

**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 7'615'000.- pour financer les travaux de consolidation de dix objets répertoriés dans le cadre des Dégâts des Forces de la Nature (DFN)

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 29 août 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Monique Weber-Jobé (remplaçant Eric Züger), ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Patrick Vallat, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Jean-François Thuillard, Michel Renaud (remplaçant Annick Vuarnoz) et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Michele Mossi était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de M. Christian Heubi, ingénieur chef de projet DFN (Dégâts des Forces de la Nature) au Service des routes (SR).

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

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD de 7,6 millions concerne dix objets dans le cadre des DFN (Dégâts des Forces de la Nature) répartis sur les quatre régions du canton. Les interventions concernées par cet EMPD relèvent de deux cas de figure : les glissements de terrain et les chutes de pierre. Cet EMPD est le reflet de dégradations de terrains et d'expositions à de forts épisodes météorologiques qui ont sollicité nos infrastructures. Certes, usuellement ce genre d'interventions est couvert par le budget courant du SR, qui s'élevait en moyenne à Fr. 708'000.- par année entre 1999 et 2009. Vu l'ampleur du phénomène et le nombre de dossiers, le CE a estimé plus pertinent – en plus de la ligne au budget ordinaire (au budget 2013, la rubrique 31421.9 du SR était dotée de Fr. 600'000.-) – d'avoir un crédit-cadre qui regroupe un certain nombre d'objets prioritaires sur la septantaine d'objets en suspens recensés à ce jour. L'urgence a été demandée par le CE car certaines interventions doivent être faites avant la pause hivernale.

3. DISCUSSION GENERALE

Combien y a-t-il d'objets DFN en suspens ? A-t-on une idée du coût global de leur assainissement ?

L'ingénieur du SR explique qu'il a une liste de 72 objets DFN, qui a été mise à jour à mi-juillet 2013, pour une estimation globale de l'ordre de 20 millions, montant correspondant à une projection faite sur la base d'objets dont le coût a été estimé, soit les deux tiers de ceux figurant sur la liste. En l'état, le SR a prévu de rattraper ces objets en suspens via trois EMPD, celui-ci étant le premier. L'ingénieur du SR précise qu'une partie des cas DFN sont traités dans le cadre d'autres EMPD qui concernent l'ensemble de la chaussée, à l'instar de l'EMPD 45 sur les enrobés bitumineux auquel deux objets ont été intégrés car ces réparations étaient nécessaires à la réfection des enrobés.

Suites aux baisses budgétaires on se trouve dans une phase de rattrapage. La méthodologie par crédit d'investissement est-elle adaptée, cette méthode de travail ayant pour conséquence que l'on va étaler sur vingt ans l'amortissement lié à des dépenses d'entretien ?

La cheffe du DIRH rappelle qu'il y a deux manières de considérer ces dépenses : soit il s'agit d'entretien courant auquel cas il est juste que les montants émargent au budget et soient amortis dans l'année, soit il s'agit d'un investissement qui s'amortit sur plusieurs années. Vu l'importance de la tâche, le CE a considéré que cela dépasse l'entretien courant et peut être assimilé à un investissement. Bien entendu, cela a des conséquences, notamment sur le budget du SR qui doit prendre en charge l'amortissement de ces montants qui lui sont imputés, selon l'interprétation de l'article 163 de la Constitution. Vu l'importance des montants concernés, la cheffe du DIRH estime que par transparence avec le Grand Conseil il est positif de soumettre un crédit concernant une liste déterminée d'objets, avec explications des motifs et critères de priorisation retenus, alors que si cela passe via une ligne budgétaire ces montants importants échapperaient à la vision du parlement. Au final, si ces montants émargent au budget ordinaire, il n'y a certes pas d'amortissements et de charges à compenser dans le budget du SR, mais vu les montants en jeu, il serait problématique d'augmenter le budget ordinaire dans les proportions nécessaires.

Une fois le rattrapage effectué, le CE envisage-t-il de passer à un budget ordinaire plus en adéquation avec la réalité des besoins ? Quelle sera la politique budgétaire dès 2014 ?

Concernant le budget 2014, la cheffe du DIRH explique que les arbitrages ne sont pas aboutis ; toutefois elle estime que l'on va rester dans les mêmes proportions. Il s'agira dès lors de présenter d'autres crédits-cadres pour rattraper le retard.

Quels sont les critères utilisés pour juger entre ce qui est urgent et ce qui peut attendre ?

Pour le choix des dix objets présentés dans cet EMPD, l'ingénieur du SR explique que si dans l'idéal il serait mieux de travailler par axe routier, notamment sur des axes en mauvais état comme on en trouve dans l'Est vaudois, dans la réalité il y a des événements qui se déclarent et il s'agit d'y répondre. Dès lors, la priorisation n'est pas liée à l'ancienneté de l'événement mais à l'urgence du besoin d'y répondre, selon trois ordres de priorités : le cas urgents, les cas qui doivent être traités dans l'année, les cas qui peuvent attendre, avec lesquels « on peut vivre avec », quand il n'y a pas de risque majeur et que la route est carrossable dans les deux sens.

Qu'en est-il du glissement sur la route des Mosses près du Seppey ?

L'ingénieur du SR répond que le gros glissement près de la Frasse sera sorti des cas DFN : il y a un projet de réfection complet de cette chaussée sur un tronçon d'environ un kilomètre, pour une planification d'un projet routier dans les années 2015-2017. Ceci dit, précise l'ingénieur du SR, dans le secteur de la Frasse environ quinze millions ont déjà été engagés, gérés par l'ex-SESA.

4. LECTURE DU TIRÉ À PART

1.1 Préambule

A l'occasion de travaux d'infrastructures à l'instar de ceux sur la route du col des Mosses, profitez-vous d'identifier les endroits qui devraient être sécurisés ?

L'ingénieur du SR relève que l'on est actuellement dans une phase de rattrapage, dès lors que l'on travaille de manière réactive. Cela n'empêche pas que sur certains axes où il y a beaucoup de dégâts, comme la RC-705 Aigle – les Mosses, ou la RC-706 ou la RC-719 près de Ollon, il y a une identification globale des problèmes sur l'entier de l'axe. Dans l'idéal, il faudrait travailler par axe, mais comme il y a des urgences et que les moyens sont par nature limités, cela n'est pas toujours possible : le SR est donc obligé de prioriser certaines situations.

1.2 Bases légales

Les propriétaires des terrains en amont de la route sont appelés à participer aux murs de soutènement. Qu'en est-il pour ces travaux de sécurisation sur ces tronçons hors traversée de localité ? Des propriétaires devront-ils participer à leur financement ?

L'ingénieur du SR n'a pas souvenir de participation de propriétaires à ces travaux. La cheffe du DIRH rappelle qu'il y a une appréciation au cas par cas du principe situé dans la Loi sur les routes concernant les murs de soutènement : ici, on est dans des travaux de sécurisation suite à des DFN, pour des montants élevés.

1.3 Exposé de la situation

Comment sont annoncés les cas DFN ?

Le canal usuel est celui des cantonniers qui constatent les problèmes lors de leurs passages quotidiens, puis en font part aux voyers qui transmettent à la section à Lausanne. Certaines communes prennent directement contact avec le département, mais le souhait est d'ancrer le rôle du voyer, qui est la porte d'entrée du service pour les communes.

On lit en page 4 que « dans le cas des glissements, une part de 10 % est généralement à charge des collectivités territoriales sur la base des règles définies par la DGE ». Qu'en est-il ?

L'ingénieur du SR explique que s'il s'agit de glissements de terrain, c'est entièrement pris en charge par le SR ; mais dans le cas filets de protection, normalement tous ceux qui sont intéressés par la protection doivent participer, ce qui découle de la loi fédérale sur les forêts, notamment les communes et les propriétaires. Les parts à charge d'autres entités ont d'ores et déjà été retirées de la présente demande de crédit.

1.4.3 RC 414-B-P - Consolidation Bercher - Menthue

Les tassements routiers sont-ils dus au passage des 40 tonnes ?

L'ingénieur du SR explique que dans la région de Bercher on a des versants et vallées molassiques creusées par la Menthue et d'autres rivières : il s'agit de matériaux gras et, dans un contexte où les routes ont été élargies sur des remblais qui ont tendance à glisser, on est confronté à des difficultés. Si les 40 tonnes ont certainement une incidence, c'est la présence de matériaux de mauvaise qualité qui est la cause principale des glissements, certains glissements étant connus depuis des décennies.

1.4.4 RC 702-B-P - Construction de filets de protection, La Tine et Malachenau

Il est écrit que « malheureusement, le problème a alors été largement sous-estimé et des chutes de blocs se produisent régulièrement ». D'où vient cette sous-estimation ?

Les premières études dans cette région ont été lancées par le SR il y a plus de vingt ans, essentiellement sur la RC-702 depuis la frontière avec le canton de Fribourg en direction de Château d'Oex, sur la route des Mosses et sur la route des Diablerets : des travaux dans quatre secteurs avaient été définis, avant les directives fédérales sur la sécurité. Les travaux entrepris dans ce contexte s'avèrent aujourd'hui insuffisants vis-à-vis des chutes de blocs qui se produisent encore. Maintenant, avec les cartes de risques qui sont en cours d'élaboration et les nouveaux critères, on a une meilleure approche qu'il y a vingt ou vingt-cinq ans.

1.4.8 RC 758-B-P - Mur de soutènement, Burignon

Il est précisé que en ce qui concerne l'objet Burignon, que la commune territoriale est Chardonne et non pas Chexbres comme écrit par erreur sur le tableau de la page 12.

2 Mode de conduite du projet

Comment le DIRH va-t-il s'y prendre pour la mise en soumission de ces travaux ?

L'ingénieur du SR précise qu'il y aura des procédures de marchés publics (MP) objet par objet, selon les seuils suivant : pour les marchés inférieurs à Fr. 300'000.- HT adjudication de gré à gré, puis jusqu'à Fr. 500'000.- HT sur invitation, et au dessus, « marché ouvert ». Dans le tableau page 12, c'est la colonne « coût estimatif des travaux HT » qui dicte la procédure d'attribution.

Cette manière de procéder est-elle légale, s'interroge un commissaire ? Ne se trouve-t-on pas dans une situation de « marchés répétitifs », de travaux qui vont se succéder année après année ?

La cheffe du DIRH explique que chaque objet est considéré comme un marché, au risque sinon d'exclure par une sur interprétation des MP les entreprises locales, qui sont intéressées par les petits marchés mais seraient exclues d'un marché global. De son point de vue et de celui des juristes de son département, une telle approche est conforme à la loi sur les MP. Un autre commissaire estime également que, si le marché est ici identique dans le sens qu'il relève d'une même opération menée par le canton, il ne s'agit pas d'opérations répétitives, de mêmes marchés qui se répètent d'année en année : ce qui lie ces marchés c'est qu'ils sont contenus dans une même décision du Grand Conseil. Par ailleurs, une large majorité de commissaires trouve très positif de diviser ces marchés, ce qui permet de travailler avec des entreprises des différentes régions du canton : aucune raison objective justifie qu'on attribue tous ces travaux à une seule entreprise.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Il est pris note que « *le Service des routes exige des entreprises mandatées, l'utilisation maximale de matériaux recyclés* ».

5. EXAMEN DU PROJET DE DECRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 7'615'000.- pour financer les travaux de consolidation de dix objets répertoriés dans le cadre des Dégâts des Forces de la Nature (DFN)

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 14 députés présents.

Oron-la-Ville, le 10 septembre 2013

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux