

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'investissement de Fr. 510'000.- pour le financement des dépassements de crédit dans les travaux d'aménagement d'un tronçon de l'avenue des Trois Lacs (km 0.660 – km 0.900)

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le Conseil communal validait en octobre 1999 une demande de crédit d'ouvrage d'un montant de Fr. 1'897'000.- pour l'aménagement d'un tronçon de l'avenue des Trois Lacs (km 0.660 – km 0.900) et la levée des oppositions apparues lors de la mise à l'enquête publique.

Le tronçon en question était destiné à raccorder l'ensemble du parc scientifique et technologique à la jonction autoroutière sud de la Ville, par l'avenue des Sciences et l'avenue des Découvertes.

Des problèmes importants sont apparus à la réalisation des travaux, nécessitant la démolition puis la reconstruction d'une partie du tronçon, occasionnant ainsi un dépassement de crédit et une procédure en justice.

Il s'agit donc pour la Municipalité de vous informer de la problématique technique ayant conduit à reprendre entièrement les travaux qui venaient d'être achevés, du résultat des recours formés devant les tribunaux ainsi que des accords intervenus. L'ensemble n'est pas sans conséquences financières et il s'agit de les assumer via un nouveau crédit d'investissement.

Par ailleurs, il s'agit de dresser le bilan du financement de cette réalisation, compte tenu d'éléments nouveaux apparus dans les participations respectives de la Confédération et de l'Etat.

La problématique

Lesdits travaux avaient été subdivisés en deux lots, l'un concernait le tronçon du km 0.660 au km 0.810 et avait été attribué à l'entreprise Grisoni Zaugg, l'autre confié à l'entreprise Ramella- Bernasconi, portait sur le tronçon du km 0.810 au km 0.900.

La première réalisation s'est déroulée sur l'année 2001 et a connu quelques sérieux problèmes techniques liés aux caractéristiques des terrains concernés. La présence de gypse dans le sous-sol a provoqué une réaction physico-chimique du béton censé stabiliser le sol, provoquant gonflements et affaissements ponctuels. Cet état de fait a nécessité la réfection intégrale du tronçon qui venait d'être aménagé, doublant ainsi le coût des travaux.

La déconstruction et reconstruction a été effectuée à compte d'auteur par l'entreprise Grisoni Zaugg, responsable des travaux, sachant qu'un contrat d'entreprise liait la Ville d'Yverdon-les-Bains avec un bureau d'ingénieurs civils pour la conception du projet, la mise en soumission et l'évaluation des offres, ainsi que la direction des travaux du tronçon autoroutier. L'adjudication des travaux eux-mêmes avait été menée sur la base du cahier des charges techniques et des recommandations dudit bureau.

La procédure contentieuse

Constatant que la solution technique proposée par l'entreprise mandatée pour les travaux s'était avérée désastreuse, la Municipalité a entrepris alors des démarches pour engager la responsabilité du bureau d'ingénieurs chargé de la direction des travaux sur lequel elle s'était appuyée pour évaluer la pertinence technique d'une variante d'entreprise proposée lors de l'adjudication du premier lot.

En premier lieu, il s'est agi de trouver une solution négociée, se fondant sur les règles générales de responsabilité en matière de construction.

Devant l'impossibilité d'obtenir satisfaction sous cette forme, la Municipalité a entrepris en 2005 une procédure devant le tribunal cantonal pour obtenir le versement d'une indemnité de Fr. 859'179.60, correspondant au coût de reconstruction du tronçon, suite au dommage, avec un intérêt de 5% à courir depuis la réalisation des premiers travaux et le constat du dommage, soit le 19 décembre 2001. Le recours s'appuyait sur la mise en oeuvre de l'article 97 du Code des obligations et de la norme SIA 103, laquelle stipule que « l'ingénieur est tenu de réparer le dommage direct subi par le mandant, résultant d'une exécution défectueuse et fautive de son mandat. »

Plusieurs rapports d'expertises ont été produits par chacune des parties, lesquelles se sont penchées sur les dommages apparus et sur l'existence éventuelle d'un défaut de diligence du mandataire principal lors des recommandations effectuées pour l'adjudication des travaux, sachant que des indices sérieux et concordants permettaient de soupçonner voire d'attester de la présence de gypse dans les remblais présents sur le terrain. Comme de coutume, les rapports d'expertises aboutissaient à des conclusions contradictoires.

Après une longue procédure, la Cour civile du Tribunal cantonal rendait son jugement le 6 mai 2009, en déboutant la Commune d'Yverdon-les-Bains de ses prétentions. Les considérants détaillés étaient communiqués à fin octobre 2009. Ils mettaient à sa charge non seulement les dépens mais également le paiement contesté des honoraires complémentaires dus pour la direction des travaux de reconstruction.

Le Tribunal a considéré qu'il n'était pas de la responsabilité du bureau d'ingénieurs, ni même de l'entreprise adjudicataire des travaux, de procéder aux études géotechniques complémentaires pour s'assurer de la nature des terrains, mais de celle du maître de l'ouvrage. Il doute même, rapports d'experts à l'appui, que des sondages effectués dans le périmètre aient permis de détecter la haute teneur en gypse des sols. En effet, seuls des sondages effectués en dehors du tracé ont permis de le détecter. Par ailleurs, il est établi que la présence de gypse résulte non pas de la composition géologique mais de l'apport de remblais résultant des travaux du Tunnel de Pomy, qu'il n'était pas prévu d'entreposer à cet endroit.

En conséquence, le Tribunal a estimé que le directeur des travaux n'avait pas failli à son devoir de diligence et n'avait commis aucune faute dans la manière d'assumer le mandat qui lui avait été octroyé. Il impute à la commune la responsabilité d'avoir admis et souscrit à la variante d'entreprise proposée alors même qu'elle était mieux à même d'en apprécier les risques.

L'accord financier

La Municipalité, après examen des chances de succès d'un recours auprès du Tribunal fédéral, a décidé de renoncer à une procédure longue, coûteuse et hasardeuse quant aux résultats.

En revanche, elle a entrepris des négociations avec l'entreprise responsable de la construction et initiatrice de la variante d'entreprise aux résultats malheureux afin de convenir d'un partage des frais de reconstruction.

Ces dernières ont abouti à une solution que l'on peut considérer comme satisfaisante compte tenu du fait que la Ville d'Yverdon-les-Bains avait été déboutée de ses prétentions, puisqu'il a été convenu d'un partage par moitié du montant de la reconstruction.

Sur un montant de Fr. 865'012.50 dus, Fr. 107'600.- avaient été déjà honorés grâce au solde du premier crédit d'investissement voté en 1999.

Le solde à répartir s'élève donc à Fr. 757'412.50, auxquels s'ajoutent les intérêts, soit 5% qui courent depuis le 1^{er} janvier 2004, date de la mise en demeure de la Ville d'Yverdon-les-Bains, soit Fr. 261'159.50, le calcul des intérêts ayant été arrêté au 31 décembre 2009. Le total de Fr. 1'018'572 se répartit donc à raison de Fr. 509'286.- pour chacune des parties.

Le montant sera amorti sur 30 ans, le coût total d'exploitation s'élèvera à Fr. 25'400.-. Les frais d'intérêts variables s'élèveront à Fr. 8'400.- et les frais d'amortissement à Fr. 17'000.- annuels.

Coût et financement global

Il convient de revenir sur le financement global de l'opération tel qu'il était annoncé dans le préavis de 1999. Pour mémoire, il y était affirmé : « *La part de financement de la Confédération est de 86 %; elle sera versée lorsque l'ouvrage sera entièrement achevé. La part de financement du canton, pouvant aller jusqu'à 14 %, devra être négociée le moment venu. Un subside ECA de fr. 15'000.-- est escompté pour les travaux concernant le réseau d'eau.* »

Cette affirmation se fondait sur une déclaration d'intention de l'Office fédéral des routes et des digues du 9 mars 1976. Il s'agissait à l'époque de financer la route d'accès à la jonction d'Yverdon-Sud et voie de ceinture-Sud de la RC 401 à la route de Graveline prolongée. Un montant de Fr. 10 millions était inscrit au plan des investissements. A l'époque, le projet consistait en une route de 2 x 2 voies séparées qui enjambait les CFF par un viaduc de 250 m de longueur.

Entre 1976 et 1991, le projet évoluait considérablement. La ceinture devenait collectrice sud avec une largeur de 7 m et une bande piéton-cyclistes de 3.50 m. L'ouvrage franchissait les CFF par une cuve étanche de 280 m de long et se raccordait par un giratoire décalé au chemin des Roseyres. Le plan était mis à l'enquête publique en même temps que le tracé de la N1 et rencontrait un nombre considérable d'oppositions.

Afin de ne pas bloquer la réalisation de la N1, les routes nationales renonçaient provisoirement à la collectrice-Sud : « *cette renonciation provisoire ne devrait modifier ni le programme de réalisation de la collectrice, ni celui de la décharge des îles, pour autant que cette collectrice soit mise à l'enquête publique, dans son ensemble, dans le courant de l'année 1993* ». lettre du 3 septembre 1992

Il faut attendre 1995 pour voir le dossier réactivé, avec un projet de mise à l'enquête d'un premier tronçon allant jusqu'à la rue des Moulins. Le plan d'affectation est mis à l'enquête

du 17 novembre au 31 décembre, suscitant à nouveau de nombreuses oppositions et entraînant une procédure devant le tribunal administratif.

Les mandats d'études se poursuivaient avec des conclusions inquiétantes quant à l'impact sonore sur le tronçon urbain de la collectrice. Les coûts explosaient (21.6 millions) dont 18 millions à la charge des routes nationales. Le projet est revu pour abaisser les coûts à 17.2 millions. Entre 1995 et 1999, le projet est maintes fois retravaillé, remodelé, pour tenir compte des préavis cantonaux qui exigeaient des efforts d'intégration dans le paysage et de protection contre le bruit.

Début 1999, l'enquête publique est lancée pour la réalisation du tronçon dont nous débattons.

En parallèle, le Conseil communal a été informé des modifications du projet de la Collectrice sud avec un premier crédit d'étude accordé à cet effet (préavis no 27/2004) pour repenser cette collectrice en Avenue des Trois Lacs.

Plus récemment encore, ce premier préavis a donné lieu à un autre crédit d'étude, plus ciblé, sur la portion de route entre la rue de Graveline et celle de Roger de Guimps afin d'assurer l'accès au centre sportif aux lles actuellement en construction (préavis no 29/2009).

En effet, le projet d'agglomération aggroY a influencé de manière fondamentale le statut de l'ancienne collectrice sud. En lieu et place d'une route de contournement, il s'agit de planifier deux voiries issues de chacun des deux nœuds autoroutiers.

Les projets actuels s'inscrivent donc dans cette nouvelle optique qui vise à reporter le trafic de transit sur le viaduc autoroutier.

Quoi qu'il en soit, le temps de gestation du projet, ses multiples reconfigurations et les nombreux obstacles qui se sont dressés ont rendu quasiment caduques les engagements initiaux de l'Office fédéral des routes :

« les décisions prises dans le contexte de l'époque ne peuvent plus être appliquées telles quelles et nécessitent une nouvelle analyse de la situation [...] nous acceptons que la partie « collectrice Sud d'Yverdon-les-Bains » allant jusqu'au profil 780 (selon le plan d'enquête de 1991), soit mise à la charge des routes nationales, selon une clef de répartition à définir en tenant compte du point précédent. »

Le 24 juin 2009, une convention était signée pour une participation forfaitaire globale aux travaux de Fr. 510'000.-, soit le 26% de la somme totale des travaux, au lieu des 86% annoncés dans le préavis. Quant à la participation de l'ECA, pour la construction du réseau d'eau et de défense incendie, elle se monte en principe à Fr. 22'800.- lesquels ont été versés en mars 2005, sur les comptes du PST (sic).

Tableau récapitulatif du coût total de l'ouvrage

	Montants budgétés	Charges assumées
Coût initial	Fr. 1'897'000.-	Fr. 1'636'430.-
Coût de la reconstruction	Fr. 865'012.50	
A la charge d'Yverdon après transaction		Fr. 509'286.-
Coût total avant participations	Fr. 2'762'012.50	Fr. 2'145'716.-
Participations reçues	Fr. 500'000.-	
Coût final à la charge d'YLB		Fr. 1'645'716.-

En conclusion

La Municipalité propose de clore le dossier en partageant les frais avec l'entreprise qui a exécuté les travaux plutôt que de poursuivre les procédures juridiques.

La Municipalité déplore que les subsides promis initialement à près de 100% du financement n'aient pas été honorés mais se rend à l'évidence que les accords de 1976 ne correspondent plus à ce qui a été réalisé. Néanmoins, elle s'attachera à obtenir des financements complémentaires dans le cadre des nouveaux développements de l'avenue des Trois Lacs.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission, et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

Article 1: La Municipalité est autorisée à honorer l'accord transactionnel conclu avec la société Grisoni Zaugg ;

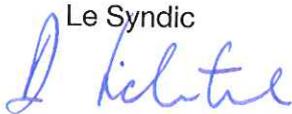
Article 2: Un crédit d'investissement de Fr. 510'000.- lui est accordé à cet effet ;

Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte no 1332 « Av. des Trois Lacs » et amortie en trente ans au plus ;

Article 4: Le Conseil communal prend note de la répartition finale du coût de construction du tronçon de l'avenue des Trois Lacs entre le km 0.660 et le km 0.900.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



D. von Siebenthal

La secrétaire



S. Lacoste

Annexe : plan

Délégué de la Municipalité : Monsieur P.-A. Treyvaud

