

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant:

EMPD accordant au Conseil d'Etat un crédit additionnel de CHF 17'380'000.- au crédit alloué par décret du 9 septembre 2003 pour la construction de la route H144 Villeneuve - Le Bouveret, section Rennaz - Les Evouettes (partie vaudoise) pris en compte dans l'EMPD 114 de septembre 2003

La commission

Elle a siégé le 4 juin 2010 à Lausanne. Les députés présents étaient Mme Claudine Dind et MM. Jean Guignard, Pierre-André Pidoux, Jean-Marc Cholet, Grégory Devaud, Michel Renaud, Philippe Grobéty, Pierre-Alain Favrod et le soussigné, confirmé en début de séance dans sa désignation de président-rapporteur.

Mme C. Laub (notes de séance), MM. D. Blanc (chef de service) et A. Pedretti (chef de projet) accompagnaient M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures. Que ces personnes soient ici remerciées pour leur coopération et la qualité des informations fournies.

Déroulement de la séance

Le soussigné n'ayant pas jugé utile de siéger proche du chantier de la H144 (*Hauptstrasse*), la séance s'est déroulée à Lausanne. Les représentants de l'Etat avaient affiché tous documents utiles. Les déclarations d'intérêts ont été effectuées par les députés concernés.

Historique

Bien que prévue depuis 1961 par le Conseil fédéral, une traversée de la plaine avait été imaginée apparemment depuis 1912 déjà.

Sous l'égide du conseiller d'Etat Philippe Biéler, et après de vifs débats, un accord avait été trouvé entre les parties (associations écologiques, autorités régionales, majorité des propriétaires, etc.) qui déboucha sur la rédaction d'un EMPD 114 du 18.06.03 demandant un crédit de 26'740'000 francs, adopté par le Grand Conseil le 09.09.03.

La route aurait dû être ouverte cette année.

Contexte

Plusieurs raisons sont invoquées dans le cadre du dépassement prévu de ce crédit de 17'380'000 francs, dont :

- Sous estimation des problèmes géologiques (surprises géologiques car l'entier de la plaine n'a pas le même sous-sol);
- Manquements dans l'estimation des coûts des améliorations foncières ;

- Projet de 2003 fondé sur des théories géologiques plutôt que sur des études géotechniques ;
- Suivi technique du chantier sous-traité plutôt que fait en interne (réorganisation du service qui aboutit à des économies de fonctionnement mais renchérit le coût des travaux) ;
- Pigments choisis lors du concours d'architecture ;
- Hausses légales (env. 9'000'000 francs) ;
- La partie liée aux améliorations foncières a été largement sous-estimée ;
- La troisième correction du Rhône influence négativement les coûts de fondation des ouvrages aériens.

Il ressort clairement des travaux de la commission que les coûts initiaux ont été sous-estimés. On peut lire dans le rapport de la commission de 2003 : "Tout au long des études et des choix effectués, le projet de la H144 a subi régulièrement des cures d'amaigrissement financier successives. La dernière coupe a été décidée par le Conseil d'Etat dans le présent EMPD, dont une part dans le poste de l'intégration paysagère des ouvrages d'art. ...". En effet, la pratique usuelle, il y a quelques années, consistait à présenter des demandes de crédit sur la base d'études d'avant-projet et d'estimations, alors qu'aujourd'hui des études précises, souvent jusqu'à soumissions rentrées, sont préalablement requises. Ces études approfondies permettent de maîtriser les constructions d'ouvrages.

Mesures prises

Le Conseil d'Etat et le service concerné ont entrepris plusieurs mesures, dont :

- Gestion du chantier par une planification précise et spécifique ;
- Diminution des indemnités aux paysans grâce à cette planification ;
- Remises des routes telles quelles, sans remise en état autre que les dégradations imputables aux chantiers ;
- Recherche d'économie par une surveillance étroite des travaux ;
- Mise en place d'un outil spécifique de gestion de cet ouvrage ;
- Examen du dossier financier par la Commission des finances (COFIN).

Financement

Dans le cadre du premier crédit, la promesse de subvention de 62% de la Confédération a été confirmée à la condition que le permis de construire soit délivré, ce qui est le cas.

Pour la présente demande, la participation de la Confédération annoncée sera confirmée après l'acceptation par le Grand Conseil de ce décret.

D'autre part, les subventions fédérales profitent pleinement au canton, car elles sont attribuées sous un régime antérieur à la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT).

Commentaires

La COFIN s'est prononcée sur l'économicité du projet en complément du mandat que le Conseil d'Etat a confié au Contrôle cantonal des finances (CCF). Elle relève notamment qu'il n'y a pas de projet pouvant être qualifié d'extravagant ou techniquement très complexe à réaliser parmi les projets retenus, et que rien ne l'incite à penser que les projets retenus sont défavorables au plan de l'économicité par rapport aux autres solutions proposées.

En mai 2008, la COFIN a pris connaissance des problèmes de dépassement de crédit et a autorisé le Service des Routes à continuer les études et travaux engagés.

Les concours d'architecture pour ouvrages d'art ont abouti à voir ces constructions teintées dans la masse. La commission s'est inquiétée des surcoûts engendrés et de la durabilité des couleurs.

Il ressort des documents et informations fournis que le coût supplémentaire est de l'ordre de 800'000 francs à 1 million. La société Grace – produits de construction et le Centre d'études et de

recherches de l'industrie du béton (CERIB) attestent et certifient que les pigments utilisés font partie de la catégorie la plus élevée de qualité définie dans les normes européennes et sont contrôlés lors de leur fabrication.

Les hausses légales représentent 51,8% du crédit demandé. Elles ne comprennent pas les hausses dues notamment au relèvement du taux de TVA ni à l'inflation de ces prochaines années.

Sur l'ensemble du projet, il reste environ 15 millions à mettre en soumission. Mais il est raisonnable de penser, au vu des montants déjà adjugés, que cette fois les estimations sont réalistes.

M. le conseiller d'Etat informe qu'il s'agit d'une dépense "liée" qui exclut tout référendum facultatif.

Globalement, les membres de la commission s'accordent à dire que le projet de 2003 a été sous-évalué, vraisemblablement pour le faire accepter et mettre fin aux conflits entre parties et faire avancer ce dossier complexe. Ils condamnent vivement cette façon de faire, tout en relevant que les crédits déposés actuellement sont désormais mieux "ficelés", car au bénéfice des études préalables minimum nécessaires.

Plusieurs commissaires regrettent que les communes les plus proches soient mises devant le fait accompli plutôt que traitées comme des partenaires du projet (remises des routes, déroulement des travaux, mesures d'accompagnement à leur charge, etc.). Ce d'autant plus que les bénéficiaires directs de cette route ne sont pas les territoires qui la bordent, mais ceux qui sont aux extrémités !

Conclusions

La commission passe aux votes.

Article 1 : approuvé à l'unanimité

Article 2 : approuvé à l'unanimité

Article 3 : approuvé à l'unanimité

Aigle, le 7 juin 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *Frédéric Borloz*