



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Marc-Olivier Buffat et consorts – E la nave ne va plus...

Rappel de l'interpellation

Pour remplacer son ancien bateau de sauvetage et d'intervention rapide sur le lac d'Yverdon-les-Bains-Neuchâtel, la gendarmerie cantonale vaudoise a lancé un appel d'offres en 2014-2015, via le Département des institutions et de la sécurité.

En respect de la loi sur les marchés publics et compte tenu de la spécificité du bateau en question, des exigences techniques particulières ont été posées dans le cadre de l'appel d'offres. On croit savoir qu'une entreprise vaudoise, une entreprise bernoise, ainsi que diverses entreprises à l'étranger, ont formulé des offres. L'offre de la société vaudoise a apparemment été écartée en raison d'une omission involontaire d'une ligne ; erreur de plume aisément réparable cas échéant. Au final, le marché a été adjugé à une société domiciliée en Italie, à Naples, sous la dénomination d'une Sàrl ! A priori, cette société n'avait aucune référence de construction navale avec des coques et des montages en aluminium, tels qu'exigés dans les conditions d'adjudication.

Le bateau a finalement été livré avec plus d'une année de retard. Les conditions de vente prévoyant que le prix soit payé à la livraison, ce montant a été intégralement réglé par l'Etat de Vaud. Lors des premiers essais, le bateau livré a manifesté des risques d'incendie pour des raisons à déterminer, du moins inconnues du soussigné. Après expertise, il s'est avéré que le bateau livré ne répondait pas aux normes antipollution, que les installations électriques étaient défectueuses et créaient des problèmes d'électrolyse, que la coque n'avait pas une épaisseur suffisante, que les soudures étaient non conformes et qu'au final, le bateau était inutilisable ou du moins son utilisation s'avérait extrêmement dangereuse.

Apparemment toujours, des frais de remise en état importants ont été consentis par l'Etat de Vaud pour un montant de 200'000 francs, et ce, même si le bateau est toujours inutilisable. Pour couronner le tout, la société italienne qui a été chargée de cet ouvrage est désormais en faillite.

Nous souhaitons dès lors poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1. Le Conseil d'Etat peut-il infirmer/confirmer les faits rappelés ci-dessus ?*
- 2. Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur le montant des dépenses engagées pour l'acquisition de ce nouveau bateau, y compris sur les éventuels frais de remise en état, ainsi que sur les frais d'expertise ?*
- 3. Est-il exact que le bateau n'est aujourd'hui toujours pas utilisé et que dès lors, la gendarmerie ne dispose d'aucun moyen adéquat pour intervenir sur le lac d'Yverdon-les-Bains-Neuchâtel — étant précisé que l'ancien bateau a fait l'objet d'une reprise lors de la signature du contrat ?*
- 4. Comment le Conseil d'Etat explique-t-il ce "fiasco" ?*
- 5. Quelles sont les mesures, respectivement les sanctions, qui ont été prises par le Conseil d'Etat dans le cadre de ce dossier ?*
- 6. Qu'entend faire désormais le Conseil d'Etat pour remédier à la situation, à savoir de permettre à la gendarmerie cantonale de disposer d'un bateau utilisable ?*

On remercie d'avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

1.1. Besoins de la Police cantonale

Depuis 1992, date de son entrée en service, la Brigade du lac d'Yverdon-Les-Bains disposait d'une vedette d'intervention P10.

C'est à partir de 2005 que les premiers problèmes d'usure sont apparus. Ils n'ont fait que s'amplifier dans les années suivantes.

Dès 2010, ils se sont avérés difficilement gérables puisque les dysfonctionnements touchaient non seulement la motorisation mais également toute la structure de la vedette, qui se trouvait fragilisée. Le pont en bois du bateau était notamment complètement pourri et risquait sérieusement de s'effondrer. De plus, le matériel technique (sondeur, GPS, radios) ne répondait plus aux besoins.

En résumé, l'usure générale de l'embarcation ne permettait plus d'assurer de manière efficace et sécurisée les missions des intervenants sur le Lac de Neuchâtel.

Dès lors, une réflexion sur l'acquisition d'une nouvelle vedette s'est mise en place dès 2011. Elle a débouché sur un premier cahier des charges établi courant 2013.

A la fin de la même année et sur la base de ce cahier des charges, une procédure de lancement d'un appel d'offre a été entamée par la Division entretien de la Direction Générale de la Mobilité et Routes (ci-après : DGMR).

1.2. Appels d'offres

Pour mémoire, en matière de marchés publics, s'agissant de l'acquisition de véhicules pour les services de l'État, la DGMR gère la première phase de ce type de procédure, en y associant le service demandeur. La rédaction du cahier des charges est assurée par ce dernier service. Dans le cas d'espèce, le service demandeur était la Police cantonale vaudoise (ci-après : PCV). Puis, après l'adjudication, le service demandeur gère le suivi de celle-ci (phase de réalisation et de suivi de la commande).

Pour cette acquisition, une première procédure d'appel d'offres a été lancée le 29 novembre 2013 sur la base d'un cahier des charges établi par une commission technique "utilisateurs" composée uniquement de membres de la PCV (ci-après : commission "utilisateurs").

Cinq soumissionnaires ont déposé une offre. Après l'évaluation, le marché a été attribué à une société italienne (MANCINI SAS, à Mirano/Venise/Italie). Ce chantier naval a notamment été retenu car il était le seul à proposer une coque en aluminium, matériau qui avait la préférence des utilisateurs.

Une délégation composée de représentants de la PCV et de la DGMR s'est rendue en Italie entre les 27 et 28 février 2014, afin de visiter les infrastructures. Il s'agissait d'un chantier naval de plutôt petite taille, similaire à ceux que l'on peut trouver en Suisse. Rien d'anormal n'a été constaté, en particulier aucun élément bloquant allant à l'encontre d'une attribution.

Toutefois, peu après cette adjudication, cette société s'est retirée car elle n'était pas en mesure de respecter les conditions administratives liées à la nécessité de fournir une garantie bancaire en cas de versement d'acompte.

Par conséquent, un deuxième appel d'offres a été lancé le 17 septembre 2014 avec un cahier des charges légèrement revu. Six soumissionnaires ont déposé une offre. L'une de celles-ci a été exclue d'emblée, car elle ne répondait pas entièrement au cahier des charges.

L'évaluation des offres a été faite par la DGMR dans le respect de la législation des marchés publics. Dans ce cadre légal, l'article 16 du règlement d'application de la loi sur les marchés publics ne permet pas de décréter une préférence régionale ou locale, conformément aux principes fondamentaux de l'interdiction des discriminations et de l'égalité de traitement entre soumissionnaires.

Des cinq soumissionnaires retenus, c'est la société AGROMARE SRL, basée à Angri-Salerno/Italie, qui est sortie première. Le choix d'AGROMARE SRL se conclut par les considérations suivantes, protocolées par la DGMR :

« Dans l'ensemble, le dossier de soumission fourni par Agromare était de très bonne qualité, en français, incluant tous les documents et les pièces demandés, complétés et signés. De plus, son capital-actions correspondait au moment de l'évaluation, à fr. 100'000.-, ce qui correspond à une SA en Suisse."

Il convient de relever que tant MANCINI SAS, qui avait remporté le premier appel d'offres, qu'AGROMARE SRL ont passé par un intermédiaire italien, la société BOAT AND BUSINESS, à Collecchio/Italie. Cette société a préparé et traduit les dossiers présentés avec une qualité certaine puisque les deux offres ont été retenues.

1.3. Déplacement initial en Italie

Une délégation composée de représentants de la PCV et de la DGMR s'est déplacée entre les 15 et 16 décembre 2014, à Angri/Salerno sur les chantiers de la société AGROMARE SRL afin de vérifier tout ou partie des éléments fournis par ce soumissionnaire. Cette visite n'a pas remis en cause le choix de ce soumissionnaire et dès lors, la commission ad hoc a préavisé favorablement à l'assignation de la construction de la vedette à cette société italienne. Le marché a donc été adjugé par l'Etat de Vaud représenté par la DGMR, le 18 décembre 2014, à la société AGROMARE SRL pour un montant de CHF 664'523.- selon la procédure d'attribution usuelle.

1.4. Phase d'achat et de construction

Le 29 avril 2015, le contrat a été conclu entre les deux parties (L'Etat de Vaud représenté par la DGMR et AGROMARE SRL), respectant les conditions administratives données dans l'appel d'offres sauf pour les conditions de paiement.

Les conditions administratives demandaient toutefois une garantie bancaire en cas de versement d'acompte, mais la société italienne a déclaré ne pas avoir pu obtenir une garantie bancaire liée au versement d'un acompte de 30%. Il a dès lors été convenu d'adapter les conditions de paiement afin de minimiser le risque pour l'Etat. 90% du prix serait versé à la livraison et le 10% restant par la suite.

Le délai de livraison requis était de 12 mois (360 jours calendaires). Le délai énoncé dans l'offre de l'adjudicataire était de 250 jours à partir de la signature du contrat. Dès lors le bateau aurait dû être livré au plus tard au mois de juin 2016.

Dès le mois de juin 2015, la commission "utilisateurs", composée uniquement de membres de la PCV, s'est mise en relation avec la société AGROMARE SRL afin d'initier et suivre les travaux de réalisation du bateau. En plus d'un procès-verbal détaillant le chantier, dix déplacements en Italie se sont avérés nécessaires pour le suivi de la construction. En outre, la fourniture d'éléments administratifs, tels que les plans du bateau, s'est avérée également compliquée. Il était toutefois convenu que ce retard entraînerait les pénalités prévues en pareil cas lors de la signature du contrat.

Cela étant, le chantier avançait et le travail réalisé ne paraissait pas de mauvaise qualité. Dans le cas d'espèce, il n'y avait pas d'éléments concrets pertinents qui auraient pu inciter à tout arrêter. Par ailleurs, à l'issue de ces réunions de chantier, un procès-verbal a été tenu et les constatations sur place ont fait l'objet d'un échange de correspondance précisant ce qui convenait ou pas. A partir de l'été 2016, les retards devenant importants, des rappels ont été adressés par la commission « utilisateurs » au constructeur naval italien.

Lors de certaines visites, un représentant du Service des automobiles et de la navigation (ci-après : SAN) s'est joint à la commission "utilisateurs", sur demande de la PCV, pour apporter son soutien technique pour les questions liées à l'immatriculation et à la construction du bateau (feux de navigation, documents nécessaires, etc). En automne 2016, ce représentant était présent pour procéder aux tests du bruit. C'est à cette occasion que le bateau a été essayé pour la première fois en mer. Toutefois, les tests "bruit" n'ont pas pu être réalisés. En effet, AGROMARE SRL n'avait pas prévu de bateau d'accompagnement fonctionnel permettant au représentant du SAN de réaliser correctement ses mesures.

Néanmoins, plusieurs problèmes ont été relevés concernant les finitions et une liste a été établie et présentée à AGROMARE SRL, laquelle s'est engagée à faire le nécessaire.

En tout, l'expert du SAN s'est déplacé à trois reprises sur le chantier naval italien. Une impression mitigée est ressortie de ses visites. Durant la construction et les discussions, tout paraissait possible pour le constructeur, mais la réalisation s'est avérée bien plus compliquée. Mais, à ce stade de la construction, rien ne laissait présumer des problèmes techniques qui seront rencontrés par la suite.

1.5 Livraison et travaux subséquents

1.5.1. Livraison du bateau

Le bateau a finalement été livré par transport spécial au port de Chevroux (VD) le 6 décembre 2016. Il a été réceptionné par la commission "utilisateurs". Quant à l'ancienne vedette, c'est à cette occasion qu'elle a été reprise par AGROMARE SRL, conformément aux clauses du contrat, et ramenée en Italie par le même transporteur.

Dans un premier temps, les travaux complémentaires demandés lors de la visite du mois d'octobre 2016 semblaient avoir été effectués. Les premières heures de navigation n'ont rien révélé de particulier.

Ce n'est seulement plus tard que plusieurs défauts ont été constatés : pont et tôles latérales ondulés, portes ne se fermant pas, tuyau de retour de carburant abîmé qui a déclenché l'alarme feu, etc. A ce sujet, il sied de préciser qu'il n'y a pas eu de risques d'incendie mais, par mesure de précaution, un des moteurs a été arrêté. Une entreprise locale a été mandatée pour la réparation, ceci en accord avec AGROMARE SRL. Toutefois, mis à part ce qui précède, le bateau fonctionnait, même si effectivement les travaux de finitions demandés laissaient à désirer. A ce moment-là, il ne paraissait pas opportun de renvoyer le navire en Italie, car il semblait que les travaux nécessaires pouvaient sans autre être réalisés en Suisse, en déduisant cela du montant total dû à AGROMARE SRL et en accord avec celle-ci.

Comme indiqué ci-dessus, l'expert du SAN aurait dû procéder aux tests "bruit" lors du déplacement d'octobre, ce qui n'a pas été possible. Cette mesure de bruit a été effectuée le 7 décembre ; l'expert du SAN a conclu que le bateau ne répondait pas aux normes de bruit fixées à 72 décibels dès lors que la mesure a indiqué 75 décibels. Le 8 décembre 2016, AGROMARE SRL a donc été informée que le navire n'avait pas encore réussi les tests de bruit et que, par conséquent, il n'était pas possible de l'accepter dans ces conditions, indépendamment des autres problèmes constatés. Dès lors, le constructeur a été sommé de faire le nécessaire pour mettre en conformité l'embarcation, dans un délai de 14 jours. Il lui a également été signifié qu'aucun versement ne serait effectué jusqu'à l'immatriculation définitive du navire. Par un courrier séparé, les éléments suivants ont été communiqués:

- Le total des retards accumulés s'élève à 7 mois, dont 3 feront l'objet de pénalités (au 21.12.2016) ;
- Le prix du radar non-fourni par AGROMARE SRL sera facturé au constructeur ;
- Le poids de l'engin est supérieur d'une tonne à ce qui était prévu ;
- En plus de la liste des finitions établie en octobre 2016, d'autres problèmes sont apparus ;
- Demande de délégation à AGROMARE SRL à d'autres entreprises pour régler les problèmes de bruit.

Le 21 décembre 2016, AGROMARE SRL a été informée que la vedette avait échoué au deuxième test bruit effectué et qu'en l'état, elle ne pouvait être acceptée. Un dernier délai au 21 janvier 2017 a été accordé à AGROMARE SRL.

Dans le courant du mois de janvier 2017, des techniciens d'AGROMARE SRL ainsi que des spécialistes de la maison VOLVO sont venus pour essayer de résoudre les problèmes liés au bruit. A cette occasion, les techniciens d'AGROMARE SRL ont modifié la sortie des gaz d'échappement afin d'essayer de baisser les décibels. Cette modification technique n'a pas donné de résultat et a même failli mettre le feu aux moteurs. Après d'autres modifications, des troisièmes tests de bruit ont été effectués entre le 21 et le 22 janvier 2017, y compris à l'intérieur de la cabine. Ces tests ont indiqué que le bateau répondait aux normes de bruit de 72 décibels. Selon le permis de navigation, l'homologation bruit a dès lors été délivrée par le SAN suite à ces tests positifs.

Ce navire a été immatriculé provisoirement le 6 décembre 2016 pour permettre de naviguer et d'effectuer les différents tests nécessaires, ceci selon les procédures habituelles du SAN. Il a été expertisé le 7 décembre 2016 et a obtenu officiellement son homologation bruit le 23 janvier 2017. Le 24 janvier 2017 et après différentes déductions et pénalités, sur ordre de la commission "utilisateurs", la DGMR a versé le 90% du montant à AGROMARE SRL, soit CHF 553'769.

Le 8 février 2017, une délégation de la commission "utilisateurs" s'est déplacée en Italie afin de signer une convention financière de fin de travaux avec AGROMARE SRL indiquant les pénalités de retards, des déductions pour certaines malfaçons et pour les travaux réalisés en Suisse. Cette convention règle l'ensemble des aspects financiers.

1.5.2. TRAVAUX SUBSEQUENTS

Au printemps 2017, au fur et à mesure de l'utilisation du bateau, de nombreux autres problèmes sont apparus. Divers écrits ont été adressés au constructeur italien, indiquant que le solde de CHF 23'926.- ne sera pas versé et que le lien de confiance avec l'entreprise était rompu. En réponse, AGROMARE SRL informait qu'elle renonçait au montant dû de CHF 23'926.-, mais qu'aucune somme supplémentaire ne pourrait lui être imputée. Le 2 juin 2017, la PCV répondait toutefois par écrit en précisant que, malgré le renoncement à cette somme, la société italienne reste responsable des garanties générales de l'embarcation.

AGROMARE SRL répondait le 14 juin 2017 que l'entreprise n'avait jamais reçu de demande d'intervention sous garantie de la part de l'acheteur, si ce n'est des e-mails sommaires sans clarifications techniques suffisantes, et que les interventions effectuées par des tiers avaient inexorablement conduit à l'annulation de toute forme de garantie.

La PCV a répondu, par lettre du 21 juin 2017, pour contester les éléments avancés par AGROMARE SRL. Afin de démontrer que les malfaçons étaient importantes et bien réelles, était joint un rapport d'expertise du 7 juin 2017. Le travail de cet expert s'était principalement porté sur les parties apparentes du bateau. Il en résultait des imprécisions au niveau de la chaudronnerie de la coque et des finitions grossières (soudures et assemblages). Quant à l'enduit apposé sur la coque, il devrait être de 2 à 3 mm pour ce type de construction en aluminium alors que par endroit il dépassait 10 mm, ce qui posait des problèmes de solidité et de durabilité.

En marge de cette expertise, au printemps 2017, de nombreux travaux de réfection ont été ordonnés par la commission "utilisateurs" principalement à une entreprise d'Estavayer-le-Lac. Ce travail s'est effectué sur une durée de quelque 6 semaines, pour un montant estimé à CHF 80'000.- environ. Le navire a ensuite été remis en service.

En septembre 2017, de nouveaux problèmes sont apparus, principalement de natures électronique et structurelle et ce malgré les garanties données par le constructeur, y compris un contrôle effectué par un organisme externe (RINA). En effet, le bateau prenait jusqu'à 80 litres d'eau par demi-journée de navigation. Ce souci était notamment dû à la qualité insuffisante des soudures.

Cette problématique a nécessité une nouvelle intervention sur la vedette. En l'occurrence, c'est un serrurier local agréé qui s'est chargé de l'intervention. Ce professionnel a remarqué que les soudures étaient trop légères et qu'au vu de la mauvaise qualité de l'aluminium, il n'était pas opportun d'insister sur les réparations. Toutefois, ce travail a amélioré la situation et a permis une remise à l'eau. L'engin prenait moins d'eau, mais cela n'était toujours pas probant.

La vedette a continué à naviguer jusqu'en avril 2018, tout en tenant compte que la navigation est moins fréquente en hiver. Puis, une expertise ayant permis de constater que les tôles étaient sous-dimensionnées, à savoir de 5mm d'épaisseur au lieu des 8 à 10mm usuels, le risque est apparu que la coque puisse se briser à tout moment. Dès lors, la vedette a cessé de naviguer.

1.6. Expertises

A la suite des nombreux problèmes rencontrés, ce navire a fait l'objet de différentes expertises, dont celle déjà mentionnée du 7 juin 2017 (chiffre 1.5.2 ci-dessus).

Un rapport d'expertise du 9 juin 2018, commandé par la commission "utilisateurs", établi par Kindliman naval architecture GmbH en Suisse, a fait une première appréciation. Le rapport met en avant certains aspects qui avaient déjà été mentionnés par la commission « utilisateurs », soit lors de son déplacement en Italie en octobre 2016, soit juste après la livraison du bateau. En l'occurrence, il est notamment question de la qualité du masticage, du montage des portes et fenêtres, de la qualité de la peinture, etc. Dans sa conclusion, l'expert indique que : "le bateau est dans un mauvais état. La qualité du travail de construction naval n'est pas professionnelle : rajout de mastic pour cacher les défauts structurels, rajout de plaques en aluminium soi-disant pour réduire les émissions sonores". Il ajoute que "la navigation avec le bateau dans l'état actuel est dangereuse". Il évoque des dangers importants liés à un mauvais montage du volant sur le poste de pilotage ainsi que la qualité très douteuse des soudures de la coque pouvant provoquer une rupture de celle-ci. L'expert concluait en proposant trois variantes, soit compléter les réparations avec les risques que cela comporte, soit fabriquer une nouvelle coque, sans que cela ne corrige toutefois le solde des défauts existants, soit construction d'un nouveau bateau après récupération de ce qui peut l'être sur celui-ci.

Afin de pouvoir se positionner de manière concrète sur ces trois variantes, la PCV et la DGMR se sont adjoints des spécialistes de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (ci-après : CGN). Le 5 juillet 2018,

un essai du navire a été fait avec leur concours, en présence de représentants de la PCV. Il a pu être constaté que les finitions étaient de mauvaise qualité et que le fonctionnement de l'engin était défectueux.

Avec l'appui de la CGN, un autre expert a été choisi pour permettre de s'orienter concrètement sur les variantes proposées par Kindliman naval architecture GmbH. C'est la société INTERSONA BV, à Epe (Pays-Bas), qui a été retenue. Un expert s'est déplacé dans le Canton de Vaud en octobre 2018 et son rapport technique était axé principalement sur les mesures du bruit, des vibrations et des contraintes. Les éléments suivants en ressortent :

- Le navire dépasse clairement les recommandations des normes en vigueur en matière de bruit et ce dès 18 km/h, soit à une basse vitesse. Une des conséquences eût été de devoir d'équiper le personnel naviguant de matériel de protection pour l'ouïe ;
- Lors des essais, le lac était calme et il n'a dès lors pas été possible de tester l'engin dans des conditions difficiles en matière de vibration. Toutefois, même en situation normale les normes ISO standard étaient déjà dépassées. Il est évident qu'en cas d'intervention d'urgence (lac agité, tempétueux, etc.), le niveau de vibrations de la vedette serait trop élevé et engendrerait "une fatigue (pression)" très importante de la structure. Cet élément, ajouté à l'épaisseur insuffisante de la coque, confirme le danger qu'il y a à naviguer avec ce bateau ;
- La coque ne correspond pas aux besoins "métier" d'une vedette d'intervention. Elle devrait, dès lors, être entièrement revue avec toutes les problématiques que cela suppose.

Au vu de cette expertise complémentaire, la PCV s'appuyant sur l'avis des experts de la CGN, arrive à la conclusion que la seule variante envisageable serait de construire un nouveau bateau, tout en récupérant ce qui peut l'être sur celui-ci (matériel technique, moteur, etc.).

2. Réponses aux questions posées

2.1 Le Conseil d'Etat peut-il infirmer/confirmer les faits rappelés ci-dessus ?

2.1.1. Participation d'une entreprise vaudoise à l'appel d'offres

Une entreprise vaudoise a effectivement participé à la procédure d'appel d'offres. Elle ne remplissait toutefois pas tous les critères qui lui auraient permis d'emporter l'adjudication. Quant à l'entreprise suisse (non vaudoise) s'étant profilée en seconde place, elle ne devait pas sa position à "une omission involontaire d'une ligne". En effet, elle a perdu des points au critère 3 ("Qualité technique et avantage de l'offre") parce qu'elle présentait une garantie moins attrayante qu'AGROMARE SRL et au critère 4 ("Organisation de base du candidat ") à savoir l'absence de certification qualité et moins de contributions sociales et environnementales de l'entreprise. Par ailleurs, les informations fournies par cette entreprise sur sa référence étaient moins complètes que celles d'AGROMARE SRL. Enfin, il convient de rappeler que le capital-actions d'AGROMARE SRL correspondait, au moment de l'évaluation, à CHF 100'000.-, ce qui équivalait à une SA en Suisse.

2.1.2. Expérience d'AGROMARE SRL en matière de coques en aluminium

AGROMARE SRL avait bien une expérience des coques en aluminium, ce qu'ont confirmé les observations faites sur place et le dossier de référence.

2.1.3. Durée exacte du retard

La livraison était prévue au mois de juin 2016, selon les termes contractuels. La vedette n'a finalement été livrée que le 6 décembre 2016, ce qui ne correspond pas à « plus d'une année de retard ».

2.1.4. Paiement

Selon le contrat de départ, un tiers devait être payé à la commande. AGROMARE SRL n'ayant pas pu obtenir en Suisse les certifications (garanties) bancaires nécessaires pour une entreprise étrangère, elle a proposé de dispenser l'adjudicateur de ce paiement et de se faire payer 90% du prix à la livraison. Au demeurant favorables à l'adjudicateur, ces conditions ont donc été acceptées contractuellement.

Il n'y a pas eu de paiement "intégral" en fin de compte, vu les problèmes rencontrés et les déductions en découlant.

2.1.5. Nature des défauts rencontrés

Il n'a pas été question de normes antipollution, mais de normes anti-bruit. Dans l'ensemble, les défauts techniques constatés ont été nombreux et divers. Ils ont concerné pour beaucoup des finitions, certes, mais se rapportent aussi à un défaut global de conception par rapport à la destination de l'objet et à l'usage qui devait en être fait.

2.1.6. Situation actuelle de l'entreprise AGROMARE SRL.

Selon un contrôle effectué en décembre 2018, la société AGROMARE SRL n'était pas en faillite.

2.2. Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur le montant des dépenses engagées pour l'acquisition de ce nouveau bateau, y compris sur les éventuels frais de remise en état, ainsi que sur les frais d'expertise ?

Au total, les frais engagés pour ce navire se montent à quelque CHF 815'986, y compris pour les travaux ayant été effectués après la livraison. Au surplus, les 3 expertises diligentées dès le mois de juin 2017 auront coûtés un total de CHF 14'687.

2.3. Est-il exact que le bateau n'est aujourd'hui toujours pas utilisé et que dès lors, la gendarmerie ne dispose d'aucun moyen adéquat pour intervenir sur le lac d'Yverdon-les-Bains-Neuchâtel — étant précisé que l'ancien bateau a fait l'objet d'une reprise lors de la signature du contrat ?

La police du Lac de Neuchâtel est assurée au moyen d'embarcations plus petites et par un bateau temporaire loué. Le financement de cette location est assuré par le budget de fonctionnement de la PCV.

2.4. Comment le Conseil d'Etat explique-t-il ce "fiasco" ?

2.4.1. Procédure des marchés publics

La procédure des marchés publics est tributaire de la qualité des dossiers fournis. En l'occurrence, AGROMARE SRL a présenté un très bon dossier, attestant formellement que toutes les exigences étaient respectées. La société a en effet bénéficié pour cette prestation du travail d'un mandataire spécialisé dans la confection de dossiers en vue de répondre à des appels d'offres dans le cadre des marchés publics.

2.4.2. Cahier des charges

Il s'est avéré, en fin de compte, que le cahier des charges de l'objet souhaité n'était pas assez exigeant, complet ni contraignant. Il ne se trouvait aucun expert véritable, au sein du personnel de la PCV, pour élaborer ce cahier des charges ni pour assurer le suivi des travaux. Un expert externe aurait dû être mandaté d'emblée à cette fin.

2.4.3. Suivi des travaux

La commission "utilisateurs" malgré les connaissances individuelles de ses membres respectifs, ne pouvait avoir à elle seule toutes les compétences requises pour suivre l'évolution de cette construction. Seul l'apport ou l'appui d'un véritable expert naval aurait pu assurer un suivi efficace par rapport à la qualité du travail fourni, afin d'éviter de se retrouver dans cette situation. Par ailleurs, le mode de paiement accepté (90% à la livraison) paraissait rassurant.

L'ampleur des problèmes de construction de ce navire n'est véritablement apparue qu'au fur et à mesure de son exploitation sur le Lac de Neuchâtel. Le cumul des dysfonctionnements, des malfaçons et l'avis d'un expert ont alors incité la PCV à interdire la navigation de ce navire.

2.5. Quelles sont les mesures, respectivement les sanctions, qui ont été prises par le Conseil d'Etat dans le cadre de ce dossier ?

Il s'avère indispensable de vérifier si une quelconque infraction pénale a été commise par l'un ou l'autre des intervenants dans ce dossier. A cet effet, une dénonciation a été adressée au Ministère public s'agissant de déterminer une éventuelle responsabilité pénale de cet ordre, ainsi qu'une éventuelle responsabilité pénale d'AGROMARE SRL sous la forme d'une escroquerie, ce qui impliquerait une tromperie délibérée.

En outre, une enquête interne (disciplinaire) au sein de la PCV a été ouverte pour examiner si des manquements d'ordre professionnel sont imputables aux cadres de l'administration ayant géré ce dossier. A cet égard, il convient de relever que ceux-ci sont tous, aujourd'hui, déplacés dans d'autres fonctions ou partis à la retraite.

Sur le plan civil, il est certes possible d'agir en garantie des défauts contre AGROMARE SRL à Lausanne, en application du droit suisse. Toutefois, les droits de l'Etat de Vaud en garantie des défauts constatés sont incertains, pour différentes raisons d'ordre juridique, notamment : respect des incombances de l'Etat de Vaud en sa qualité de maître d'ouvrage, acceptation de l'ouvrage par convention du 7 février 2017, paiement de 90% du prix malgré les défauts constatés, intervention d'entreprises tierces sur l'embarcation pouvant annuler la garantie pour défauts à la livraison, etc. En conclusion, sur le plan financier, le rapport entre les coûts et les bénéfices prévisibles d'une action judiciaire civile paraît défavorable dans cette affaire.

2.6. Qu'entend faire désormais le Conseil d'Etat pour remédier à la situation, à savoir de permettre à la gendarmerie cantonale de disposer d'un bateau utilisable ?

A terme, le bateau actuellement utilisé en location, sous l'égide d'une entreprise de la région, pourrait être racheté par l'Etat, à des conditions favorables, pour autant qu'il réponde au cahier de charges de l'utilisateur.

Si, à l'avenir, une nouvelle procédure de marchés publics devait être entreprise à ce sujet, les principes découlant de l'analyse du présent dossier serait mis en œuvre pour éviter que pareille mésaventure se reproduise.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 mai 2019.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean