

Mutter Christa, Fasel Bruno, Duc Louis, Aeby-Egger Nicole, Chassot Claude, Raemy Hugo, Rey Benoît, Ackermann André, Rime Nicolas, Weber-Gobet Marie-Thérèse, député(e)s		MA4007.07
Restructuration et contrôle du Service des ponts et chaussées		
		Cosignataires: 6
Reçu SGC: 10.10.07	Transmis CHA: 11.10.07*	Parution BGC: oct. 2007

Dépôt et développement

Selon le communiqué du Conseil d'Etat du 26 septembre 2007, le crédit de construction de la H189 sera dépassé de 44,3 millions de francs (selon les dernières estimations). Ce montant s'ajoute à un crédit de 215 millions de francs (part cantonale de 63 millions votée en 2001) ainsi qu'aux trois millions de francs pour les études de projet.

Le mandat « Structures et contrôles du Service des ponts et chaussées » demande :

1. d'analyser en détail les manquements lors de la planification des procédures de soumission et de la construction de la H189.
2. d'informer le Grand Conseil en tant qu'instance de contrôle et de décision budgétaire de façon aussi rapide que complète que possible.
3. de prendre les mesures nécessaires pour restructurer la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, et spécialement le Service des ponts et chaussées et les mécanismes pour sa surveillance.

M. le Conseiller d'Etat Georges Godel a affirmé dans la presse (La Gruyère, 18.09.2007): "Nos structures cantonales ne sont peut-être pas adaptées pour gérer des projets d'une telle importance."

Nous ne pouvons que partager ce constat.

Pour corriger les erreurs – dans la mesure du possible encore pour le chantier H189 –, et pour éviter des conséquences semblables pour le projet Poya et pour d'autres projets, ce mandat demande les analyses et les mesures suivantes :

- Quelles sont les raisons exactes du surcoût ? Les explications données à la Commission des routes et des cours d'eau et celles annoncées aux médias diffèrent quelque peu.
- Pourquoi fait-on état d'un surcoût de 20 millions de francs pour la sécurité des tunnels en 2007 seulement ? Un premier montant d'environ 15 millions de francs a été rajouté à ce titre en 2000-2001. Des directives supplémentaires de la Confédération (concernant les tunnels autoroutiers et applicables par analogie) ont été publiées en 2002 et sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Les adaptations du projet devraient donc dater des années 2002-2004.
- La problématique technique de la construction avec incidence sur la nappe phréatique a été connue avant le vote sur le crédit en 2001. Comment s'explique le surcoût annoncé aujourd'hui?

* date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

- Comment le projet a-t-il été géré depuis la votation populaire de 2001 ? Quelle en est la structure de responsabilité ? Comment les chefs de départements successifs ont-ils contrôlé le plus grand projet de leurs services ? Comment s'explique-t-on la surprise du Directeur de l'aménagement de 2004-2006 lors de l'annonce du dépassement en 2007, si les difficultés de gestion et des modifications du projet sont connues du public depuis 2002/2003 (discussion avec la Ville de Bulle, colline Montcalia, etc.) ?
- Le seul service disposant de compétences de gestion pour des projets de cette ampleur était le bureau des autoroutes, plutôt sous-occupé et/ou suréquipé depuis la fin de la construction de la route nationale A1. Pourquoi ses compétences n'ont-elles pas été utilisées pour la gestion du contournement de Bulle ?
- Dans la procédure de soumission et d'adjudication selon WTO, la formulation initiale des cahiers de charges et la qualification des critères des décisions est d'importance primordiale. Qui a formulé ces cahiers ? Les critères sont-ils respectés ? Les contrats prévoient-ils un plafonnement de dépassement des devis et d'éventuelles pénalités financières en cas de non-exécution conforme des travaux ?
- Une restructuration du Service des ponts et chaussées pour mieux faire face à la complexité des travaux semble inévitable. Dans quel laps de temps des mesures peuvent-elles être prises, et quelles sont les mesures prioritaires et envisageables ?
- L'OFROU ne subventionne pas automatiquement les dépassements de crédits. Selon nos informations, il est d'accord de participer si le surcoût est « justifié », par exemple, par le renchérissement des matériaux ou par de nouvelles normes. Quels éléments semblent « justifiés » selon l'OFROU ?
- Combien de réserves réelles contenait le budget de 215 millions de francs ?
- Le projet « Poya » pose des difficultés techniques et des probabilités de changement de projets en partie analogues à celui de la H189 : pont débouchant dans un tunnel, tunnel débouchant dans la zone complexe de St-Léonard et directement sur un carrefour, passage à creuser dans un talus instable d'une ligne CFF principale, construction sur des rebords de la Sarine en molasse dont la stabilité reste à confirmer. Le projet « Poya » est-il géré de la même façon que le contournement de Bulle ? Le crédit voté par le peuple contenait-il tous les éléments et une réserve suffisante ? Est-ce possible que le montant ait été « compressé » pour faciliter l'acceptation populaire ?

* * *