

Date de dépôt : 4 septembre 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat de boucllement de la loi 10519 autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068, et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet et ouvrant un crédit d'investissement de 2 617 509 F pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix

Rapport de M. Jacques Béné

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 4 et 25 avril 2017 pour traiter de ce projet de loi, sous la présidence de M. Guy Mettan et en présence de M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique, SGGC. Le procès-verbal a été tenu par M. Sébastien Pasche.

Qu'ils soient tous remerciés pour leur contribution aux travaux de la commission.

Présentation du projet par M. Thierry Michel, directeur de la Direction grands projets et services généraux (DGGC), DETA, M. Vincent Mottet, directeur du service des finances, DETA, et M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, DETA

M. Michel explique qu'ils vont présenter le PL de boucllement de la loi 10519 qui était à l'origine de deux objets différents : l'autorisation d'un emprunt pour la Fondation des Parkings (FDP) pour la construction d'un P+R

et la réalisation d'une route d'accès à ce P+R. Il rappelle que la commission avait décidé de rapprocher ces deux éléments en un seul projet. Il souligne qu'il va surtout parler de la partie travaux car la Fondation des parkings n'a pas eu besoin de faire un emprunt pour réaliser ce P+R. Il décrit ensuite le site du P+R Sécheron et rappelle qu'il y avait un accord avec l'OMC pour qu'ils puissent faire une même rampe de sortie sur l'Av. de la Paix. Il précise ensuite qu'ils devaient faire un passage inférieur sous la route pour les piétons et certains accès techniques. Il souligne en outre la proximité de la zone ferroviaire aux abords du chantier. Il montre une image de la passerelle de Sécheron qui a été réalisée par la Ville de Genève et fait partie du projet d'agglomération de première génération. Il aborde ensuite les coûts de construction et souligne qu'il y avait un budget de construction pour la route de 2,6 millions et que la dépense réelle a été de 3,1 millions, avec donc un dépassement de 512'000.-. Il relève que la partie travaux a coûté à peu près le montant prévu et donc que le dépassement concerne les divers et imprévus et des éléments techniques qu'il va expliquer. La première chose concerne l'activation du personnel puisqu'ils ont, postérieurement à cette loi, l'obligation d'activer le personnel dans les lois d'investissement, ce qui fait que l'on rajoute ces éléments qui étaient imprévus. Il relève par ailleurs qu'il y a eu une modification de la TVA. Il précise par la suite que le fait d'être le long de la voie ferroviaire a influencé passablement les travaux, en particulier car les réglementations de sécurité des CFF ont changé et que leurs demandes sont désormais plus conséquentes, ce qui a déterminé l'importance de la protection des lignes aériennes à mettre en place. Il mentionne en outre une chambre de vannes qui a dû être déplacée, alors que cela n'avait pas été identifié au préalable.

Un député (UDC) se demande pourquoi la question des vannes n'a pas été identifiée ; il se demande si cela est dû à une erreur lors des études préliminaires.

M. Michel indique avoir posé la même question au chef de projet. Il explique que la première chose qui se fait dans tous les projets est d'aller voir les SIG pour rechercher l'ensemble du réseau que l'on a dans la zone. Il souligne que cette chambre de vannes appartenait en l'occurrence aux CFF et ne figurait pas sur les plans fournis au chef de chantier. Il souligne que cette chambre de vannes a donc dû être déplacée, lorsque les ouvriers sont tombés dessus.

Le député (UDC) se demande si cela est entièrement à la charge de l'Etat.

M. Michel lui répond par l'affirmative, dans la mesure où c'est l'objet de l'Etat qui demande de modifier quelque chose.

Le député (UDC) se demande si l'on pourrait demander une participation aux CFF, compte tenu du fait que les plans fournis étaient incomplets.

M. Michel ne sait pas s'il y a une obligation pour les CFF de fournir ces plans ; il ne pense pas que c'est le cas.

Un député (UDC) relève que ce P+R a été hautement décrié lors du vote du Grand Conseil ; il se demande si au final l'on a eu raison d'implanter ce P+R à cet endroit, si ce dernier fonctionne à plein régime et au fond, quelle est sa situation actuelle.

M. Ferey précise qu'ils transmettront la question à la FDP pour obtenir un bilan sur l'utilisation de ce parking.

Un député (PLR) indique avoir toujours eu un peu de peine avec ces PL de boucllement car il estime que l'on essaye de justifier des différences en prenant en compte certains postes et pas forcément d'autres postes. Il observe que, pour les plus grands projets, il y a des plus et des moins et que, lorsqu'il y a beaucoup de plus, l'on essaye de les justifier alors qu'il y en a certains qui se compensent peut-être avec des moins.

M. Ferey pense que le député a raison sur ce point et qu'en effet, pour des objets de plus grande ampleur, on les a catégorisés pour voir où il y avait des liens, par exemple pour des marchés publics dont les retours sont inférieurs à ce que l'on avait estimé. Il ajoute que, lorsque l'on identifie des objets occasionnant des surcoûts, il s'agit souvent de demandes de modifications de projets. Il observe que, pour les projets de plus grande ampleur, ils se doivent en effet de tout tenir à jour, avec les plus et les moins, de façon transparente pour savoir au final dans quelle mesure l'on est en dépassement.

M. Michel considère que le crédit de renouvellement, dans lequel ils gèrent 80 projets, est un bon exemple car ils ont dans ce cas des projets qui sont parfois un peu plus cher que prévu, mais que cela est aussi compensé avec des projets qui sont moins chers que prévus, ce qui permet au final de tenir le budget général. Il observe que, dans un projet comme celui-ci, les hausses ont été légèrement surestimées, ce qui fait un gain et diminue donc le dépassement.

M. Ferey ajoute qu'en p. 5 du PL, les différences sont estimées, poste par poste, au niveau des travaux ou encore du renchérissement, lequel est estimé à 160'000.-. Il indique en outre que l'on voit que c'est le poste « divers et imprévus » qui explique la majorité des dépassements comme cela a été expliqué.

Un député (PLR) se demande s'il y a un seuil de matérialité à partir duquel ils mentionnent le détail des plus et des moins.

M. Michel lui répond par la négative et souligne que cela est à leur discrétion. Il ajoute que tous les devis généraux qu'ils présentent à l'origine dans les PL sont faits souvent de façon plus détaillée. Il explique qu'ils ont ensuite regroupé selon ce qu'ils estimaient être le plus pertinent.

M. Mottet précise que, dans les PL votés, il y a toujours des catégories dans les grandes lignes (acquisitions de terrains, constructions, honoraires,...) et qu'en ce qui concerne les travaux, cela relève des études préliminaires, qu'il y a toujours une part de renchérissement avec un calcul théorique. En outre, il explique qu'ils n'essayent pas de jouer avec les plus et les moins et que ce qu'il convient de faire est de respecter le budget voté. Il précise qu'il est difficile de se prononcer sur la question de la matérialité. Il souligne en outre qu'il y a une tolérance mais qu'au-delà de 20%, ils doivent obligatoirement présenter une demande devant la commission pour que l'on adapte le montant initialement prévu.

M. Rosset précise que les différences représentées dans ce PL sont explicitées par des éléments techniques non prévus, concernant la TVA et l'activation des prestations du personnel. Par ailleurs, concernant les PL au sens large, il observe que, lorsque le Parlement est amené à voter un crédit d'investissement, il s'agit certes d'un crédit d'investissement global, mais avec une décomposition proposée (construction, équipement, informatique). Il précise qu'une présentation globale et décomposée de cette manière est aussi faite lors du bouclage des projets. Il ajoute en outre qu'il n'y a pas de seuil de matérialité entre ce qui était prévu au départ et ce qui est arrivé réellement, mais qu'il y a néanmoins une véritable volonté d'expliquer les éventuelles différences. Par ailleurs, il explique qu'en matière de seuils de matérialité pour les dépassements de crédits d'investissement, il y a un premier seuil de matérialité qui est de 20% du crédit dans la limite de 2 millions ; il précise que si le crédit ne dépasse pas cette limite, la compétence est alors de la commission des travaux. Il ajoute qu'au-dessus de 20% du montant du crédit ou de 2 millions, le Conseil d'Etat doit alors déposer un PL à proprement parler. Il précise enfin qu'il y avait eu une demande de la part du Conseil d'Etat de proposer un troisième seuil, qui serait de la compétence du Conseil d'Etat, dans la limite de 5% du montant du crédit et dans la limite de 100'000.-. Il souligne que cela n'est néanmoins pas encore d'actualité car, pour mettre en œuvre une telle disposition, il faudrait modifier la LGAF et son règlement d'application.

Un député (UDC) observe que les règles de sécurité en matière de lignes CFF ont changé ; il se demande de quel type de changements il s'agit.

M. Michel lui répond qu'il s'agit d'un nouveau règlement des CFF vis-à-vis des chantiers à proximité des lignes CFF. Il souligne que des accidents qui

auraient pu être très graves ont généré des adaptations et il observe qu'au fond, l'on se retrouve à travailler avec les CFF et que ces derniers imposent des choses sur lesquelles l'on a peu de prise.

Un député (UDC) demande s'il est possible d'obtenir une copie de ce nouveau règlement.

M. Michel lui répond par l'affirmative.

Un député (PLR) désire savoir à combien sont facturées les prestations internes.

M. Michel lui répond qu'il s'agit de 105.-/h.

M. Rosset ajoute que c'est une pratique sur l'ensemble de l'Etat. Il précise qu'à partir du moment où des personnes sont en charge de travailler sur un projet d'investissement, elles doivent remplir un time-sheet.

Le député (PLR) s'étonne qu'il s'agisse de quelque chose de valable pour tout l'Etat, que ce soit un assistant administratif ou alors un ingénieur.

M. Rosset souligne que cela ne concerne que le personnel qui va apporter une valeur à l'actif.

Le député (PLR) comprend qu'il s'agit de quelque chose qui concerne donc la compétence métier.

Un député (PLR) relève qu'il est stipulé dans la conclusion : « Le processus de bouclage de la loi a été légèrement retardé en raison de délais de garantie de l'ouvrage. ». Il estime pour sa part que le fait de faire une facture finale n'a rien à voir avec la garantie et donc que théoriquement, cela ne devrait pas retarder le bouclage.

M. Michel indique qu'ils vont venir très souvent devant la commission pour expliquer que l'on est en retard à cause de questions de garantie. Il souligne qu'à la fin d'un chantier, il y a la mise en service, ce qui est comptablement le moment où l'on déclenche les amortissements, la garantie et le délai accordé à l'Etat pour boucler le PL. Il ajoute qu'après la mise en service, souvent l'on n'a pas tout à fait terminé l'ouvrage et qu'il reste donc des petits aménagements, comme par exemple pour le TCOB. Il ajoute qu'il y a parfois également des problèmes au niveau des acquisitions. A ce propos, concernant la tranchée couverte de Vésenaz, il précise qu'ils vont bientôt venir expliquer qu'ils sont en retard pour un tel cas de figure. Il explique qu'au moment où l'on prend possession du terrain, pour lequel l'on paye généralement 80% du montant, l'on ne peut pas faire encore les actes notariés, lesquels ne se font qu'après la mise en service. Il souligne qu'en l'occurrence, ils sont bloqués car les propriétaires à qui l'on a pris le terrain refusent de signer les actes notariés, alors que l'Etat leur doit de l'argent, ce qui empêche en

définitive de boucler la loi. Il ajoute par ailleurs que, par rapport aux entreprises pour lesquels ils font une caution à la fin du chantier, leurs mandataires doivent surveiller les travaux de garantie pendant 2 ans, voire 5 ans. Il observe que cela représente un problème car l'on ne peut pas payer un mandataire à l'avance et donc qu'ils sont obligés d'attendre la fin de ces deux ans de garantie pour payer le mandataire. Il souligne qu'il s'agit d'une problématique qui avait été relevée lorsque le règlement était passé. Il observe qu'il y a donc un petit problème pour respecter cette exigence du règlement.

Le député (PLR) comprend qu'au fond, il y a presque une garantie d'une réception en deux temps ; il désire savoir si l'on est bien sous les normes SIA.

M. Michel lui répond par l'affirmative.

Une députée (S) se demande si les dépassements sont principalement liés à la construction de la route ou alors aussi au parking.

M. Michel rappelle que la FDP n'a pas eu besoin d'activer la garantie pour le prêt et donc que le dépassement ne concerne que la construction de la route, mais il ajoute que le parking a coûté 5 millions de moins que ce qui était prévu initialement et donc que, si l'on avait mis les deux montants ensemble, ils seraient alors venus avec une dépense générale inférieure au montant initial.

M. Rosset ajoute que le coût total du parking était de 16,7 millions CHF.

Une députée (S) se demande si le surcoût lié à la proximité des voies CFF est dû au fait que les CFF n'ont pas donné tous les éléments déterminants dès le départ ; elle explique qu'elle se pose cette question en particulier par rapport à tous les chantiers futurs qui auront lieu à proximité de voies ferroviaires.

M. Michel indique que d'un côté, ils ont estimé des coûts dus à cette proximité, mais qu'ils les ont sous-estimés car les règles ont entretemps changé. Il considère qu'il est néanmoins difficile de bien estimer les coûts car les réglementations ne font qu'évoluer.

Un député (PLR) comprend la problématique par rapport aux 24 mois de délai pour le bouclage, mais il considère que ce qui est gênant est qu'il y a toujours le même débat. Il ne comprend pas pourquoi l'on n'est pas venu directement demander un crédit supplémentaire. Il estime qu'il ne s'agit que d'une formalité, mais d'une vraie transparence.

M. Ferey précise que cela a fait l'objet d'échanges avec le DF et qu'il a désormais été convenu que, dès qu'il y a un premier dépassement connu, ils viennent demander à la commission une autorisation pour la suite des travaux. Il précise qu'il s'agit en l'occurrence d'une mauvaise interprétation de la LGAF, modifiée en 2013.

Un député (Ve) observe que l'on parle d'un parking terminé en 2011, que le chantier de la route a ouvert le 6 mai 2013, que les travaux ont duré 13 mois, alors que le parking était fini bien avant.

M. Michel précise que la partie parking était terminée, mais que l'on ne pouvait pas l'utiliser car l'immeuble au-dessus n'était pas terminé.

Le député (Ve) comprend que le parking était donc terminé depuis 3 ans et qu'il n'a pas pu être utilisé.

M. Michel lui répond par l'affirmative.

Vote sur l'entrée en matière :

Pour : 10 (4 PLR ; 1 PDC ; 2 S ; 1 EAG ; 2 MCG)

Contre : -

Abstentions : 4 (2 UDC ; 1 Ve ; 1 S)

L'entrée en matière du PL 12071 est acceptée.

Deuxième débat

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

Art. 1 Boucllement : pas d'opposition, adopté

Art. 2 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat : pas d'opposition, adopté

Vote final sur le PL 12071

Pour : 7 (4 PLR ; 1 PDC ; 2 MCG)

Contre : -

Abstentions : 7 (1 EAG ; 3 S ; 1 Ve ; 2 UDC)

Le PL 12071 est adopté.

Conclusions

Pour les raisons évoquées la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter ce projet de loi de boucllement.

Catégorie : III extraits

Projet de loi (12071-A)

de boucllement de la loi 10519 autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068, et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet et ouvrant un crédit d'investissement de 2 617 509 F pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix

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

Art. 1 **Boucllement**

Le boucllement de la loi 10519 du 6 mai 2010 autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068, et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet et ouvrant un crédit d'investissement de 2 617 509 F pour la construction de la route de la desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix situé entre le P+R Sécheron et l'avenue de la Paix, se décompose de la manière suivante :

– Montant brut voté (y compris renchérissement estimé)	2 617 509 F
– Dépenses brutes réelles (y compris renchérissement réel)	<u>3 129 312 F</u>
Dépassement	511 803 F

Art. 2 **Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

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

Commission des travaux

Mardi 4 avril 2017

PL 12071

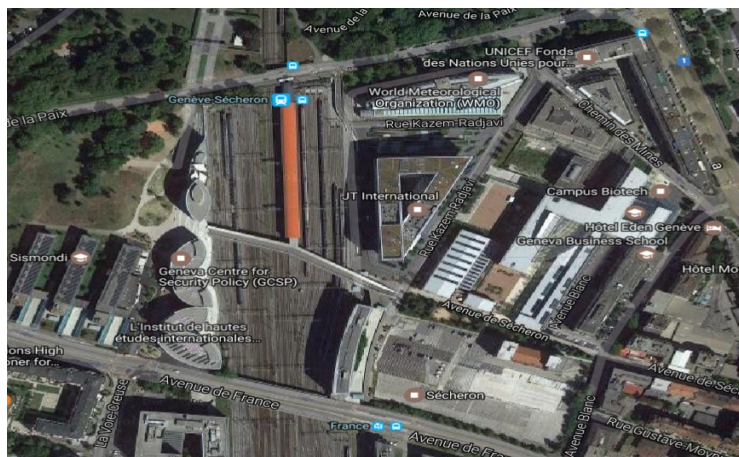
Projet de loi de bouclage de la loi 10519 autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068, et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet et ouvrant un crédit d'investissement de 2 617 509 F pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

06.04.2017 - Page 1

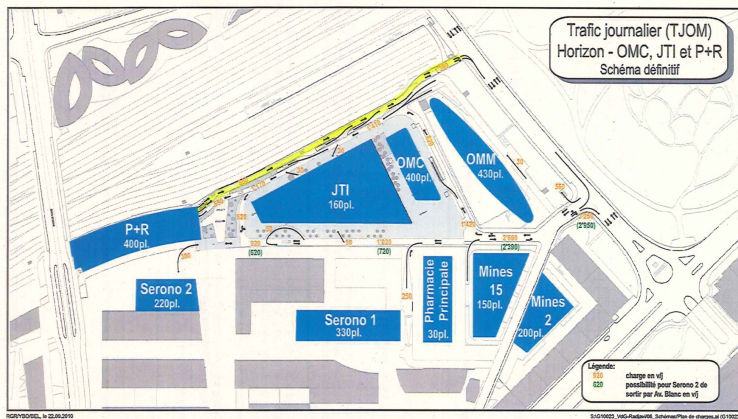
Situation générale



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

06.04.2017 - Page 2

La route de desserte







Coût de construction

Montants globaux

- montant brut voté (y compris renchérissement estimé)	2 617 509 F
- dépenses brutes réelles (y compris renchérissement réel)	<u>3 129 312 F</u>
Dépassement	511 803 F



Coût de construction

Montants détaillés

	Loi 10519 F	Montant dépensé F	Différences F
Travaux parties 1 (route) et 2 (rampe avenue de la Paix) (sans TVA)	1 692 009	1 716 818	24 809
Ligne de contact CFF (sans TVA)	65 500	77 233	11 733
Honoraires (sans TVA)	310 000	342 180	32 180
TVA (7,6 %)	160 000		10 898
TVA (8,0 %)		170 898	
Activation du personnel		36 120	36 120
Renchérissement (y.c. TVA)	160 000	136 326	-23 674
Divers et imprévus (y.c. TVA)	230 000	649 737	419 737
Total général	2 617 509	3 129 312	511 803



Coût de construction

Justification du dépassement

Activation du personnel	36 120
Modification TVA	10 898
Sécurité ligne CFF y.c. TVA	286 975
Divers et imprévus complémentaires (chambre de vanne)	<u>177 810</u>
Total	511 803



ANNEXE 2

De : Ferey Jean-Baptiste (DETA)

Envoyé : lundi 10 avril 2017 11:40

À : Huber Nicolas (SEC-GC); Mettan Guy (Grand Conseil)

Cc : Michel Thierry (DETA); Mottet Vincent (DETA); Favre David (DETA); Matthey Philippe (DETA)

Objet : commission des travaux du 4 avril : Présentation PL 12071 - réponses aux questions posées

Monsieur le président,

Monsieur le secrétaire scientifique de commissions,

Suite à la commission des travaux du 4 avril, vous trouverez ci-dessous les réponses apportées aux 3 demandes effectuées par les députés lors de cette séance.

1/ Bilan de l'utilisation du P+R Sécheron depuis sa mise en service en 2014

En pièce jointe, le graphique d'occupation du P+R Sécheron de 2014 à 2017, en deux parties pour une meilleure lisibilité, ainsi que l'évolution du nombre d'abonnements.

2/ Coût de la non-exploitation de ce parking pendant la période entre la fin de sa construction en 2011 et sa mise en service fin 2013

Même si le P+R n'a pas été mis en service entre 2011 et fin 2013, le parking a quant à lui toujours été exploité : cela faisait partie de l'accord général sur le secteur pendant la construction des bâtiments de la zone.

Dès la fin de sa construction (décembre 2011), il a été mis en service le 1er janvier 2012 pour une exploitation "privée" pour l'OMC, jusqu'au 30 novembre 2013.

Puis dès le 1er décembre 2013, il a été mis en service dans sa fonction normale, c'est-à-dire en P+R.

Il n'y a donc pas eu de coût de non-exploitation pour ce parking.

3/ Règlements ou directives des CFF vis-à-vis des chantiers à proximité des lignes CFF

Vous trouverez ci-jointes les deux directives¹ des CFF qui ont un impact sur les travaux aux abords de voies CFF.

La directive RTE 20100 est pour tous les travaux aux abords des voies. Il faut noter que la version annexée remplace la version de juillet 2012 qui était en usage lors de travaux, qui elle-même remplaçait la version précédente en usage lors de l'élaboration du devis général et du crédit voté.

La directive RTE 20600 est pour les travaux qui touchent ou s'approchent des caténaires. C'est la version de juillet 2012 en usage lors des travaux qui remplace la version précédente de 2004 en usage lors de l'élaboration du devis général et du crédit voté.

Ces deux documents et surtout leurs dates de versions montrent que les directives évoluent et qu'il est donc difficile de prévoir à l'avance les contraintes qui vont être imposées.

De plus, il faut savoir que ce sont les CFF qui imposent les protections ou les modalités. Ils peuvent décider des mesures plus contraignantes s'ils pensent que c'est nécessaire et font porter les frais y relatifs au Maître d'Ouvrage.

Je vous souhaite bonne réception de ces éléments, et me tiens à votre disposition pour tout complément si besoin.

Cordialement,

Jean-Baptiste Ferey

Secrétaire général adjoint

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

Secrétariat général

Case postale 3918 – rue de l'Hôtel de ville 14 – 1211 Genève 3

Direct + 41 22 327 96 25

Réception + 41 22 327 96 00

WWW

.ge.ch/deta

[GE-environnement](#)
[GE-transports](#)

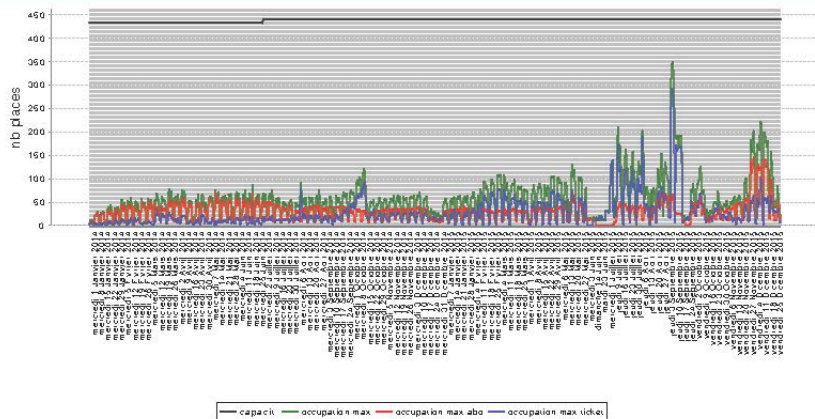
[@ge_transports](#)

[DETA](#)

¹ Note du rapporteur : le point 3 n'est pas annexé car trop volumineux.

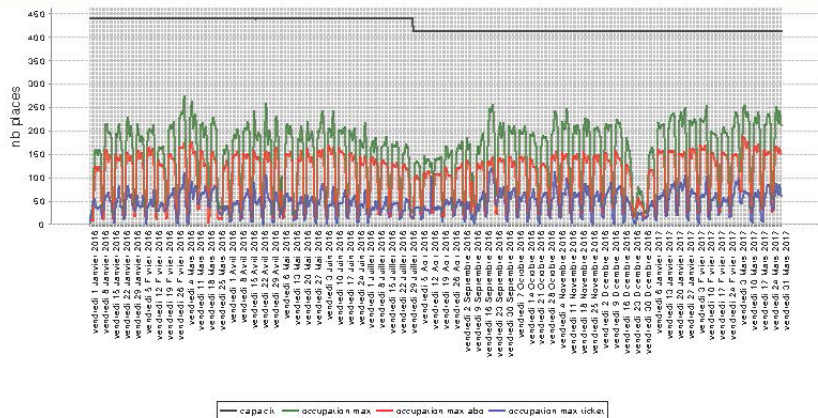
Occupations maximum par jour pour la période 01-01-2014 - 31-12-2015

Sécheron : capacité de 441 places



Occupations maximum par jour pour la période 01-01-2016 - 31-03-2017

Sécheron : capacité de 413 places



Nombre d'abonnements du parking P+R Sécheron

	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016
Abonnement P+R	20	40	55
Abonnement Habitant	12	20	23
Abonnement Autre	16	141	133
Total	48	201	211