

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ**

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit additionnel de CHF 1'880'000.- au crédit d'ouvrage de CHF 14'120'000.- accordé par le Grand Conseil le 29 mai 2018 pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir-Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 30 novembre 2023, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mme Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Fabrice Tanner, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. MM Romain Pilloud et David Raedler étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DCIRH, était excusée. M. Vassilis Venizelos, chef du DJES et suppléant de Mme Gorrite a participé à la séance. Etaient présents : M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Thierry Meystre, chef de projet ouvrages d'art (DGMR).

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

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

Le chef du DJES est suppléant de la cheffe du DCIRH. Il n'est jamais agréable de venir devant le grand Conseil avec un crédit additionnel, encore moins lorsque le projet est déjà réalisé. Il a néanmoins fallu compter avec des imprévus. L'ouvrage fonctionne et répond aux besoins de la région et de sa population. Ce crédit permet de boucler le projet. Une vidéo a été réalisée pour présenter ce chantier hors norme, disponible au lien suivant <https://www.youtube.com/watch?v=WMsePwrGfnM>

Le directeur général de la DGMR explique que ce chantier a fait converger les difficultés, au niveau technique, au niveau environnemental, dans un contexte urbain et des infrastructures CFF particuliers. Avec un chantier de tous les dangers, ces derniers ont été évités sous de nombreux angles, malgré un dépassement de crédit.

Pour plus de détails concernant les difficultés, une pile centrale au milieu des voies CFF a été supprimée, reprise par une portée complète de l'ouvrage. L'environnement géologique était délicat, avec de nombreux sondages. En dépit de ces sondages, des surprises ont nécessité des mesures exceptionnelles. Le contexte urbain est très sollicité, avec un axe majeur de l'agglomération, impliquant des mesures de circulation et de restriction du trafic. L'élément le plus contraignant était le trafic ferroviaire, avec le passage de plus de 300 trains par jour. Chaque nuit d'interruption du trafic, au nombre de 3, a été planifiée deux ans à l'avance. Ces points fixes ont constitué un enjeu majeur en termes de gestion du calendrier. Le chantier a débuté en 2018,

et s'est poursuivi en 2019, avec l'impact de la Fête des vigneron. Ce chantier a cumulé les difficultés, nécessitant un suivi intense de la DGMR, des mandataires et des entreprises, en coordination avec les partenaires, les CFF et les communes alentour.

Il estime ce chantier réussi, ce qui est une fierté sous l'angle technique, en dépit du dépassement de crédit. L'enjeu majeur concernait le calendrier. Pour tenir les engagements, des mesures ont dû être prises en fonction des aléas géologiques, qui ont occasionné des coûts. Le niveau de sécurité a dû être relevé, notamment pour pouvoir accueillir une des plus grandes grues d'Europe, avec un terrain qui a dû être stabilisé pour la construire. En effet, ce terrain, sous lequel passaient des conduites urbaines d'eau et de gaz, a connu des tassements plus importants que prévu, et a dû être renforcé. Ainsi, de nombreux défis, qui avaient été anticipés, ont été confrontés à la réalité du terrain. Puis le covid est arrivé, ce qui a occasionné l'arrêt du chantier, avec un phasage retardé, et des coûts additionnels pour le rephasage.

Un député remarque que lors des discussions concernant le crédit d'étude, l'attention de la commission avait été attirée sur de potentiels dépassements de crédit en raison des inconnues.

Une députée félicite la DGMR pour cet ouvrage et la vidéo qui sont impressionnants. Concernant le crédit en lui-même, l'on savait que ce chantier allait être complexe et exceptionnel. Elle s'étonne dès lors que l'on n'ait provisionné que 4% du montant total pour faire face aux risques. Pour d'autres chantiers plus complexes, elle demande si la provision pour risque ne pourrait pas être adaptée.

Le directeur général de la DGMR répond que la DGMR était consciente de la difficulté de ce chantier. Dans les demandes de crédits, les montants pour les risques et imprévus étaient plus importants il y a quelques années qu'actuellement, car on arrive désormais à mieux les cerner. Les EMPD sont aussi présentés avec des soumissions rentrées, ce qui permet de mieux cadrer les dépenses. Concernant cet EMPD, le montant prévu n'a pas suffi, notamment en raison de la géologie de la pile centrale, et ensuite du covid. Il rappelle que la critique inverse a aussi été faite, avec des divers et imprévus trop importants, et qu'il y a toujours une recherche du juste équilibre.

Le chef du DJES rappelle que le Grand Conseil demande souvent au Conseil d'Etat de faire preuve de sincérité dans le cadre de l'exercice budgétaire. Il en est de même pour les investissements, les standards ayant été dépassés dans ce cas.

3. DISCUSSION GENERALE

Un député demande si ces surcoûts concernent aussi les deux communes concernées.

Le chef du DJES répond que la part présentée est celle dévolue au canton. Le surcoût concerne aussi les communes.

Le chef de projet ouvrages d'art ajoute que la commune d'Ecublens, la plus concernée, avec un ouvrage en traversée de localité entièrement à sa charge, a également connu un dépassement de crédit. La commune de Crissier avait obtenu un forfait pour les trottoirs, qui n'a pas été augmenté. Les CFF avaient défini un montant forfaitaire qui a également été maintenu. Les subventions pour la mobilité douce ont été plus importantes, parce que les dépenses ont été plus importantes aussi, et situées en dessous du plafond.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

1.2 Plus-values identifiées

Une députée demande des précisions concernant la gestion de la circulation routière et des piétons, qui est une des causes de plus-value. Elle demande s'il est possible de tirer des leçons pour des projets futurs, en particulier en milieu urbain.

Le chef de projet ouvrages d'art répond que les surprises sont d'abord liées au trafic routier, avec un phasage des travaux qui laissait passer les véhicules légers. Un système de portique avait été mis en place pour limiter la hauteur, et donc le poids. Ce système n'a pas fonctionné, avec des portiques arrachés, et il a fallu revoir tout le principe de circulation et de phasage des travaux. Ensuite, la présence des agents de sécurité n'avait pas été anticipée. La passerelle piétonne provisoire devait être fermée lors des opérations coup de poing. Il fallait une personne faisant autorité pour bloquer l'accès.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la passerelle piétonne était quant à elle prévue dans le projet et intégrée dans le budget. Lors des grosses opérations de nuit, il a pu constater la présence de 2 à 3'000 personnes qui assistaient aux manœuvres, ce qui n'est pas évident à gérer sur un chantier. Le succès et l'intérêt de ces opérations ont été sous-estimés.

Le chef de projet ouvrages d'art répond qu'une piste mixte de 3.5 m a été créée sur ce pont, pour les piétons et les vélos.

Le directeur général de la DGMR précise que c'est l'élément qui a déclenché le financement de la Confédération, avec les mesures du programme d'agglomération en faveur de la mobilité douce.

Une députée constate que ce n'est pas la première fois que l'on évoque des aléas géologiques sur un chantier auxquels on ne s'attendait pas. Elle demande des précisions sur les sondages qui ont été réalisés.

Le chef de projet ouvrages d'art répond qu'il y a eu suffisamment de sondages. Avec des terrains très hétérogènes, comme dans ce cas, il n'est pas possible de modéliser chaque m² de manière précise. Pour les piles, quatre pieux ont été espacés de 10 m. Pour l'un d'eux, de l'eau a jailli du puits de manière impressionnante et inattendue. La zone de la plateforme de la grue, qui devait ensuite faire place au bâtiment des pompiers CFF, était constituée de tourbe, qui a dû être évacuée.

Le directeur général de la DGMR précise que le nombre de sondages doit aussi être en lien avec les risques du chantier, la connaissance du sous-sol par les ingénieurs et les communes. Une des surprises a eu lieu à un endroit stratégique du projet et des mesures ont dû être prises en cours de chantier. Il ne peut pas affirmer que faire plus de sondages aurait permis de cerner le bon endroit.

Un député demande des explications concernant les honoraires et frais d'encadrement supplémentaires. Les normes en la matière sont assez strictes. Mais dès lors qu'il y a des dépassements ou des coûts supplémentaires à engager, il demande si des arbitrages et des négociations avec les entreprises concernées ont eu lieu pour savoir jusqu'où admettre les montants supplémentaires.

Le chef de projet ouvrages d'art répond que la réorganisation permanente du chantier pour pouvoir tenir les délais a impliqué la mise à disposition par l'entreprise de plus de personnel et plus de moyens pour gérer et coordonner les sites. Il ajoute que les métrés finaux ont été âprement discutés avec l'entreprise.

Le directeur général de la DGMR explique que le suivi des demandes complémentaires fait l'objet d'offres complémentaires qui sont discutées de manière contradictoire et négociées, avec des métrés contradictoires. Les chiffres présentés sont les résultats de ces négociations, l'entreprise ayant présenté des chiffres nettement plus élevés. Il souligne la compétence et la réactivité de cette entreprise, qui ont été prises en considération dans l'analyse des coûts. Le franc de l'Etat a été défendu.

Un député demande combien de temps le chantier a été arrêté à cause du covid.

Le chef de projet ouvrages d'art répond que l'arrêt total a duré deux semaines par suite de la décision du Conseil d'Etat. S'en est suivie une reprise du travail sous conditions. Le coût représente essentiellement des arrêts machines, des compléments de RHT, des pertes de synergies, etc. Les règles ont été appliquées de manière uniforme pour tous les chantiers de la DGMR.

2 Amortissement annuel

Un député demande des précisions pour savoir si un amortissement prévu sur 15 ans est une durée usuelle pour les ouvrages d'art.

Le directeur général de la DGMR répond que la DGMR applique les règles du SAGEFI, indépendamment de la durée réelle de l'ouvrage. Ainsi, cette durée de 15 ans ne correspond pas à la durée réelle, mais est appliquée. La durée d'amortissement est la même que celle du crédit de construction de l'ouvrage.

Le chef du DJES précise que lorsqu'il y a des bénéfices dans les comptes, l'Etat peut proposer au Grand Conseil d'accélérer certains amortissements.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. 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.

Noville, le 26 décembre 2023.

*Le Président :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*