

**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 additionnel de CHF 673'446.86 pour le boucllement du crédit de CHF 2'800'000.00 accordé par le Grand Conseil le 4 juin 2002 pour la construction d'un giratoire au lieu-dit Vers-chez-Perrin et pour les corrections routières des RC 608 et 609 sur la commune de Payerne

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 16 février 2017 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Myriam Romano-Malagrifa et Sabine Glauser (remplaçant Etienne Räss), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Michele Mossi, Eric Züger, Jacques Perrin, François Debluë, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, Denis Rubattel (remplaçant Jean-François Thuillard) et Philippe Modoux, président et rapporteur. Étaient excusés MM. Jean-François Thuillard et Etienne Räss.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR) et Pierre Bays (chef de la division infrastructure DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH précise que cette demande de crédit additionnel découle d'un crédit octroyé en 2002 par le Grand Conseil. Les coûts de génie civil ont été sous-estimés, et il y a eu des hausses dues au renchérissement, sans lesquelles l'enveloppe aurait été tenue avec un solde positif de l'ordre de Fr. 100'000.-, malgré la sous-estimation, comme le met en évidence le tableau en page 4 de l'EMPD. A noter également que l'EMPD avait été élaboré avec un taux de TVA de 7,6%, lequel a connu une augmentation à 8%.

Le dir. gen. de la DGMR précise que ce projet n'avait pas été fait sur la base de soumissions rentrées, ce qui est la pratique aujourd'hui, et permet de présenter des demandes de crédits sur la base d'estimations de coûts beaucoup plus fiables. Les devis remontant dans le cas d'espèce à 1999, il y a même eu des hausses précontractuelles, avant les hausses conjoncturelles ! Il explique que ce projet a été redimensionné en son temps pour rester dans l'enveloppe budgétaire, ce qui fait que hors hausse conjoncturelle on est resté dans la cible. Par ailleurs, aujourd'hui on précise lors d'une demande de crédit si les hausses conjoncturelles sont prises en compte ou non. La demande de crédit étant en général hors hausse conjoncturelle, ce qui est précisé dans la demande de crédit.

Le chef de la division infrastructure DGMR ajoute qu'aujourd'hui, avant de déposer une demande de crédit, on fait des études jusqu'à l'examen préalable, pour s'assurer de la solidité du projet.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Pourquoi cette demande de crédit additionnel arrive-t-elle si tardivement ?

La demande de crédit est effectivement ancienne, mais que les travaux se sont terminés en 2011. Suite auxquels, il faut encore régler les questions foncières (abornement), lesquelles ont été closes à la fin 2016. Il peut y avoir aussi un temps supplémentaire pour clore un dossier en cas de mesures environnementales ou de SAF liés au projet. Cela peut prendre du temps pour clore, raison pour laquelle on essaie maintenant de présenter des demandes de crédits distinctes. A l'instar de la RC-177, projet dans lequel des crédits séparés ont été présentés, pour la construction de la route, pour les recherches archéologiques et pour le SAF.

Faut-il s'attendre à d'autres dossiers de ce type ?

La cheffe du DIRH confirme qu'il y en aura d'autres, notamment du fait que l'on ne faisait pas d'étude préalable, jusqu'à mise à l'enquête avec soumissions rentrées, avant de déposer les demandes de crédits. Ce qui avait pour conséquence une fiabilité financière nettement moindre. Par ailleurs, des procédures liées au crédit qui auraient dû être financées pour elles-mêmes étaient liées au crédit, ce qui a pour effet qu'on prend en plein l'effet des renchérissements. Quant au nombre de dossier de ce type en attente de bouclage, le CE a demandé au collège des secrétaires généraux que l'ensemble des départements effectue la démarche que mène actuellement la DGMR, ce genre de situations de crédits reposant sur une ancienne pratique n'étant probablement pas le cas de la seule DGMR.

Le dir. gen. de la DGMR explique que son service fait en sorte de ne pas prendre de retard sur les bouclages, qui se font à un rythme de 5 à 6 par an. Globalement le solde est positif, contrairement à ce dossier. Sur une douzaine de crédits, on a ainsi un solde positif de l'ordre de 2 millions, celui-ci compris.

Une des raisons du dépassement des coûts de génie civil est liée à une division des travaux en deux parties. Pour quelles raisons ?

Cela est dû, d'une part au redimensionnement du projet, d'autre part aux expropriations qui ont généré un traitement séparé de deux secteurs. En effet, le secteur du giratoire, point noir d'accidentologie, a été autorisé pour l'expropriation dans un premier temps, et il a été en son temps décidé d'effectuer cette partie des travaux séparément, en attendant la suite de la procédure d'expropriation. Le traitement en urgence du giratoire a été justifiée par l'accidentologie élevée à cet endroit du réseau routier. Cela a entraîné un surcoût car on n'a pas pu enchaîner les deux chantiers.

Dans l'EMPD il est expliqué que la principale raison du dépassement du crédit est le renchérissement lié à l'évolution de l'indice ICP établi par la SSE (Société suisse des entrepreneurs). Pourquoi un tel renchérissement de cet indice, de l'ordre de 30% ?

En francs 2002, on serait resté dans l'enveloppe. Dès lors la raison principale de la demande de crédit additionnel c'est bel et bien les hausses contractuelles. Pour ces hausses, on se base sur la méthode ICP (indice des coûts de production), établi chaque trimestre par la SSE. Cet indice, défini par groupe de travaux, tient compte d'un certain nombre de paramètres, comme le prix de la main d'œuvre, des matières premières, du pétrole, etc. On calcule les coûts entre un trimestre de référence et la date de réalisation des travaux. Cet indice a fortement augmenté entre 1999 et 2012, avant de se stabiliser. On constate que cet indice depuis quelques années a même parfois tendance à baisser, par exemple pour les enrobés.

4. LECTURE DE L'EMPD

[Elle n'est pas demandée].

5. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT ADDITIONNEL DE CHF 673'446.86 POUR LE BOUCLEMENT DU CRÉDIT DE CHF 2'800'000.00 ACCORDÉ PAR LE GRAND CONSEIL LE 4 JUIN 2002 POUR LA CONSTRUCTION D'UN GIRATOIRE AU LIEU-DIT VERS-CHEZ-PERRIN ET POUR LES CORRECTIONS ROUTIÈRES DES RC 608 ET 609 SUR LA COMMUNE DE PAYERNE

Article 1

L'article 1 est adopté par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

Article 2

L'article 1 est adopté par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

Article 3

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

Vote final sur le projet de décret

Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la commission adopte le projet de décret.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

Oron-la-Ville, le 24 avril 2017

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*