

PEM CHAMBERY

EVOLUTION DES COÛTS DU PROJET – NOTE D'INFORMATION

OBJET

- information des partenaires suite à l'évolution des coûts du projet du PEM de Chambéry
- demande de participation des partenaires de la convention REA au financement de ce surcoût de l'ordre de 400k€

1. RAPPEL DU BUDGET ET DU MODE DE FINANCEMENT

+ Financement du projet sous Maîtrise d'ouvrage G&C :

Le projet porté par G&C se monte à 11,9M€ aux CE de juin 2016.

ENGAGEMENT GARES ET CONNEXIONS	total par convention	G&C	CM	Région AURA	dpt Savoie
convention AVP	600 000	150 000	150 000	240 000	60 000
convention PRO - tvx prépa	2 060 000	885 800	484 100	484 100	206 000
convention REA	9 100 915	2 848 783	3 657 732	2 594 400	
hors conventions de financement (MOAU)	165 417	165 417			
TOTAL PROJET	11 926 332	4 050 000	4 291 832	3 318 500	266 000

Il se décompose sur trois conventions de financement.

+ Avancement des appels de fonds :

- Les conventions AVP et PRO REA- travaux préparatoires sont soldées ;
- Les appels de fonds ont été émis sur la convention REA à concurrence de 80 % ; un appel de fonds de 10% sera réalisé cette fin d'année 2020.

+ CFP de l'opération à l'issue de l'AVP tel que repris dans la convention REA :

ANNEXE 3 détail financiers		MOE	MOA	AMOA	PR	TDC toutes dépenses confondues HT
LIBELLÉ	Montant TVX	12,5%	3,5%	3,2%	7%	
BASE / PREPARATOIRE	847 400					
INSTALLATION DE CHANTIER / Securite ferroviaire	452 358					
CURAGES - DEMOLITIONS	638 050					
AMENAGEMENT NOUVELLE HALLE	4 678 229					
AMENAGEMENT BV 1985	905 480					
AMENAGEMENT R+1	223 000					
AMENAGEMENT R+2	122 250					
LOTS TECHNIQUES TOUS NIVEAUX	1 452 500					
TOTAL	9 319 267	1 164 908	326 174	298 217	652 349	11 760 915
convention AVP						600 000
convention PRO						2 060 000
convention REA						9 100 915

2. AVANCEMENT DU PROJET

+ Montage du chantier en plusieurs marchés de travaux successifs

Les travaux ont été découpés en 5 étapes principales, afin de respecter le planning souhaité. Ainsi, les études PRO DCE pouvaient être réalisées au fur et à mesure, en parallèle de l'avancement du chantier :

- Marché 1 : curage et préparation (dont désamiantage) du vide sanitaire de l'ancienne gare
- Marché 2 : « travaux préparatoires » : création de locaux d'exploitation en sous-sol de l'ancienne gare pour déménagement des services indispensables à l'exploitation implantés dans la galerie Sommeiller
- Marché 3 : démolition galerie Sommeiller et bâtiment historique
- Marché 4 : construction de la grande halle et aménagement intérieur et équipement du pôle d'échanges multimodal
- Marché 5 : réhabilitation de l'ancienne gare avec création de la rampe d'accès au souterrain.

La difficulté d'un tel montage consiste à maîtriser le budget (défini au niveau AVP) de chacune des étapes afin de préserver une somme suffisante pour la ou les étapes suivantes.

+ Travaux livrés :

- **tous les travaux préparatoires sont soldés (marchés 1 à 3) :** création de sous-sol, démolition curage, désamiantage, locaux provisoires, déplacement COE....

- **Le bâtiment « gare multimodale » est livré et en exploitation (marché 4)**

- **tous les équipements gare sont livrés et en service :** info V, vidéoprotection, mobiliers, etc... les deux premiers commerces sont ouverts au public

- **les aménagements intérieurs de l'espace de vente, réalisés pour le compte des transporteurs, sont livrés et en exploitation**

+ Travaux en cours

Les travaux en cours correspondent au « marché 5) et concernent la réhabilitation de l'ancienne gare, avec pour programme :

- Le curage complet de l'ancienne gare et la dépose du prisme monumental au-dessus de l'ancienne entrée de gare (réalisé, travaux achevés à fin juillet 2020)
- La création de la rampe permettant de relier le nouveau bâtiment voyageurs au souterrain Nord (réalisée pour la partie gros œuvre)
- La création de toilettes publiques, ainsi que de locaux commerciaux (1 commerce, 1 distributeur de billets) et d'exploitation (locaux logistiques et bureaux).

Le planning prévoit :

- L'achèvement du gros œuvre en décembre 2020. Travaux de second œuvre jusqu'à juin 2021 (un an de chantier).
- L'ouverture au public des toilettes et de la rampe courant avril 2021.
- L'ouverture du nouveau commerce avant l'été 2021.

3. BILAN FINANCIER

3.1 : consommation de la provision pour risque au cours des marchés 1 à 4

+ Aléas majeurs rencontrés sur le marché de démolition

Les partenaires avaient été informés en 2018 d'un fort dépassement de coût concernant le marché de démolition.

En effet, il est fait état dans l'AVP et par conséquent, dans la convention de financement des travaux préparatoires, d'un coût pour la démolition de la partie sud de la gare de 300 k€ (hors autres opérations de désamiantage et curage).

Le prix objectif des travaux était un peu plus élevé que prévu en AVP suite aux diagnostics (en particulier, la présence de réseaux) menés en phase PRO DCE et estimé à 448k€. en outre, l'appel d'offre nous a été très défavorable, avec une seule entreprise candidate, et une offre élevée par rapport à notre objectif, dans un environnement concurrentiel très désavantageux. Après négociations, et compte tenu de la contrainte de démolir rapidement une partie de la galerie Sommeiller pour laisser la place au chantier Léon Grosse voisin, le marché a été passé à 513k€.

Nous avons enfin rencontré d'importants aléas en phase chantier :

- La maîtrise des impacts vibratoires des démolitions s'est avérée plus complexe et coûteuse que prévu : double système de mesure des vibrations, essais de convenance de nuit sous interruption de circulations préalable à toute intervention (impact planning), validations des méthodologies au fil de l'eau, refus de certains matériels proposés par l'entreprise.
- Des caves en voutes inaccessibles ont été découvertes sous le bâtiment et elles ont dû être comblées en urgence pour éviter de déstabiliser le plan de voies.
- Malgré les diagnostics réalisés, des réseaux sensibles (en particulier, une artère télécom) ont été découverts en cours de chantier engendrant des coûts et des délais supplémentaires (repérages, mise à nu de ces réseaux « à la main », mise en place de protections pendant les travaux).
- Aléa très important, la présence d'amiante non détectée en phase diagnostic a engendré un arrêt de chantier avec un délai supplémentaire d'environ 3 mois. Les méthodologies de démolitions ont dû être adaptées.
- La dérive du planning a accentué les interfaces avec le chantier de construction voisin de Grand Chambéry d'où des arbitrages nécessaires (partage d'une partie de l'emprise chantier entre les deux entreprises). Cela a en particulier, engendré un arrêt des démolitions (avec immobilisation de matériel coûteux) au moment du montage d'une partie de la charpente métallique.
- De manière générale, l'allongement de la durée du chantier résultant de tous ces aléas a eu des conséquences sur les coûts d'encadrement et sur les coûts d'installation de chantier, ainsi que sur les immobilisations de certains engins.

En raison des travaux modificatifs et des frais liés à l'augmentation de la durée du chantier, l'accostage du marché de démolition est de 815 k€.

Ce dépassement par rapport au budget prévu constitue la plus grosse part de la provision pour risque du projet qui s'élève à 650k€.

+ Liquidation judiciaire de l'entreprise de gros œuvre :

L'entreprise Floriot, titulaire du lot gros œuvre, a connu des difficultés financières puis a été liquidée début mars 20. Pendant la phase de redressement (de novembre 2018 à février 2019), le chantier s'est poursuivi mais l'entreprise disposait de moyens humains et matériels extrêmement réduits. Cela a eu un impact sur le lot de second œuvre (entreprise Citinea), qui a dû adapter son planning et réaliser certains travaux supplémentaires pour pallier les manques de Floriot. En outre, après la liquidation de l'entreprise, nous avons dû faire appel à d'autres entreprises pour finir certaines parties du chantier, lever les réserves ou reprendre les malfaçons de la fin du chantier (par ex : reprises de chape, mise à la terre des ouvrages). Le surcoût exact est difficile à quantifier mais les impacts planning sur le marché Citinea ont été évalués à environ 40k€. Les marchés annexes divers (entreprises Spie, Synergie TP, RCube, Inelec) se montent à environ 85k€, soit un surcoût total de l'ordre de 120 k€.

Ainsi et malgré les difficultés et aléas rencontrés pendant le chantier, les coûts de construction du bâtiment ont été maîtrisés et sont restés proches de l'enveloppe allouée pour cette phase.

+ Impôts :

La taxe d'aménagement et la redevance archéologique, d'un montant total d'environ 124 k€ (significatif à l'échelle de la PR), n'avaient pas été prévues dans le budget du projet.

+ Conclusion :

Au moment du lancement du marché de travaux du marché 5, au deuxième trimestre 2019, l'intégralité de la provision pour risque a été consommée par des aléas de chantier, principalement au moment de la démolition, les coûts liés au marché de travaux principal ayant été bien maîtrisés.

3.2 : résultats d'appel d'offres du marché 5

Le premier appel d'offres est ainsi lancé à la mi-2019 afin de permettre un démarrage de la dernière phase de travaux mi-novembre 2019 à la suite de l'ouverture de la nouvelle gare au public.

Le marché a été travaillé afin de limiter au maximum les coûts, car le prix d'objectif reste élevé par rapport aux montants annoncés en AVP, et malgré un travail d'optimisation, il reste supérieur au budget restant disponible pour cette tranche.

Ayant eu de bons retours marchés sur les tranches précédentes, l'appel d'offres est lancé en espérant de bons retours marché, notamment de l'entreprise présente sur place et connaissant parfaitement le site, les enjeux et les contraintes.

Le résultat de l'appel d'offres sera décevant :

- La seule entreprise ayant répondu se situant au double du prix d'objectif ;
- Le DPGF met en évidence des prix unitaires beaucoup trop élevés pour nos références de prix ;

- Nous décidons de déclarer l'appel d'offres infructueux convaincus de la justesse du prix d'objectif défini par la MOE.

Il est alors décidé de reprendre le DCE afin de lancer un appel d'offres en lots séparés. L'objectif étant d'une part, de rentrer dans le prix d'objectif, et même de réaliser 20% d'économie notamment en gagnant sur les frais d'entreprise générale et de toucher un tissu d'entreprises plus petites et locales.

A l'issue de ce nouvel appel d'offres, début mars 2020, juste avant la crise COVID, les premières offres arrivent. Elles seront négociées durant le confinement. Le retour est globalement positif car il permet de revenir dans le prix d'objectif, malgré un lot gros œuvre onéreux du fait de travaux très techniques (réalisation de la rampe, avec reprises en sous œuvre, mise en œuvre de plats carbone, etc...).

Néanmoins, l'objectif d'économie n'est pas atteint et afin de pouvoir attribuer tous les lots, il manque environ 350k€ sur le budget du projet.

3.3 : montant manquant pour terminer le projet

A ce stade d'avancement, tous les autres travaux sont engagés (notamment les travaux de dévoiements de réseaux télécom réalisés par SNCF RESEAU). Le montant des travaux issu de l'appel d'offres est de 1310 k€ pour l'ensemble des lots. Il s'agit des derniers travaux restant à engager pour terminer entièrement le projet.

Nous avons en outre, compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles nous nous trouvons, estimé un surcoût du marché de travaux et des frais de MOE/MOA lié aux mesures spécifiques COVID 19, principalement en considérant un allongement du délai. Ce montant a été estimé à environ 50k€. Il constitue de fait une provision pour risques et aléas, que ceux-ci soient directement liés au COVID (il semble à présent que ce surcoût sera moindre) ou à d'autres aléas de chantier (une évolution des coûts marché de l'ordre de 5% correspondrait ici à 65k€).

Début mai 2020, à la sortie du confinement, l'analyse financière du projet met donc en évidence un manque d'environ $350 + 50 \text{ k€} = 400 \text{ k€}$ pour boucler le projet.

4. DEMANDE D'ABONDEMENT BUDGETAIRE

L'équipe projet porte donc une demande d'abondement budgétaire de 400k€ soit environ 3,4% du montant du projet.

4.1 Arguments en faveur de l'abondement

Ces fonds permettent en effet de réaliser la dernière étape d'un projet déjà avancé à plus de 80%, avec la livraison du nouveau bâtiment. La gare n'est pas pleinement fonctionnelle sans cette dernière étape et en particulier, sans la création de la rampe qui évite de faire transiter des flux par le quai.

Ces travaux sont donc indispensables et peuvent difficilement être encore optimisés, compte tenu du long processus d'études, de reprises du DCE et d'appel d'offres décrit plus haut. Les prix obtenus nous semblaient intéressants et c'est pourquoi nous souhaitons attribuer rapidement, et sécuriser les montants travaux, dès la reprise de l'activité post-COVID mi-mai.

Cette attribution rapide permettait également de fiabiliser un planning pour la dernière tranche du projet, d'une part pour la livraison des espaces ouverts au public (rampe, toilettes), et de plus pour les commerces et les bureaux avec une possibilité de percevoir des loyers dès mi-2021.

4.2 Décision d'abondement du comité d'engagement de Gares & Connexions

Pour ces raisons, et pour éviter une dérive des coûts travaux et des frais associés, le comité d'engagement interne Gares & Connexions a autorisé un abondement budgétaire de 400k€ en mai 2020 afin de pouvoir attribuer les marchés de travaux immédiatement, sécurisant les montants et le planning.

Les travaux ont ainsi pu commencer et à date le planning est tenu.

4.3 Demande de participation aux partenaires financeurs

Gares & Connexions sollicite aujourd'hui les partenaires financeurs afin de partager ce dépassement (modeste à l'échelle du projet) selon la clé de répartition de la convention REA soit 114 k€ pour la région AURA et 161 k€ pour Grand Chambéry.

Il est proposé de rédiger un avenant à la convention qui pourrait être présenté en commission permanente de la Région Aura et en bureau communautaire de Grand Chambéry courant janvier 2021.

L'avenant prévoira de même que la convention l'émission d'un décompte général de solde de l'opération, et si les fonds n'étaient pas tous consommés ils ne seront évidemment pas tous appelés.