

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat
un crédit-cadre de CHF 2'982'000.- pour financer l'assainissement
et le renforcement des murs de soutènement de la RC 711 Lavey-Morcles**

La commission s'est réunie le jeudi 10 janvier 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que MM. Jean-François Cachin, Jean-Marc Chollet, François Debluë, Alexandre Rydlo, Jean-François Thuillard, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Jacques Perrin, Michele Mossi, Alexandre Berthoud, Alexis Bally. Excusés : Stéphane Rezso, remplacé par A. Berthoud, et Olivier Mayor, remplacé par A. Bally.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de M. Dominique Blanc, chef du SR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

Position du Conseil d'Etat

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD vise à financer l'assainissement et le renforcement de 28 murs de soutènement sur la RC 711 Lavey-Morcles pour lesquels la nécessité d'intervention a été établie sur la base d'une analyse multicritères, et dont l'exécution est planifiée sur deux ans en fonction de l'urgence. Il s'agit d'une route très accidentée en raison de la topographie particulière qu'emprunte son tracé. Certes, la densité d'habitants à Morcles n'est pas forcément proportionnelle à l'investissement demandé ; néanmoins, ces travaux doivent être conduits afin d'assurer la sécurité des gens qui empruntent cette route, une exigence légale, et suite au constat découlant de l'analyse multicritères que le moment de la dépense est devenu urgent au risque de générer des coûts supplémentaires. La cheffe du DIRH met en exergue que deux types d'intervention sont prévus en fonction de l'état d'endommagement pour assainir ces 28 murs de soutènement : le renforcement et la reconstruction.

Le chef du SR précise qu'en mars 2011 le Grand Conseil a accepté un crédit d'ouvrage de Fr. 300'000.- pour assainir trois murs qui s'affaissaient sur cette route ; il s'agissait de garantir l'accès à cette route qui mène à Morcles. Cette route est dans un état assez critique et a fait l'objet d'études. Avec ce crédit, on sera au bout de l'assainissement de la RC 711 Lavey-Morcles.

Discussion générale

Organisation des travaux

Un commissaire relève que les travaux sont prévus en 2013, 2014 et 2015 et demande si ce n'est pas un peu long. Le chef du SR explique que les travaux sur ces 28 murs de soutènement sont planifiés durant la belle saison en fonction de la priorité des interventions liée à la classe de risque, ainsi qu'à la volonté de ne pas bloquer le trafic sur cet axe avec des travaux constants sur tout le col.

Obligation d'entretien

Suite à une question, le chef du SR estime qu'il y a une dizaine d'habitants à Morcles, dont cette route constitue le seul accès, et relève qu'elle est utilisée par l'armée, laquelle finance 30% de l'opération. La cheffe du DIRH rappelle par ailleurs que l'on ne peut pas condamner un axe routier, même s'il ne dessert qu'un faible nombre d'habitants. Ce n'est pas des critères de quantité de personnes à desservir qui justifient les interventions sur les routes, mais des critères qui découlent d'obligations légales d'entretien et des analyses multicritères qui permettent de déterminer le moment de la dépense en fonction de priorités, et ce pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic. Comme le résume un commissaire, la référence au principe de l'utilisateur payeur n'est pas pertinente dans le cadre d'un investissement routier : il est de la responsabilité des pouvoirs publics de faire en sorte que cette route fonctionne et soit sûre.

Participation de l'armée

La participation de 30% de l'armée a été négociée en 1947. Un commissaire souhaite connaître sur quelles bases cet accord a été réactualisé en 2012, estimant que les véhicules militaires étant lourds sollicitent fortement cet accès. Un autre commissaire estime faible la participation de l'armée à ces travaux, cette route sinueuse étant essentiellement utilisée par l'armée. Le chef du SR rappelle que l'on parle dans cet EMPD de glissements de murs de soutènements, dont l'état n'est pas influencé nettement par le poids des véhicules transitant sur cet axe. Si l'armée garde une place de tir à Morcles, estime le chef du SR, c'est parce qu'elle dispose d'un moyen d'accès pour y aller, et rien ne garantit qu'elle maintiendrait ses activités la haut si elle devait refaire la route à ses frais. Ceci dit, il explique que ce pourcentage de 30% de participation, historique, a été plus ou moins arraché à la Confédération, qui n'a pas voulu revenir sur des accords passés : aujourd'hui la Confédération serait probablement beaucoup plus stricte, car il s'agit d'une route cantonale que l'armée a le droit de l'utiliser, cette dernière n'intervenant en règle générale que lorsque ses activités ont provoqué des usures exceptionnelles suite à l'utilisation de chars avec des chenilles, ce qui n'est pas monnaie courante sur cette route principalement empruntée par des camions.

40 tonnes

Suite à une question, le chef du SR confirme que cette route permet de faire passer des 40 tonnes.

Lecture du tiré à part

[Seuls les chapitres et sous-chapitres ayant fait l'objet d'une discussion sont reportés]

1.5 Description des travaux

Un commissaire demande si les 102 murs non concernés par ce crédit ont été examinés. Le chef du SR confirme que tous les murs de soutènement de cette route ont été examinés car celle-ci a été utilisée comme un des deux tronçons tests pour préparer l'inventaire et l'étude de risque des ouvrages de soutènement du réseau routier cantonal.

1.7 Planning intentionnel et coût des travaux

Un commissaire cite l'EMPD p. 6 et 7 : « *Les inspections faites sur place ne permettent pas de mettre en évidence l'état effectif de chaque ouvrage* » et demande s'il faut s'attendre à des situations pires qu'imaginées. La cheffe du DIRH relève que l'on examine un EMPD pour lequel il n'y a pas de soumissions rentrées, dans quels cas l'usage admet que l'on prévoit 25% d'incertitudes. Dans ce cas, vu le nombre importants d'ouvrage de même nature, et vu l'expérience du SR, on est parti du principe qu'avec 15% de marge d'incertitude on pouvait « tenir la route ». Il serait improductif d'aller plus bas, au risque de devoir procéder à des demandes de crédits supplémentaires, la cheffe du DIRH précisant à toute fin utile que si les montants ne sont pas utilisés ils ne peuvent être réaffectés. En conclusion, cette marge de 15% est conforme aux usages, voire inférieure.

2 Mode de conduite du projet

Il est écrit que des « bureaux d'ingénieurs seront nantis des prestations opérationnelles et spécialisées ». Un commissaire demande si ceux-ci ont déjà été mandatés. Le chef du SR explique que les études faites jusqu'à ce jour ont été réalisées par Giacomini & Jolliet Ingénieurs Civils & Associés SA. Ce bureau sera mandaté pour la suite : en effet, l'offre de ce bureau est très basse.

Un autre commissaire relève qu'au début de ce chapitre il est précisé que « le suivi de projet de la totalité de ces ouvrages sera géré par les collaborateurs du SR, division infrastructure routière, qui assumeront la direction générale des études et des travaux ». Or le chef du SR a fait part lors d'une séance précédente d'une surcharge de ses équipes ; le SR a-t-il réussi à recruter du personnel supplémentaire pour assumer cette direction des travaux ? Le chef du SR explique que son service est toujours en surcharge et en phase de recrutement. On parle ici de « direction générale », laquelle est gérée depuis le SR dans le cas d'opérations complexes de ce type. Le suivi journalier est assuré par les mandataires, le SR s'occupant de la « haute surveillance ».

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Un commissaire souhaite savoir si le traitement salarial, le respect des CCT et les règles relatives à la sous-traitance font l'objet d'un contrôle. Le chef du SR explique qu'avec les bureaux d'études, en général, il n'y a pas de problèmes particuliers dans ce domaine ; les entreprises de travaux doivent quant à elles fournir les éléments de cotisations aux assurances sociales, et les syndicats doivent certifier que l'entreprise remplit les critères minimaux. Ainsi, on dispose d'un double regard, celui de l'Etat qui contrôle que l'entreprise est en règle du côté de ses cotisations, des CCT, etc., et celui du syndicat. En plus, on effectue sur place des contrôles de chantier, notamment sur le travail au noir. La cheffe du DIRH précise que le SR collabore non seulement avec les syndicats mais également avec la FVE (Fédération vaudoise des entrepreneurs) pour établir la liste des entreprises qui contreviennent à la loi sur le travail, notamment en matière de travail au noir. Dans le cadre des marchés publics, le respect des CCT si il y en a, de la loi sur le travail pour le moins font partie des exigences. Il arrive malheureusement, notamment chez les sous-traitants, que des entreprises ne respectent pas des exigences qu'elles se sont formellement engagées à respecter.

Examen du projet de décret

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 20 février 2013

Le rapporteur :
(signé) Philippe Modoux