

Date de dépôt : 15 mars 2017

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de M. Jean-Charles Lathion : Recours contre le CEVA : quels coûts supplémentaires ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 27 janvier 2017, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Depuis le lancement du projet, le CEVA est l'objet de nombreuses attaques. Celles-ci se sont notamment manifestées par de très nombreux recours (habitants, associations, entreprises...), auxquels le projet a dû faire face. Cette multiplicité de recours oblige les responsables du projet à engager des frais conséquents pour assurer sa défense et garantir la livraison de cet ouvrage complexe en temps et en heure.

Depuis le début de la nouvelle législature, les pilotes du projet CEVA font preuve d'énormément de transparence par la voie des commissions parlementaires, des visites de chantier ou encore par la feuille « CEVA trimestriel ». Or, le cumul des coûts engendrés par les recours n'a jamais été communiqué. Il s'avère intéressant et instructif pour les députés et la population de le connaître.

Ma question est donc la suivante :

Quel est le coût global pour le projet CEVA et pour l'Etat, depuis le lancement du projet, des recours à l'encontre du CEVA, ainsi que le coût pour la gestion des réclamations et/ou plaintes du public ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les oppositions à un projet et les recours contre celui-ci font partie du processus d'autorisation de tout projet de construction. Pour les cas usuels, les coûts directs ainsi que la durée de leur traitement font partie des budgets et des planifications des projets. En l'espèce, la procédure a débuté en 2006. Après l'approbation des plans du 5 mai 2008, la direction du projet CEVA a traité 65 recours. Près de quatre ans supplémentaires ont été nécessaires pour que l'autorisation entre en force suite à l'arrêt du Tribunal fédéral du 15 mars 2012.

Cette durée de traitement qui sort de l'ordinaire a bien entendu généré des coûts qui peuvent être décomposés en coûts directs, en coûts induits, ainsi qu'en coûts et effets subséquents.

Les coûts directs découlent en premier lieu de frais de traitement, de procédure et d'avocats. En second lieu, ces coûts directs proviennent également des coûts relatifs au report du démarrage des travaux, qui sont constitués de surcoûts liés à l'équipe de projet et à certains mandataires. Il faut noter que le processus de mobilisation des entreprises mis en place et le décalage des appels d'offres ont permis de ne pas générer de coûts directs pour les travaux.

Ces coûts directs ont été estimés en leur temps à 31 millions de francs par la direction du projet CEVA.

Les coûts induits résultent du décalage dans le temps des travaux. Le coût des travaux suit l'évolution du prix de la construction et dépend de la conjoncture lors des adjudications. S'agissant de la conjoncture, il est quasiment impossible de déterminer si, pour telle ou telle adjudication, un décalage de deux ans a eu un effet positif ou négatif. En effet, le montant offert par une entreprise dépend aussi de l'état de son carnet de commandes lors de son offre. Depuis le début du chantier, le prix de la construction est stable. Il faudra cependant attendre la fin du projet pour estimer l'effet réel qu'a eu le décalage dans le temps des travaux. A ce stade, seule la conséquence de l'évolution du coût de la main-d'œuvre peut être estimée. Considérant une évolution moyenne de 1% par an et sachant qu'elle représente, pour ce type de travaux, de l'ordre de 20% du coût global, on peut estimer que, pour le CEVA, le décalage représente un coût induit de l'ordre de 3 millions de francs par an.

Les coûts ou effets subséquents résultent de la mise à disposition avec retard de l'infrastructure. La mise en service, prévue initialement en 2017, a été repoussée de deux ans suite aux recours et à la procédure qui s'en est suivie. Pendant ces deux années (entre fin 2017 et fin 2019), les effets positifs de cette nouvelle infrastructure sur la mobilité, la pollution et sur l'économie en général ne pourront donc pas se déployer dans notre agglomération. Ces coûts et effets subséquents n'ont pas été évalués, car pour partie subjectifs, mais il est certain qu'ils ont un impact bien supérieur aux coûts directs et induits évoqués.

Les grands projets génèrent des plaintes et des réclamations du public qu'il est nécessaire de traiter. De la centralisation des appels jusqu'au traitement de la demande, en ajoutant la communication spécifique de chantier qui vise à apaiser ces réclamations et à répondre aux multiples questions, c'est un montant estimé à 250 000 francs par an qui doit être budgété pendant les phases de chantier les plus critiques, pour un total de 1,8 million de francs pour l'ensemble du projet, soit de l'ordre de un pour mille du montant des travaux du CEVA. Il faut relever que pour les chantiers tramway, et pour des questions d'échelle, cette prestation a représenté environ deux pour mille du coût des travaux.

Concernant les nouvelles oppositions aux procédures d'approbation des plans qui concernent les mesures de protection contre les vibrations et le bruit solidien, les coûts et impacts dépendront des éventuels retards induits. Ils sont actuellement en cours d'estimation.

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'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP