

**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 562'944.20 pour le boucllement du crédit de CHF 2'200'000.- accordé par le Grand Conseil le 10 février 2004 pour la correction routière de la RC 537b entre Thierrens et la Cerjaulaz sur les communes de Thierrens, Neyruz et Moudon**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 27 février 2020, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes mes Carole Schelker, Circé Fuchs, Cloé Pointet, Alice Genoud, Nathalie Jaccard (qui remplace Anne-Laure Métraux-Botteron), Chantal Weidmann Yenny (qui remplace Stéphane Rezso), de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Dessemontet, Pierre Volet, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Anne-Laure Métraux-Botteron et M. Stéphane Rezso étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : M. Laurent Tribolet, Chef de la division entretien (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département explique que cet EMPD concerne un boucllement qui nécessite un crédit additionnel, principalement lié à une question forestière. En effet, l'ouragan Lothar est survenu entre le moment où le budget a été établi et les travaux. D'une intervention mineure, il a fallu procéder à des travaux de reboisement, un poste qui a impliqué un important renchérissement, avec un montant doublé. La durée des travaux a également eu un impact sur le renchérissement. Les honoraires de l'ingénieur hydrologue n'étaient également pas prévus de manière aussi importante. Et enfin, la TVA a entre-temps changé de taux. Ces postes génèrent un surcoût de CHF 560'000. D'autres postes sont en diminution. Les divers et imprévus n'ont pas été utilisés pour cela. Il importe de régulariser cette dépense. Monsieur Pierre-Yves Gruaz est excusé, ayant annoncé son absence lors d'une séance précédente. M. Pierre Bays, chef de la division infrastructures, en charge du dossier, était absent pour raison de maladie. M. Laurent Tribolet s'est chargé de répondre aux questions concernant la DGMR.

Il est indiqué que l'EMPD de 2003 avait été établi sur la base de devis, et non de soumissions rentrées. Cette manière de faire n'a plus cours au sein de la DGMR. De plus, ce crédit a été octroyé par le GC en pleine période de moratoire sur les investissements. Personne n'a voulu dépenser ce montant malgré l'octroi. Le projet a ensuite été repris à l'interne quelques années plus tard, et les travaux se sont déroulés 10 ans après le devis. Toutes les mesures d'économies possibles ont été recherchées, mais la route avait continué à se dégrader. Le mauvais état a impliqué des surcoûts, à quoi se sont ajoutées des hausses conjoncturelles. Entre l'estimation de 2003 et la réalisation, l'adjudication des travaux a nécessité la réactualisation des chiffres du devis selon les indices des coûts de production (ICP), pour un montant de CHF 419'000. Entre le dépôt de

l'offre de l'entreprise et la réalisation des travaux, une hausse de CHF 12'553 est également à relever. La demande de crédit permet de régulariser la situation.

### 3. DISCUSSION GÉNÉRALE

*Pour quelles raisons les montants n'ont pas été réactualisés entre la première étude en 2003 et la réalisation des travaux en 2013. Outre le surcoût de Lothar, les montants des honoraires d'ingénieurs étonnent. Pourquoi cet EMPD intervient 7 ans après la fin des travaux en 2013 ?*

La DGMR ne gère plus un projet de cette manière. Ce projet date d'avant la réforme du Service des routes (SR05). Les processus ont depuis été formalisés dans un manuel qui permet d'éviter ce type d'événement. Les montants n'ont pas été réactualisés parce que le GC avait pris une décision d'octroi de crédit en 2003. La décision prise alors a été de réaliser les travaux avec ce crédit. La route a été réalisée dans l'esprit de l'EMPD, en essayant d'optimiser partout où cela était possible, pour rattraper la mauvaise conception du projet de base. La DGMR ne referait plus pareil aujourd'hui. Concernant le délai, de nombreux objets ont dû être bouclés ces dernières années, et il s'agit du dernier objet qui arrive sous cette forme.

*L'appréciation de ce crédit additionnel est faussée, avec des postes pris dans le budget d'entretien qui ne permettent pas d'avoir la vue d'ensemble. Cet EMPD devrait mentionner l'intégralité du dépassement. L'exemple des montants d'achat de terrain est cité, qui ne figurent pas dans l'EMPD, et sont pris sur le budget d'entretien. Le crédit doit être refusé et ce dépassement financé avec le budget ordinaire.*

Cette réaction est comprise, mais il est souligné que les travaux ont été réalisés et que les entreprises ont été payées. Cet EMPD constitue une régularisation comptable exigée par la Loi sur les finances. L'ensemble des postes et des dépenses sont mentionnés. En fonction de leur nature, les dépenses de l'ordre de l'investissement ne vont pas pouvoir être amorties dans une rubrique d'entretien dans un budget annuel. Les organes compétents que sont la Cour des comptes, le CCF, et pour le GC la COFIN et la CTITM ne peuvent l'admettre.

*Des précisions sur le tronçon concerné sont demandées et il est confirmé qu'il ne va pas jusqu'au village de Thierrens, sur la commune de Montanaire. Lothar n'a pas eu d'effet sur tous les postes, et les plus-values sont minimales par rapport aux honoraires d'ingénieur. Pour quelles raisons les travaux supplémentaires réalisés n'ont pas été pris sur la somme dédiée aux travaux annexes, qui n'a pas été utilisée ?*

Certains postes ont été activés, d'autres optimisés et certains dépassés. L'EMPD présente la balance du projet, avec une image de ce qu'a coûté cet ouvrage, avec notamment des hausses conjoncturelles ayant conduit au dépassement mentionné. Il est rappelé l'historique de ce projet, adopté en 2003 dans le contexte d'un gel des investissements, avec une reprise du projet et des travaux réalisés entre 2011 et 2013.

*Pourquoi certains montants sont pris dans le budget de la division entretien et d'autres dans l'EMPD. Cette pratique est-elle habituelle ? Les chiffres concernant les terrains sont demandés. Sans disposer de tous les montants, il sera difficile d'accepter cette demande. Un complément d'information pour tous les montants qui ne sont pas mentionnés et qui devrait figurer dans le rapport de commission sont souhaités.*

*En vue des discussions au sein des groupes et pour connaître l'étendue des dépassements, il est souhaité que tous les montants apparaissent.*

Il est répété que cela ne correspond pas à la pratique actuelle de la DGMR. Il est ajouté que les rubriques payées par le budget de fonctionnement sont mentionnées dans l'EMPD. Il est précisé que c'est le dernier projet géré sans les procédures et les processus de la DGMR, avant SR05. En effet, le SR a été réorganisé entre 2005 et 2007 pour crédibiliser ses actions et ensuite celles de la DGMR, avec une gestion par projet. A l'époque, des boucllements de 5 projets ou plus faisaient l'objet d'EMPD de régularisation comptable devant le parlement. Cette manière de faire n'a plus cours.

*Il est remarqué par un commissaire que l'on fait appel à des écritures qui ont été traitées dans des budgets de fonctionnement intérieur, pour des exercices qui ont été régularisés par le législatif. Il conçoit que l'on ne parvienne pas à reconstituer toute l'histoire d'un dossier vieux de 15 ans. Il accepte d'aller rechercher ces montants, mais il estime aussi que le maximum de transparence semble avoir été établi par le département dans cet EMPD pour pouvoir clôturer ce projet, même si ce n'est pas satisfaisant.*

Les années 2004 à 2008, compliquées pour les finances cantonales, ont été évoquées. Avec 9 milliards de dettes, il a bien fallu commencer quelque part. Il est rappelé que les robinets ont été coupés, notamment pour

le SR, et que l'assainissement des finances cantonales explique ainsi l'augmentation des nids de poules sur les routes vaudoises. Et même si le GC avait voté des crédits, il n'était parfois pas possible d'obtenir ces montants au CE. On peut imaginer que la volonté de bien faire du service, avec des procédures moins établies qu'aujourd'hui, l'a mené à réaliser ces travaux quand même, parfois en puisant dans les budgets de fonctionnement. La Cheffe de Département est mal à l'aise de présenter un tel EMPD, qui n'est pas conforme aux procédures qui sont pratiquées. Mais elle dit aussi son malaise par rapport aux acteurs de l'époque et aux conditions dans lesquelles ils ont travaillé. Elle fait également part d'expériences de bouclage de crédits au niveau communal, avec la patinoire de Morges, parce que les soumissions n'étaient pas rentrées. Cela a changé. Lorsque des travaux sont retardés, les soumissions doivent être discutées avec les entreprises, comme pour le tram actuellement. Il faut ancrer cela dans l'histoire d'une politique d'austérité assez forte à l'encontre des routes cantonales, dont cet EMPD est le dernier volet.

*Un Syndic évoque des situations similaires qui peuvent se produire au niveau communal. Il n'est pas possible d'ajouter des montants dépensés sur les budgets ordinaires entre 2003 et 2020 dans un budget complémentaire d'investissement. Il est certainement faisable de retrouver ces montants, même si des surprises ne sont pas exclues. Mais cela peut représenter un travail considérable, pour des comptes qui ont été validés et classés.*

*Le projet a été voté en 2003, puis exécuté en 2011. Pourquoi un nouvel EMPD n'a pas été présenté à ce moment ?*

La raison est historique, parce qu'à l'époque, notamment au sein de la division des infrastructures, les processus n'étaient pas établis de cette manière. Il est rappelé que le choix a été fait de lancer les travaux avec le crédit octroyé, avec des optimisations qui n'ont finalement pas permis de rentrer dans l'enveloppe. Dans les processus actuels, les dépassements sont immédiatement signalés, à l'image de la H144, qui a fait l'objet de crédits de régularisations, avec des procédures légales et internes respectées.

*Les diverses raisons du surcoût sont comprises, même si cela ne se justifie pas. Il est constaté que le service s'est réorganisé depuis 10 ans pour une meilleure clarté financière. Cet EMPD peut être accepté en demandant qu'à l'avenir, de tels surcoûts ne puissent apparaître dans un projet, et que les règles de conduite financière d'un projet soient établies, respectées, avec une fourchette d'acceptation des coûts tolérés par la SIA, de plus ou moins 10%. En raison des événements de l'époque, le canton a réduit ses dépenses d'entretien sur les routes. Les conséquences sont directes sur la gestion du patrimoine et sur le coût du cycle de vie de l'infrastructure patrimoniale routière. Des surcoûts découlent ensuite d'une mauvaise politique d'entretien, en raison de conditions financières mauvaises elles-aussi.*

La prise de conscience de la durabilité et de la nécessité d'entretien est récente. Il y a aussi une question de médiatisation, par rapport à la nouveauté. La presse ne parle pas des budgets d'entretien. La sensibilité à cette responsabilité est nouvelle, vis-à-vis de l'avenir et des ressources.

#### **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS**

La discussion n'est pas demandée.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 10 voix pour, 0 voix contre et 5 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 voix contre et 3 abstentions.

### **5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté 10 voix pour, 0 voix contre et 5 abstentions.

### **5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Froideville, le 22 mars 2020

Le rapporteur :  
*(signé) Jean-François Thuillard*