux voix l'article 5 :

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**L'article 5 est accepté**

Un commissaire (Ve) remarque qu'un PL se termine normalement par une entrée en vigueur, qui est absente ici.

M. Girard explique que l'on prévoit l'entrée en vigueur pour des lois générales, ce qui n'est pas nécessaire pour des lois qui ouvrent des crédits d'investissement, puisque cela donne la base légale en elle-même pour pouvoir inscrire au budget le montant correspondant. Il n'y a pas besoin d'avoir une date d'entrée en vigueur pour ce genre de crédit ; c'est la base légale qui autorise l'administration à inscrire au budget les lignes de financement nécessaires.

Le président met aux voix le PL 11028 dans son ensemble :

Pour : 11 (2 MCG, 3 L, 1 UDC, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

**Le PL 11028 dans son ensemble est accepté**

M. Stéphane Florey est nommé rapporteur de majorité.

Mme Anne Mahrer est nommée rapporteur de minorité.

**Délai de dépôt : 26 février 2012. Catégorie de traitement proposée : II.**

Mesdames et Messieurs les députés, à la lecture de ce qui précède, la majorité de la Commission des travaux vous recommande d'accepter ces conclusions en acceptant le PL 11028.

## Projet de loi (11028)

**ouvrant un crédit complémentaire d'investissement de 7 692 108 F (pour la part cantonale) aux lois 8662 et 10441 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 Route de Thonon**

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

### Art. 1 Crédit complémentaire d'investissement

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de 7 692 108 F (part cantonale) complémentaire à la loi n° 8662 du 4 avril 2003 de 35 370 652 F et à la loi n° 10441 du 15 mai 2009 de 21 800 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 – RC 1 Route de Thonon.

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

travaux	3 761 020 F
honoraires, essais, analyses	587 508 F
frais divers	745 120 F
renchérissement	1 871 168 F
TVA (y compris changement de taux)	<u>727 292 F</u>
<b>Total</b>	<b>7 692 108 F</b>

### Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit complémentaire sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2013 sous la rubrique **06110600 50100000**, politique publique J Mobilité.

### Art. 3 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit complémentaire est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêt et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 4 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. 5 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 de Genève, du 7 octobre 1993.

*Date de dépôt : 26 février 2013*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M<sup>me</sup> Anne Mahrer

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Et de trois ! Il aura fallu solliciter pas moins de trois crédits complémentaires pour financer cette tranchée salvatrice censée, en l'enterrant, juguler le trafic automobile dans le village de Vézenaz et rendre à ses habitants silence et sérénité ! La réalité sera toute autre, puisqu'un tiers des voitures circulera encore en surface lorsque l'ouvrage sera terminé.

#### **Petite chronique de dépassements annoncés**

Initié par les autorités communales à l'époque du tout-voiture, ce projet a été repris par des députés de la majorité du Grand Conseil, prompts à exaucer les vœux de la commune au frais du canton. Un crédit d'investissement de 35 millions est voté en 2003 (L 8662).

Dès ce premier vote, les Verts ont dénoncé et refusé ce projet comme étant financièrement conçu à la légère et sans impact réel sur la réduction du trafic motorisé et son cortège de nuisances. La Confédération n'y croyant pas plus a refusé de le soutenir. **Premier rapport de minorité des Verts.**

En 2009, la même majorité du Grand Conseil fait passer **un premier crédit complémentaire de 21 000 000 F**, (L 10441) qui compensait la part manquante de la Confédération et s'ajoutait à celui voté en 2003. **Deuxième rapport de minorité des Verts.**

Ce crédit complémentaire, attaqué par référendum, est accepté en novembre de la même année à une courte majorité et entre en force, permettant le début des travaux.

**Un second crédit complémentaire, d'un million de francs**, sur lequel le Grand Conseil n'a pas eu à se prononcer, a été voté par la Commission des travaux en juin 2011, en faveur de mesures d'accompagnement du trafic, mesures qui n'avaient pas été prévues dans les lois 8662 et 10441.

La commune de Collonge-Bellerive a refusé d'y participer, au prétexte qu'elle avait déjà suffisamment investi dans la tranchée couverte !

Les Verts ont logiquement accepté ce crédit complémentaire. Il s'avère que c'est le seul investissement véritablement efficace, puisque l'on constate une diminution de la charge de trafic due à l'augmentation de l'offre en transports publics durant les travaux de la tranchée (jusqu'à 30 000 passagers mensuels supplémentaires en 2012 par rapport à 2011 et le P+R de Veigy est complet).

**Enfin, un troisième crédit complémentaire de 7 692 108 F est aujourd'hui demandé**, qui porte à 68,5 millions de francs le coût de cette réalisation et justifie donc ce **troisième rapport de minorité des Verts**.

### **Où sont les priorités ?**

Ce que craignaient les Verts dès le début de ce mauvais feuilleton se vérifie.

Ce gaspillage d'argent pour enterrer inutilement 500 petits mètres de bouchon routier ne servira jamais autant la population genevoise et celle de Vézenaz qu'une augmentation raisonnée de l'offre en transports publics et en P+R, aujourd'hui seuls garants d'un usage rationnel du réseau routier existant et d'une diminution des nuisances récurrentes du bruit et de la pollution atmosphérique.

Les Verts attendent avec impatience la mise en service du CEVA qui favorisera, avec la pérennisation des voies de bus en 2014, un report modal qui démontrera l'inutilité de la tranchée couverte.

Il y a urgence ! Notre agglomération souffre des nuisances liées au trafic motorisé.

Le bruit routier excède les valeurs légales et le dépassement des seuils admissibles de pollution de l'air, tant au niveau des particules fines (en hiver) que de l'ozone, (en été) menacent notre santé et augmentent les coûts liés aux affections respiratoires et cardiovasculaires.

Enterrer les bouchons ou réduire la pollution tout en améliorant la mobilité de tous ?

Gaspiller les fonds publics dans des infrastructures douteuses ou répondre, par exemple, à l'urgence d'un collège à Frontenex, d'une école de Culture générale aux Cherpines et d'un tram pour y mener, ou encore refuser des investissements aussi modestes que 700 000 F destinés à lancer un système de vélos en libre-service qui déploierait ses effets dans tout le centre urbain du canton ?

## **Conclusion**

En l'état actuel des finances cantonales, les Verts estiment que ce Grand Conseil n'est pas tenu d'assumer ce troisième dépassement supplémentaire de 7 692 108 F, au même titre que la commune de Collonge-Bellerive ne s'est pas sentie tenue de participer au second crédit complémentaire, au seul prétexte qu'elle avait déjà suffisamment investi.

Pour les bonnes raisons évoquées ci-dessus, nous vous engageons, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser ce projet de loi.