

Date de dépôt : 7 juin 2022

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin – Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives

Rapport de M^{me} Amanda Gavilanes

Mesdames et
Messieurs les député·e·s,

La commission des travaux s'est réunie sous la présidence de M. Olivier Cerutti le 3 mai 2022, afin d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives¹.

A cet effet, elle a procédé aux auditions suivantes :

- M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, DI ;
- M. Christian Gorce, ingénieur cantonal, OCGC, DI ;
- M. Thierry Michel, directeur à la direction administrative et des grands projets, OCGC, DI.

M. Cerutti était assisté par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, et M. Matthias Bapst, responsable du budget des investissements (DI). Le procès-verbal de séance a été tenu avec exactitude par M^{me} Garance Sallin que je remercie au nom de la commission.

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01430.pdf>

Séance du 3 mai

M. Michel explique que ce sera le dernier RD sur le CEVA. Il y aura ensuite un projet de loi de bouclage. Celui-ci n'est pas déposé dans le délai légal de deux ans, puisque l'inauguration était en 2019. La raison pour ceci est qu'il y a encore des travaux de mise en conformité qui ne sont pas terminés. Les décomptes finaux avec la Confédération ne seront pas établis avant fin 2023. Les commanditaires du CEVA sont la Confédération et le canton qui ont délégué la maîtrise d'ouvrage à l'entité CEVA, consortium de maîtres d'ouvrages constitué des CFF et de l'OCGC représentant le canton de Genève. L'équipe du CEVA était composée d'une vingtaine de collaborateurs, la plupart ingénieurs en génie civil ou en environnement. La moitié étaient des personnes des CFF, l'autre moitié de l'OCGC. L'équipe du canton a au début été constituée d'agents spécialisés : 26 au total se sont succédé, dont 11 uniquement pour la phase d'étude. Durant la phase de réalisation, la proportion d'agents spécialisés a baissé. Finalement, un seul agent spécialisé a été stabilisé et est devenu fonctionnaire. Lors de la période creuse de construction des trams, 4 fonctionnaires ont été détachés au projet CEVA pendant 7 ans, afin d'éviter d'engager de nouveaux agents spécialisés. Le personnel du canton a été facturé au chantier. Il a généré à ce jour une recette de 12,6 millions de francs entre 2010 et 2020. Cette recette doit être relativisée, vu que le chantier CEVA a refacturé 45% des personnes facturées. Le gain essentiel est que les 4 fonctionnaires détachés sur le projet ont pu travailler et ont acquis une expérience essentielle.

Le président demande combien la loi prévoyait de postes autofinancés.

M. Michel répond que cela correspond à peu près à 4 ETP. La loi ne spécifiait pas le nombre d'agents spécialisés. Elle précisait simplement qu'il fallait payer la part de l'équipe du projet CEVA. L'équipe CEVA a été entièrement financée par la loi d'investissement. Il poursuit la présentation. Le mécanisme de financement et le budget global du projet de 1567,2 milliards de francs ont été entérinés par la convention de financement tripartite entre la Confédération, le canton et les CFF du 14 novembre 2011. La part cantonale s'élève à 697,8 millions de francs, le solde est financé par la Confédération à hauteur de 869,4 millions.

Concernant le financement cantonal de 697,8 millions de francs hors taxes coût 2008, il est assuré par les crédits d'investissement 8191, 8534, 8719 et 10444 pour un montant total de 601 millions, par les contributions de tiers au titre des plus-values immobilières réalisées dans le secteur des gares évaluées à 78,8 millions, et par le budget de fonctionnement, conformément à la LGAF, à hauteur de 18 millions de francs, essentiellement pour les indemnités versées aux riverains. Celles-ci ne peuvent pas être payées avec le

crédit d'investissement. Tous ces montants étaient prévus dès le départ et ont fait l'objet de plusieurs communications. Un tableau (voir annexe, p. 7) montre le budget initial en base de prix 2008 et le coût final attendu en millions de francs, en base de prix 2008 et en base de prix actuelle. Il était prévu 601 millions pour les lois d'investissement, 79 millions pour les contributions de tiers et 18 millions pour le fonctionnement. Quant au coût final, il y a un peu plus pour les lois d'investissement en base de prix 2008 (604 millions). Les contributions de tiers restent identiques. Le fonctionnement est plus bas (12 millions), car il y a eu moins de problèmes lors de la construction. Ils prévoient de restaurer quelques bâtiments qui risquaient d'être abîmés, mais finalement il y en a eu très peu. Il y a toutefois quelques risques sur ce budget-là.

Une autre colonne montre la base de prix actuelle, avec le renchérissement. Pour les lois d'investissement, il y a 31 millions de francs de plus prévus, avec 30 millions déjà dépensés. Les autres lignes ne sont pas touchées par le renchérissement des travaux. Les 31 millions représentent 5% du coût sur 12 ans depuis 2008. C'est très faible. L'essentiel des renchérissements est dû aux taxes de décharge. Une dernière colonne montre les marges d'erreur. Celle sur les travaux est très faible (0,5%), de même que pour les contributions, mais il y a une marge d'erreur de l'ordre de 25% pour le fonctionnement. Globalement, vis-à-vis du budget base de prix 2008, le coût final sera un peu en dessous, à plus ou moins 7 millions près. Il y a des risques d'être en dessous du budget global.

Concernant les risques résiduels, tous les risques techniques ont disparu. Il ne reste que des risques juridiques liés aux réclamations d'indemnités des riverains et aux procédures d'expropriation partielles menées actuellement par les CFF. Il y a trois types de procédures d'expropriation : servitude de superficie pour le tunnel ferroviaire (le tunnel passe sous des parcelles), servitude de restriction de droit à bâtir (les gens qui ont la parcelle ne peuvent pas construire là où le tunnel passe, il y a une restriction) et servitude de tolérance d'exploitation ferroviaire (des gens habitent près d'une voie ferroviaire). Les premiers retours sont assez favorables : ils pensent rester dans les 12 millions de francs, mais il y a un petit risque de l'ordre de 25%. En effet, on ne sait jamais combien de temps durent les procédures juridiques. Cela n'empêchera pas de boucler la loi de financement. Ces frais sont pris à l'Etat de Genève sur les comptes de fonctionnement. Il y a une ligne budgétaire pour tous les frais de ce type sur les chantiers.

En 2013, un audit commun de la Confédération et du canton a été mené. Cet audit a fait l'objet d'un contrôle de la facturation par une société fiduciaire et de recommandations qui ont été suivies. La dernière

recommandation du SAI sur cet audit a été fermée. En 2014, le COPIL a demandé une expertise indépendante sur la conduite du projet. Cette expertise n'a pas révélé de problème particulier et a fait également l'objet de recommandations dont les plus remarquables sont l'augmentation des visites de chantier et la production d'un rapport trimestriel systématiquement présenté à la commission des travaux. Au cours du chantier, la SAI puis la Cour des comptes sollicitent annuellement des revues de projet dans le cadre des boucllements annuels. Il y a deux recommandations ; une a été fermée. Ils attendent maintenant une confirmation sur un impôt que les CFF-Immobilier doivent payer. En 2020, l'OFT et l'OCGC ont mené conjointement un audit sur le mode de prise en compte du renchérissement et un contrôle sur l'ensemble de la facturation du projet depuis 2013, soit sur 95 000 factures. Il s'agissait de contrôler que les factures payées pour le CEVA étaient bien des factures pour le CEVA. Le CEVA a fait des travaux pour des tiers, comme les SIG. Il fallait donc vérifier que l'ensemble des travaux faits pour eux a bien été facturé. Il fallait aussi vérifier que chaque facture, y compris la plus minime, était bien attribuée au bon lot de construction. En effet, il y a des lots de construction payés à deux tiers par la Confédération et à un tiers par le canton, et d'autres à 80% par le canton et 20% par la Confédération. Ainsi, il était important de s'assurer que chaque facture était bien attribuée au bon secteur. Ces audits n'ont rien révélé de significatif.

A la demande du Grand Conseil, la cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTC), a été spécifiquement créée pour encadrer les travaux. Elle était composée des partenaires sociaux, des représentants patronaux, de l'OCIRT, du directeur du CEVA et de l'ingénieur cantonal. Ses missions étaient de suivre les appels d'offres au niveau des allotissements et des adjudications, en particulier du second œuvre, d'instaurer le compte social CEVA, de mettre en œuvre le principe de responsabilité solidaire, le renforcement spécifique des contrôles paritaires pour surveiller le respect de l'application des conventions collectives de travail sur le chantier du CEVA, en particulier des conditions genevoises. La CATTC s'est réunie régulièrement de 2010 à la fin des travaux. Elle a pu suivre la constitution des appels d'offres et faire ses recommandations, en particulier pour le second œuvre. La CATTC a été créée après les premières adjudications des tunnels de génie civil. Le compte social est intervenu pour 6 cas pendant la durée des travaux. Près de 60 000 francs ont été versés par l'intermédiaire des syndicats à des ouvriers non payés par des sous-traitants de premier ou de second degré ayant fait faillite ou n'existant plus. Ce montant de 60 000 francs a été payé aux deux tiers par des entreprises (responsabilité solidaire), et l'Etat a payé un tiers. Afin d'assurer le renforcement des contrôles paritaires pendant

7 ans, deux agents complémentaires dédiés aux travaux du CEVA ont été rémunérés par l'Etat à hauteur de 1,3 million de francs au total pour la durée du chantier. Les rapports fournis montrent que ces contrôles complémentaires ont permis de réduire drastiquement les infractions habituellement constatées sur des chantiers similaires. Ces éléments ont été beaucoup discutés dans la commission consultative sur les marchés publics.

Les infractions habituelles sur ce type de chantier ont été divisées à peu près par trois. La question est maintenant de savoir s'il faut reconduire cela pour d'autres chantiers. La CATTC est intervenue également dans le cadre du licenciement collectif abusif en 2015 EVI (SGC / Vinci). Concernant les appels d'offres, pour les secteurs financés à hauteur de deux tiers par la Confédération, les appels d'offres ont été élaborés selon les règlements fédéraux des marchés publics et selon les usages des CFF. Pour les secteurs financés à hauteur de 80% par le canton, ce sont les règlements cantonaux des marchés publics qui ont servi de cadre aux appels d'offres. Au niveau des adjudications, au final, 20% du marché a été attribué à des entreprises étrangères. Ce chiffre est à relativiser, car ces entreprises ont beaucoup sous-traité aux entreprises genevoises et utilisé une main-d'œuvre locale.

S'agissant des plus-values foncières, la convention tripartite prévoyait que les opérations immobilières autour des gares contribuent au financement du CEVA. Le montant total de ces plus-values était estimé à hauteur de 177,5 millions de francs. Il était prévu que 98,5 millions contribuent à la part fédérale du financement et 79 millions à la part cantonale du financement. Les deux contributeurs sont les CFF-Immobilier et le canton. Les CFF-Immobilier auront versé au total une contribution de 162,2 millions de francs au projet CEVA, dont 98,5 millions à la part fédérale et 63,7 millions à la part cantonale. Le canton lui, dans le cadre des plus-values qu'il réalise à la gare de Chêne-Bourg, va verser 15,3 millions attribués en totalité à la part cantonale du financement. Concernant le plan financier d'entretien de l'infrastructure, le protocole d'accord de 2002 prévoyait que le canton participe au coût d'entretien de l'infrastructure pendant toute sa durée de vie. Parce que la Confédération avait un problème de financement, la convention de 2011 prévoit qu'en contrepartie d'une avance sur ces frais, le canton ne prenne en charge ces coûts que pendant 40 ans et qu'il soit ensuite libéré définitivement de cette charge. L'avance consentie de 183,2 millions de francs a permis à la Confédération de boucler son budget. Le calcul définitif du montant réel de ces coûts d'entretien sur 40 ans doit encore être établi. Les modalités du paiement d'un éventuel complément ou d'une éventuelle rétrocession seront à déterminer.

Concernant la redevance sur les poids lourds (RPLP), le Conseil d'Etat avait décidé d'affecter le produit de la RPLP à la couverture des charges financières de la construction du CEVA. De l'exercice 2001 à celui de 2019, la contribution pour le CEVA de la RPLP représente 291,4 millions de francs. Dès 2020, à la demande du Grand Conseil, le produit de la RPLP a été attribué aux charges routières du domaine public cantonal. Au sujet du pont sur la Seymaz, à la suite de la dépose d'une pétition déposée par les riverains, le conseiller d'Etat chargé du DI a reçu une délégation des pétitionnaires ainsi que des représentants des conseils administratifs des communes de Chêne-Bourg et de Chêne-Bougeries. A l'issue de cette séance, le DI a initié des analyses afin d'identifier les solutions envisageables pour réduire les nuisances sonores liées au passage des trains. Le 3 février 2020, la même délégation a été réunie afin de présenter les variantes étudiées. Il a été indiqué que le canton privilégiait la solution la plus efficace, à savoir la couverture totale de l'ouvrage. L'étude du projet s'est poursuivie en parallèle d'échanges réguliers entre le DI et une délégation des pétitionnaires. Le projet de couverture totale du pont de la Seymaz a été déposé à la fin du mois de juillet 2020. La procédure est en cours, une autorisation est espérée au printemps 2022. Pour soulager les riverains dans cette attente, une isolation phonique dans les tunnels de part et d'autre du pont a été posée de début janvier à début mars 2022. Cette isolation limite la durée et l'intensité du bruit. Le coût de la couverture de l'ouvrage, d'un montant estimé de 5 millions, est intégré aux coûts finaux de l'ouvrage CEVA. Pour le pont de la Seymaz, ils ont fait appel à un architecte urbaniste afin d'essayer d'éviter des recours portant sur l'aspect environnemental, vu qu'il s'agit d'un corridor biologique. C'est l'une des raisons pour lesquelles le pont n'est pas fermé.

Les travaux usuels de mise en conformité de l'ouvrage se poursuivent. Les derniers travaux, en particulier ceux du changement des dalles de verre de la gare de Chêne-Bourg, devraient se terminer en 2022, et, sous réserve de l'obtention de l'autorisation de construire, en 2023 pour le pont de la Seymaz. Le bouclage des lois de financement ne pourra s'effectuer qu'après la mise en service de ce dernier ouvrage et après les décomptes finaux avec la Confédération.

Questions des député·e·s

Un député d'Ensemble à Gauche les remercie pour ce chantier historique. Les dépassements lui semblent maîtrisés. Il souhaiterait savoir si l'augmentation du coût des travaux correspond à l'augmentation du renchérissement des bâtiments ou si c'est une règle comptable. Il souhaiterait des détails concernant les indemnités versées aux entreprises.

M. Michel répond que pour le chantier lui-même, 24 millions de francs d'indemnités de tout ordre ont été versés. Il n'en a pas le détail actuellement et le transmettra à la commission. Il se renseignera auprès du directeur du CEVA. Concernant le renchérissement, c'est une règle du contrat. Chacun des contrats avait des règles sur le renchérissement, qui ont été appliquées en fonction des indices. L'essentiel du renchérissement vient des taxes de décharge, qui ont augmenté durant ces dernières années.

Un député des Verts demande pourquoi l'indemnisation des riverains ne peut pas être versée via le crédit d'investissement.

M. Bapst explique que c'est une règle comptable. Selon les normes comptables IPSAS, certaines indemnités ne peuvent pas être comptabilisées en investissement.

Il demande si la plus-value immobilière a été plus importante ou plus faible que prévu.

M. Michel répond que des conventions ont fixé définitivement les plus-values. Certaines étaient plus élevées que prévu. Il y a un petit conflit avec l'administration fiscale là-dessus. S'il y a une plus-value en plus, les CFF doivent payer à l'administration fiscale des taxes. Les conventions ont été faites avec des montants fixes. Il y aura donc peut-être davantage de plus-value, mais pour l'instant il s'est basé sur la plus-value connue au moment de la rédaction du RD. Il sait que ce ne sera en tout cas pas inférieur.

M. Ferey ajoute que cela permettait de fixer cela et boucler le budget à l'époque. La Confédération avait aussi des problématiques pour le financement au début, donc le canton a fait une avance sur le fonctionnement sur 40 ans. Ces plus-values immobilières ont permis d'avoir un cadre permettant avancer. Ils savaient que cela pourrait varier, mais chaque partenaire savait qu'il faudrait verser telle somme.

Le même député demande si l'on connaît la plus-value totale des CFF.

M. Michel répond par la négative. Elle n'est pas publique.

L'élu Vert relève encore que les taxes sur les décharges sont la plus grande part du renchérissement. Rétrospectivement, il demande s'ils auraient pu faire autrement, par exemple avec plus de recyclage.

M. Michel répond que ces taxes sont fixées par l'Etat. Elles ont évolué. Il y a par ailleurs eu énormément de recyclage, par exemple pour tout le tunnel de Champel. Le gravier a permis de fournir du béton aux autres entreprises alentour. Il a été utilisé pour refaire du béton qui a été réintroduit dans le tunnel, car c'est un excellent gravier.

L'écologiste demande s'ils estiment avoir revalorisé au maximum.

M. Michel répond que dans l'idéal, le reste aurait pu être utilisé pour la plage des Eaux-Vives.

Le même élu revient sur les règles de financement différentes selon les lots de construction. Il demande pourquoi il en est ainsi.

M. Michel répond que cela remonte à la convention de 1912. Partout où il y avait une voie ferrée existante, le canton devait payer 80%. Pour tout le reste, à l'époque, il était prévu que ce soit payé à un tiers par les CFF, un tiers par la Confédération et un tiers par le canton. Depuis, la Confédération a repris la charge des CFF.

Le Vert demande si la signalétique des gares va être modifiée, étant donné qu'il y a beaucoup de retours négatifs à ce sujet.

M. Ferey répond qu'il y a une taskforce de l'OCT qui travaille avec les CFF là-dessus. Un diagnostic a également été fait avec l'ATE. Les réflexions sont en cours, avec un dialogue avec les CFF pour améliorer cette signalétique. Il y a encore des actions à mener, même si des choses ont été faites depuis la mise en service.

Une élue du PLR demande pour quand est prévue la couverture du pont de la Seymaz.

M. Michel répond qu'ils attendent l'autorisation de construire pour ce printemps. Les recours sont en train d'être réglés. Ils se sont engagés à améliorer ce qui était prévu à la base. Ils ont fait des essais avec l'EMPA avant l'autorisation de construire, alors que cela se fait habituellement après. Cela a pris beaucoup de temps, car il y a des matériaux très spécifiques, compliqués à obtenir dans des délais raisonnables. Les essais réalisés sont favorables et disent que le projet est bon et que les mesures prévues pour améliorer le projet l'améliorent effectivement.

La libérale-radical demande s'ils sont sûrs que les 5 millions suffiront et permettront de répondre aux attentes des riverains.

M. Michel répond par l'affirmative. Ils répondent mieux aux attentes que ce qu'ils prévoyaient à l'époque. Concernant les 5 millions, il estime que oui, à quelques pour cent près. L'appel d'offres a été fait il y a longtemps, donc ils ont des chiffres consolidés. Il y a une incertitude en raison de la hausse du prix des matériaux ces temps-ci.

La même députée demande s'il y a d'autres pétitions sur les couvertures.

M. Michel répond qu'il y a une pétition à Lancy. Ils ont fait un rapport expliquant que ce sont les CFF qui doivent s'en occuper. Le Grand Conseil l'a renvoyé au Conseil d'Etat. En ce moment, ils mènent des études pour trouver des solutions pour réduire, mais les CFF ne veulent pas intervenir. Si

le canton fait quelque chose, il y a un précédent, car les normes sont respectées. La pétition arrivée beaucoup plus tard que pour la Seymaz. Le bruit est moins prégnant.

M. Gorce ajoute qu'avec la Seymaz, les plaintes sont arrivées avant la mise en service, au moment des essais. Ainsi, les 5 millions de francs sont intégrés au projet CEVA. Sur la partie de Lancy, les plaintes sont intervenues après la mise en service. Les normes sont respectées. La situation est différente entre les deux, et les solutions possibles sont également différentes.

La représentante du PLR comprend que si quelque chose devait être fait à Lancy, cela ne rentrerait pas dans ce crédit.

M. Ferey le confirme.

M. Michel ajoute qu'ils vont produire un rapport à la fin de l'été. Il ne signifie pas que l'Etat va le prendre en charge, mais établit une liste des mesures qu'il est possible de prendre et de leur coût.

Un élu Vert demande combien a rapporté le gravier de Champel.

M. Michel répond que l'essentiel de ce qui est sorti de ce tunnel a été transformé en béton.

M. Ferey explique que le coût est réduit parce que les entreprises ont prévu de réutiliser le gravier et de le réinjecter sur place. Il n'y a pas le coût distinct, il n'y a que le différentiel à la fin.

Le même député revient sur les taxes de décharge, à l'origine d'une grande part du renchérissement. Il demande comment le prix du vide a évolué durant ces années.

M. Michel répond que c'est peut-être les deux. Il n'a pas le détail, car cela était surveillé par la Confédération, qui a sous-traité au SERMA pour surveiller la mise en décharge.

Celui-ci relève que beaucoup a été mis en décharge genevoise et pas à l'étranger.

M. Michel répond que ce n'est peut-être pas le cas partout. A Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries, il pense que c'est parti plutôt en France.

L'écologiste imagine que les expropriations vont encore donner lieu à des indemnités. Des droits à bâtir en sous-sol ne seront plus disponibles.

M. Michel répond que cela fait partie de ce qu'ils prévoient comme indemnités. Pour l'instant, que ce soit pour le tunnel de Champel ou pour le tunnel des Nations, ils ont payé zéro indemnité. Leur travail est de démontrer qu'il n'y a pas de perte de valeur. Si l'on prend toute la parcelle, il y a une

perte de valeur, mais la plupart du temps, seul un petit bout de la parcelle est pris.

Il demande également des explications concernant les dalles de verre de Chêne-Bourg et pourquoi c'est le cas uniquement à Chêne-Bourg.

M. Ferey répond que ces dalles n'étaient pas forcément résistantes à une heure d'incendie. A l'origine, les premiers préavis n'avaient pas formellement assez d'exigences. La police du feu a ensuite insisté sur ce point et il a fallu modifier ces dalles. Ils ont tout fait pour éviter cela en cherchant diverses solutions, mais à terme il a vraiment fallu les changer. L'importance de l'espace public sur cette esplanade a fait qu'ils ont fait le choix de laisser la place ouverte et de changer les dalles.

M. Ferey explique que le facteur déterminant est le rayonnement du soleil. Dans les autres gares, il n'y a pas ce facteur-là.

Finalement, il demande à quoi est dû l'entretien du CEVA par le canton pendant 40 ans.

M. Michel répond qu'ils devaient à l'origine l'entretenir pour toute la durée de vie. Quand on participe à une construction, on paie la part du gros entretien de l'ouvrage sur une certaine durée. Ici, ils devaient le faire sur toute la durée de vie. Finalement, en contrepartie de l'avance sur ces frais, le canton prendra en charge ces coûts pendant seulement 40 ans.

Un élu UDC avait la même question concernant les dalles, ayant été lui-même interpellé par un habitant à ce sujet. Il demande pourquoi la population n'a pas été correctement informée de ces travaux de changement des dalles.

M. Gorce répond qu'il y avait une recherche de solutions. Ils n'avaient pas encore à ce stade la garantie qu'il faudrait changer les dalles. Il était donc difficile d'expliquer à la population ce qui se passait, car eux-mêmes n'avaient pas encore toutes les réponses. Il est clair qu'ils auraient pu mieux communiquer à ce sujet.

M. Ferey ajoute qu'ils voulaient également aller vite, car un bâtiment se construisait en face et ils ne voulaient pas intervenir une fois que les premiers habitants s'étaient installés. Ils ont tout mis en œuvre pour faire ces changements et impacter le moins possible les riverains directs. Il n'a pas eu connaissance de plaintes concernant des nuisances, au-delà des interrogations.

Vote

Le président met aux voix le RD 1430 :

Oui :	15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	–
Abstentions :	–

Il est pris acte du RD 1430.

Compte tenu de la présentation faite en commission et des éléments de réponses apportés aux questions des député·e·s, la commission des travaux vous propose d'accepter le RD 1430.

Présentation du rapport divers CEVA 1430

Commission des travaux
Le 3 mai 2022



Département des infrastructures
Office cantonal du génie civil

02/05/2022 - Page 1

RD 1430 CEVA

- C'est le 7^{ème} et dernier RD pour le CEVA ;
- La prochaine présentation concernera le boucllement des lois de financement ;
- Le projet de loi de boucllement ne sera pas déposé dans le délai légal de deux ans après la mise en service, dans la mesure où les travaux de mise en conformité ou de modifications ne sont pas terminés ;
- Par ailleurs, les décomptes finaux avec la Confédération ne sont pas envisagés avant la fin 2023.

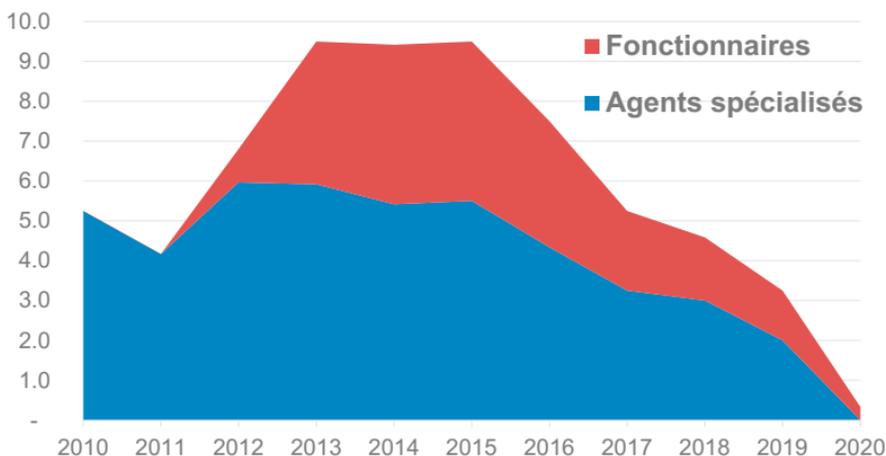
Organisation du CEVA

- Les commanditaires que sont la Confédération et le canton ont délégué la maîtrise d'ouvrage à l'entité CEVA, qui était un consortium de maîtres d'ouvrages constitué des CFF et de l'OCGC représentant le Canton de Genève ;
- En moyenne, l'équipe a été constituée d'une vingtaine de collaborateurs, pour moitié des CFF, pour moitié du Canton ;
- L'équipe du Canton a au début, été constituée d'agents spécialisés : 26 au total se sont succédés dont 11 uniquement pour la phase étude. Au final un seul agent spécialisé a été stabilisé ;
- Lors de la période creuse de construction des trams, 4 fonctionnaires ont été détachés au projet pendant 7 ans, afin d'éviter d'engager de nouveaux agents spécialisés ;
- Le personnel du canton a été facturé au chantier. Il a généré à ce jour une recette de 12,6 millions de francs entre 2010 et 2020.

02/05/2022 - Page 3

Organisation du CEVA

Composition équipe cantonale du CEVA en ETP



02/05/2022 - Page 4

Budget global du projet CEVA

Le mécanisme de financement et le budget global du projet de 1'567,2 milliard de francs a été entériné par la convention de financement tripartite entre la Confédération, le Canton et les CFF du 14 novembre 2011.

La part cantonale s'élève à 697,8 millions de francs, le solde est financé par la Confédération à hauteur de 869,4 millions de francs.

02/05/2022 - Page 5

Financement de la part cantonale

Le financement cantonal de 697,8 millions HT coût 2008 est assuré par :

1. Les crédits d'investissement 8191, 8534, 8719 et 10444 pour un montant total de 601 millions de francs ;
2. Les contributions de tiers au titre des plus-values immobilières réalisées dans le secteur des gares évaluées à 78,8 millions de francs ;
3. Le budget de fonctionnement, conformément à la LGAF, à hauteur de 18 millions de francs, essentiellement pour les indemnités versées aux riverains.

02/05/2022 - Page 6

Coût final attendu pour la part cantonale

Mode de financement	Budget	Coût final attendu en millions de francs HT		
	Base de prix 2008	Base de prix 2008	Base de prix actuelle	Marge d'erreur
Lois d'investissement	601	604	635	+/- 3,5
Contributions de tiers	79	79	79	+/- 0,5
Fonctionnement	18	12	12	+/- 3,0
Total	698	695	726	+/- 7,0

02/05/2022 - Page 7

Risques résiduels

Les risques techniques qui ont été suivis et présentés dans les publications trimestrielles sont terminés.

Il reste des risques juridiques liés aux réclamations d'indemnités des riverains et aux procédures d'expropriation partielles menées actuellement par les CFF qui sont de trois types :

- Une servitude de superficie pour le tunnel ferroviaire ;
- Une servitude de restriction de droit à bâtir ;
- Une servitude de tolérance d'exploitation ferroviaire.

Les premiers retours des jugements sur ces expropriations sont favorables et permettent d'estimer que le budget alloué pour les indemnités sera respecté. Cependant, l'incertitude est forte, ce qui explique la marge importante du tableau précédent.

02/05/2022 - Page 8

Audits et contrôles

Au cours du chantier plusieurs audits ou contrôles ont été réalisés :

- En 2013, un audit commun de la Confédération et du Canton. Cet audit a fait l'objet d'un contrôle de la facturation par une société fiduciaire et de recommandations qui ont été suivies ;
- Au cours de l'année 2014, le COPIL a demandé une expertise indépendante sur la conduite du projet et ses risques. Cette expertise, qui n'a pas révélé de problème particulier, a fait également l'objet de recommandations dont les plus remarquables sont l'augmentation des visites de chantier et la production d'un rapport trimestriel systématiquement présenté à la commission des travaux avant publication ;
- Au cours du chantier, annuellement, le SAI puis la Cour des Comptes ont sollicité des revues de projet dans le cadre des boucléments annuels ;
- En 2020, l'OFT et l'OCGC ont mené conjointement un audit sur le mode de prise en compte du renchérissement et un contrôle de l'ensemble de la facturation du projet depuis 2013, soit sur 95'000 factures ;
- Ces derniers contrôles ont fait l'objet de recommandations qui seront suivies mais n'ont rien révélé de significatif.

02/05/2022 - Page 9

Cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTTC)

À la demande du Grand Conseil, la cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTTC), a été spécifiquement créée pour encadrer les travaux. Elle était composée des partenaires sociaux, des représentants patronaux, de l'OCIRT, du directeur du CEVA et de l'ingénieur cantonal.

Ses missions se résument ainsi :

- Suivi des appels d'offres au niveau des allotissements et des adjudications, en particulier du second œuvre ;
- Instauration du compte social CEVA ;
- Mise en œuvre du principe de responsabilité solidaire ;
- Renforcement spécifique des contrôles paritaires, pour surveiller le respect de l'application des conventions collectives de travail sur le chantier du CEVA, en particulier des conditions genevoises.

Travaux de la CATTC

La CATTC s'est réunie régulièrement de 2010 à la fin des travaux :

- Elle a pu suivre la constitution des appels d'offres et faire ses recommandations, en particulier pour le second œuvre ;
- Le compte social est intervenu pour 6 cas pendant la durée des travaux. Ont été versés de l'ordre de 60'000 francs par l'intermédiaire des syndicats à des ouvriers non payés par des sous-traitants de premier ou de second degré ayant fait faillite ou n'existant plus ;
- Les entreprises pilotes ont participé à hauteur de 2/3 du versement, sur le principe de responsabilité solidaire, l'Etat se chargeant du solde ;
- Afin d'assurer le renforcement des contrôles paritaires pendant 7 ans, deux agents complémentaires dédiés aux travaux du CEVA ont été rémunérés par l'Etat à hauteur de 1,3 millions de francs au total pour la durée du chantier. Les rapports fournis montrent que ces contrôles complémentaires ont permis de réduire drastiquement les infractions habituellement constatées sur des chantiers similaires ;
- LA CATTC est intervenue également dans le cadre du licenciement collectif abusif en juin 2015 par la société EVI (SGC / Vinci).

02/05/2022 - Page 11

Appels d'offres et adjudications

Pour les secteurs financés à hauteur de 2/3 par la Confédération, les appels d'offres ont été élaborés selon les règlements fédéraux des marchés publics et selon les usages des CFF.

Pour les secteurs financés à hauteur de 80 % par le canton, ce sont les règlements cantonaux des marchés publics qui ont servi de cadre aux appels d'offres.

Au niveau des adjudications, au final, 20 % du marché a été attribué à des entreprises étrangères. Ce chiffre est à relativiser car ces entreprises ont beaucoup sous-traité aux entreprises genevoises et utilisé une main d'œuvre locale.

02/05/2022 - Page 12

Plus values foncières

La convention tripartite Confédération – Canton – CFF prévoyait que les plus-values réalisées dans le cadre des opérations immobilières autour des gares contribuent au financement du CEVA.

Le montant total de ces plus-values était estimé à hauteur de 177,5 millions de francs. Il était prévu que 98,5 millions contribuent à la part fédérale du financement et 79 millions de francs à la part cantonale du financement.

Les deux contributeurs sont les CFF-Immobilier et le Canton. Les CFF-immobilier auront versé au total une contribution de 162,2 millions au projet CEVA, dont 98,5 millions à la part fédérale et 63,7 millions à la part cantonale. Le Canton lui, dans le cadre des plus values qu'il réalise à la gare de Chêne-Bourg, verse 15,3 millions de francs attribués en totalité à la part cantonale du financement.

02/05/2022 - Page 13

Plan financier d'entretien de l'infrastructure

Le protocole d'accord de 2002 prévoyait que le canton participe au coût d'entretien de l'infrastructure pendant toute sa durée de vie.

La convention de 2011 prévoit qu'en contre partie d'une avance sur ces frais, le canton ne prenne en charge ces coûts que pendant 40 ans et qu'il soit ensuite libéré définitivement de cette charge.

L'avance consentie est de 183,2 millions de francs. Le calcul définitif du montant réel de ces coûts d'entretien sur 40 ans doit encore être établi. Les modalités du paiement d'un éventuel complément ou d'une éventuelle rétrocession seront à déterminer.

02/05/2022 - Page 14

Redevance sur les poids lourds (RPLP)

Le Conseil d'Etat a décidé d'affecter le produit de la redevance sur les poids lourds (RPLP) à la couverture des charges financières de la construction du CEVA.

De l'exercice 2001 à celui de 2019, la contribution pour le CEVA de la RPLP représente 291,4 millions de francs.

Dès 2020, à la demande du Grand Conseil, le produit de la RPLP a été attribué aux charges routières du domaine public cantonal.

02/05/2022 - Page 15

Pont sur la Seymaz

- Suite à la dépose d'une pétition déposée par les riverains, le conseiller d'Etat en charge du département des infrastructures a reçu une délégation des pétitionnaires ainsi que des représentants des conseils administratifs des communes de Chêne-Bourg et de Chêne-Bougeries ;
- A l'issue de cette séance, le DI a initié des analyses, afin d'identifier les solutions envisageables pour réduire les nuisances sonores liées au passage des trains ;
- Le 3 février 2020, la même délégation a été réunie afin de présenter les variantes étudiées. Il a été indiqué que le canton privilégiait la solution la plus efficace, à savoir la couverture totale de l'ouvrage ;
- L'étude du projet s'est poursuivie en parallèle d'échanges réguliers entre le DI et une délégation des pétitionnaires. Le projet de couverture totale du pont de la Seymaz a été déposé à la fin du mois de juillet 2020. La procédure est en cours, une autorisation est espérée au printemps 2022. Pour soulager les riverains dans cette attente, une isolation phonique dans les tunnels de part et d'autre du pont a été posée de début janvier à début mars 2022 ;
- Le coût de la couverture de l'ouvrage, d'un montant estimé de 5 millions de francs, est intégré aux coûts finaux de l'ouvrage CEVA.

02/05/2022 - Page 16

Pont sur la Seymaz



02/05/2022 - Page 17

Achèvement des travaux

- Les travaux usuels de mise en conformité de l'ouvrage se poursuivent. Les derniers travaux, en particulier ceux du changement des dalles de verre de la gare de Chêne-Bourg, devraient se terminer en 2022, et, sous réserve de l'obtention de l'autorisation de construire, en 2023 pour le pont de la Seymaz.
- Le bouclage des lois de financement ne pourra s'effectuer qu'après la mise en service de ce dernier ouvrage et après les décomptes finaux avec la Confédération.

02/05/2022 - Page 18