

**RAPPORT CONCERNANT L'OCTROI D'UN CRÉDIT
COMPLÉMENTAIRE AU CRÉDIT D'ENGAGEMENT DU 24.02.2016
RELATIF AU PASSAGE SUPÉRIEUR DU PONT DE BEAULIEU.**

Commission de gestion du Conseil général de la Ville de Sierre

Natacha Bonvin, présidente

Maryse Bétrisey

Fanny Bürcher

Katarina Jovanovic

Lysiane Tissières-Premand

Julien Beney

Patrick Brigante

Ralph Guntern

Yann Santschi

Eric Vouardoux

Fabien Robyr, rapporteur

Table des matières

I. Introduction	3
II. Contexte	3
III. Questions relatives au projet.....	4
1. Pourquoi ne pas garder le canal de la Monderèche avec la Bonne-Eau ? Pourquoi vouloir faire passer impérativement ce canal via le point ?	4
2. Le tableau des coûts prévisionnels nous informe que le total pour la Ville de Sierre est doublé. Le budget en charge des CFF est également doublé. Comment cela s'explique-t-il ? 5	
3. Peut-on relever qu'il y a eu un certain manque d'anticipation de la part de la Commune de Sierre à la suite de l'annonce de la planification des CFF relative au passage des trains 2 étages en Valais. Pourquoi la Ville a-t-elle attendu 2016 pour soumettre un projet au CG ?	6
4. Si le CG refuse le crédit d'engagement, quelles sont les conséquences pour la Ville et respectivement pour les CFF ? Est-ce que la convention (ou tout accord qui pourrait avoir été conclu entre les deux parties) prévoit que, dans tous les cas, les CFF doivent refaire le pont ?.....	7
5. Quel impact aura la validation de ce crédit pour les autres projets en cours ?	8
IV. Questions relatives au tableau de répartition des coûts actualisés.....	8
6. Rubrique Canal Monderèche : la part de la Ville de Sierre est budgétée à CHF 0.-. Pourquoi les CFF prennent tout à leur charge ?	8
7. Qu'est-ce qui est inclus dans la rubrique « Complément canal Monderèche » ?.....	8
8. Rubrique « Place Beaulieu » : pourquoi les CFF prennent-ils à leur charge la totalité de cette rubrique ?	8
9. Rubrique « Esplanade de la Gare » : pourquoi cette rubrique est entièrement prise en charge par la Ville et pourquoi cette rubrique a-t-elle plus que doublé ? Elle est passée de CHF 1'040'000.- à CHF 2'415'000.-.	9
V. Questions relatives au premier bureau d'ingénieur mandaté.....	9
10. Comment le premier bureau d'ingénieur a-t-il été choisi ?.....	10
11. Les honoraires de la SD Ingénierie Sion SA ont-ils été payés dans leur intégralité ?.	10
12. Comment expliquez-vous que personne n'ait vu qu'il était nécessaire de renforcer (un profilé HEB 200) le terrain à côté de la voie de chemin de fer avant de creuser ?.....	10
13. Comment avez-vous, aussi bien la Ville que les CFF analysé le premier budget ? Et comment expliquez-vous qu'une telle erreur ait pu être commise ?	11

VI.	Questions complémentaires	11
14.	Y a-t-il eu un appui juridique lors du 1 ^{er} dossier déposé en 2016 ?	11
15.	Où en est la procédure d'homologation du projet routier ?	11
16.	Si le projet est homologué, dans quelle durée les travaux pourront-ils commencer ? 12	
VII.	Conclusion.....	13
VIII.	Décision	14

I. Introduction

Le Bureau du Conseil général a décerné, en date du 16 mars 2024, à la Commission de gestion (Cogest), le mandat d'examiner la demande d'octroi d'un crédit complémentaire au crédit d'engagement du 24.02.2016 pour la réalisation du projet du nouveau passage supérieur de Beaulieu et l'adaptation de ses raccords routiers.

Les tâches confiées à la Cogest ont été les suivantes :

- examiner les documents transmis ;
- préavisier l'entrée en matière ;
- discuter le détail ;
- donner un préavis sur l'objet à traiter, lequel sera rapporté au Conseil général lors de sa séance plénière.

Afin de mener à bien le mandat qui lui a été confié, la Cogest s'est réunie à plusieurs reprises, puis a rencontré MM. Pierre Kenzelmann et Stéphane Delaloye, en charge du projet à la Ville, ainsi qu'avec Mme Mariangela Acerra, ingénieure responsable du projet au sein des CFF. Elle a formulé de nombreuses questions dont suivent les réponses. La Commission remercie l'ensemble de ses interlocuteur·trices, lesquel·les lui ont permis de mener à bien le présent mandat.

II. Contexte

Le 26 février 2016, le Conseil général de Sierre acceptait à l'unanimité l'octroi d'un crédit d'engagement pour la réalisation du projet du nouveau passage supérieur de Beaulieu et d'adaptation de ses raccords routiers. Le montant de ce crédit était de CHF 3'363'860.–.

En février 2017, les CFF informaient la Commune qu'ils avaient résilié le contrat de leur mandataire principal pour le projet (SD Ingénierie Sion SA.). Cette décision

résultait de l'insatisfaction des CFF suite à des retards répétés et à une incapacité à répondre à leurs attentes en termes de ressources disponibles.

D'autre part, il est apparu que la demande d'autorisation de construire effectuée conjointement par la Ville et les CFF a fait l'objet d'une contestation de la part de propriétaires voisins jusqu'au Tribunal fédéral. Ce dernier tranchait le 19 août 2020 en refusant l'approbation des éléments routiers initialement prévus, et en renvoyant le dossier des routes à une procédure indépendante à mener selon la Loi cantonale sur les Routes.

III. Questions relatives au projet.

1. Pourquoi ne pas garder le canal de la Monderèche avec la Bonne-Eau ? Pourquoi vouloir faire passer impérativement ce canal via le point ?

La Monderèche est un cours d'eau reconnu qui est porté au réseau hydrographique du Canton. Dès lors que cette rivière fait partie de l'inventaire des eaux publiques superficielles, la loi en prévoit le maintien. En supprimer ou en modifier le cours nécessite l'accord du Canton. De plus et malgré son parcours canalisé et souterrain dans sa traversée de la Ville, la Monderèche alimente la zone naturelle d'Itagne constituée d'une centaine de mètre d'écoulement libre dans une zone boisée suivi d'une retenue d'eau.

Plus à l'aval, après le théâtre les Halles, un chenal à l'air libre d'une centaine de mètres présente également un intérêt en terme de biodiversité suffisant pour que à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) fixe comme charge aux CFF dans le cadre du projet de reconstruction du pont Beaulieu une mesure de compensation visant à la renaturation du site (décision complémentaire d'approbation des plans de 2018). L'espèce cible dont ces mesures visent principalement le maintien est l'écrevisse à pattes blanches, espèce indigène, considérée en danger de

disparition et classée à ce titre au niveau international dans la liste rouge de l'union internationale pour la conservation de la nature.

Le déplacement ou la compensation écologique de ce biotope dans un autre site avait été proposé à l'OFEV qui n'était pas rentré en matière.

2. Le tableau des coûts prévisionnels nous informe que le total pour la Ville de Sierre est doublé. Le budget en charge des CFF est également doublé. Comment cela s'explique-t-il ?

Trois points principaux expliquent l'augmentation des coûts à charge des CFF :

· Les coûts effectifs pour la démolition du pont ont considérablement augmenté de plus du double à cause des nombreuses complications techniques survenue durant l'exécution (adaptation du sciage du pont, modification de la piste de la grue, fermeture provisoire et sécurisation du chantier, ainsi que l'installation et démobilisation des entreprises)

· Les coûts relatifs au canal de la Monderèche (entièrement pris en charge par les CFF) ont aussi augmenté de près de trois fois (2.8x), car le système prévu en projet de construction a dû être adapté (mise en pression du passage du pont pour respecter les contraintes géométriques ferroviaires et routières.

· Les coûts des travaux ferroviaires, liés principalement aux lignes de contact, ont triplé essentiellement car le périmètre du projet de renouvellement de la ligne de contact a dû être largement augmenté (renouvellement de la caténaire sur 7 voies et réalisation de 5 portiques entre la passerelle piétonne et le tunnel de Gobet).

Sur les 5.48 millions de francs portés au budget près de 5 ont déjà été engagés pour les travaux de renouvellement de la ligne de contact. Le solde sera destiné adaptations qui ne pourront être réalisées qu'avec le nouveau pont.

C'est un simple hasard que les coûts CFF soit doublé à l'identique de la Ville.

3. Peut-on relever qu'il y a eu un certain manque d'anticipation de la part de la Commune de Sierre à la suite de l'annonce de la planification des CFF relative au passage des trains 2 étages en Valais. Pourquoi la Ville a-t-elle attendu 2016 pour soumettre un projet au CG ?

Pour répondre à cette question il convient de rappeler les différentes étapes qui ont conduit au projet déposé en commun par la Ville de Sierre et les CFF.

Entre 2000 et 2002, diverses études, analyses et auscultations ont été conduites par la Ville pour déterminer les besoins d'entretien de ce pont. Une série de mesures d'assainissement à entreprendre ont ainsi été évoquée sans toutefois qu'elles acquièrent un caractère d'urgence. Dans le cadre du suivi de l'ouvrage, l'évolution de la structure en béton armé a, à nouveau en 2009, fait l'objet d'études visant notamment à vérifier les charges admissibles que le pont pouvait supporter. Le devis des travaux préconisés pour garantir sa pérennité se montaient alors à environ 1.2 million de francs.

Alors que la Ville programmait l'exécution de ces travaux, elle a été informée de la nécessité de modifier le gabarit de passage des trains et donc de surélever le pont. Ce besoin d'adaptation était lié à la volonté des CFF d'exploiter des trains à deux étages sur la ligne du Simplon, (objectif soutenu par voie de convention par le Canton du Valais). La Ville de Sierre a donc approché les CFF pour déterminer les mesures à prendre. C'est ainsi que le projet déposé en 2016 ensuite été construit en adoptant un pont plus court, une adaptation de ses accès et la mise en oeuvre des principes de circulation du plan directeur d'aménagement du centre-ville.

4. Si le CG refuse le crédit d'engagement, quelles sont les conséquences pour la Ville et respectivement pour les CFF ? Est-ce que la convention (ou tout accord qui pourrait avoir été conclu entre les deux parties) prévoit que, dans tous les cas, les CFF doivent refaire le pont ?

La convention entre les CFF et la Ville de Sierre porte sur le projet global (pont et accès routiers) tel que mis à l'enquête publique (procédures fédérale ou cantonale). En cas de refus d'allouer les crédits nécessaires au financement du projet par l'un ou l'autre organe compétent (Conseil général ou CFF/Office fédéral des transports), le projet tel que prévu ne pourra pas être réalisé.

D'un point de vue administratif, il en découlerait la résiliation de la convention liant CFF et Ville de Sierre, avec comme conséquence que la partie succombante devra prendre en charge l'ensemble des frais liés à l'abandon du projet (frais déjà encourus et potentiel dédommagement).

D'autre part, au niveau technique la reconstruction du pont sans projet routier nécessiterait le développement par les CFF d'un nouveau projet qui devrait repartir de zéro avec de nouvelles contraintes notamment géométriques.

Cela ferait perdurer durant 5 à 10 ans supplémentaires le système de circulation "provisoire" par les rues de l'industrie et Lamberson, avec les nuisances qui en découlent. De plus le développement du quartier des Condémines serait potentiellement bloqué, la desserte bidirectionnelle de la gare par les bus urbains serait impossible, les bus régionaux du Haut-Plateau demeureraient au nord des voies sans rejoindre la gare routière, la friche ferroviaire du nord des voies perdurerait et surtout il serait impossible de réorganiser les circulations du centre afin de réaménager l'avenue Général Guisan pour y créer un espace de rencontre et y favoriser la mobilité douce.

5. Quel impact aura la validation de ce crédit pour les autres projets en cours ?

Pour la Ville, le montant de ce crédit complémentaire ne modifiera en rien sa capacité de financement des autres projets en cours.

IV. Questions relatives au tableau de répartition des coûts actualisés

6. Rubrique Canal Monderèche : la part de la Ville de Sierre est budgétée à CHF 0.-. Pourquoi les CFF prennent tout à leur charge ?

Contrairement à la structure du pont que la Ville devait assainir, la nécessité de le surélever donc de modifier le canal de la Monderèche ne découle que d'un besoin des CFF. L'adaptation du cours d'eau leur incombe donc financièrement.

7. Qu'est-ce qui est inclus dans la rubrique « Complément canal Monderèche » ?

Cette rubrique concerne la mesure de compensation demandée par l'OFEV en aval.

8. Rubrique « Place Beaulieu » : pourquoi les CFF prennent-ils à leur charge la totalité de cette rubrique ?

Les modifications apportées sur cette rue (entre la place proprement dit et le futur giratoire) sont directement liées à l'adaptation du canal de la Monderèche (cf. question 6). L'adaptation de la rue aurait donc été nécessaire indépendamment des aménagements routiers prévus par la ville.

9. Rubrique « Esplanade de la Gare » : pourquoi cette rubrique est entièrement prise en charge par la Ville et pourquoi cette rubrique a-t-elle plus que doublé ? Elle est passée de CHF 1'040'000.- à CHF 2'415'000.-.

La réalisation de la rampe de l'esplanade de la Gare est un projet à part entière de la Ville, il découle de la mise en œuvre du schéma de circulation du plan directeur d'aménagement et d'urbanisation (PDAU).

Les principales sources d'augmentation des coûts sont notamment liées aux différences techniques entre le devis d'avant-projet du bureau SD et le devis du projet d'exécution du bureau SBP. Le deuxième projet, plus abouti, a notamment traité de manière plus approfondies les éléments suivants :

- · *Recours à des travaux en sous-oeuvre,*
- · *Dimensionnement des murs de soutènement,*
- · *Système d'évacuation des eaux de surface*
- · *Prise en compte des travaux relatifs au P+R*
- · *Dimensionnement des quantités de remblais*
- · *Sous-estimation de la part de SD des prix unitaires en ce qui concerne les remblayages.*

V. Questions relatives au premier bureau d'ingénieur mandaté

10. Comment le premier bureau d'ingénieur a-t-il été choisi ?

Les CFF ont attribué ce mandat au terme d'une procédure d'appel d'offres sur invitation en application de la loi sur les marchés publics. Quatre bureaux ont été invités à participer sur la base de leurs références et de leur expérience dans la réalisation de projets similaires.

11. Les honoraires de la SD Ingénierie Sion SA ont-ils été payés dans leur intégralité ?

Seules les prestations effectivement réalisées au moment de la résiliation du contrat ont été rémunérées.

12. Comment expliquez-vous que personne n'ait vu qu'il était nécessaire de renforcer (un profilé HEB 200) le terrain à côté de la voie de chemin de fer avant de creuser ?

Ces éléments sont connus mais leur développement est généralement effectué durant le projet d'exécution. Au stade de l'avant-projet qui nécessite un degré de détail moindre, il est généralement admis un simple chiffrage basé sur l'expérience pour ce type de soutènement sans report détaillé sur plan. Or le premier bureau ne l'avait pas fait ce qui n'est apparu que lors de l'approfondissement des études.

13. Comment avez-vous, aussi bien la Ville que les CFF analysé le premier budget ? Et comment expliquez-vous qu'une telle erreur ait pu être commise ?

Des contrôles par pointage et de plausibilité générale ont été réalisés ainsi qu'une vérification de la conformité aux conditions de marché de l'époque. Un contrôle complet du détail de chaque poste reviendrait à réaliser le travail des mandataires.

VI. Questions complémentaires

14. Y a-t-il eu un appui juridique lors du 1^{er} dossier déposé en 2016 ?

La procédure initiale a été lancée après consultation des juristes spécialisés du Canton des CFF et de l'OFT. Ensuite et comme le dossier était porté par les CFF, leurs spécialistes juridiques ont accompagné l'ensemble de la procédure et appuyer aussi bien les techniciens des CFF que ceux de la Ville. Rompus à ce type de procédures ils ont accompagné le projet jusqu'au Tribunal Fédéral.

Pour la nouvelle procédure indépendante que la Commune a lancé (nouveau dossier 2022 déposé selon la Loi cantonale sur les Routes), la Ville de Sierre a mandaté un juriste bénéficiant d'une large expérience en droit administratif pour l'accompagner.

15. Où en est la procédure d'homologation du projet routier ?

Selon les informations portées à notre connaissance à ce jour, la décision formelle du Conseil d'Etat est en cours de rédaction. Elle devra statuer sur la demande d'homologation du projet et sur le sort donné aux oppositions formulées.

Une réponse formelle avant fin mai est espérée mais il faut rappeler que cette décision ouvrira les voies de droit à d'éventuels recours.

16. Si le projet est homologué, dans quelle durée les travaux pourront-ils commencer ?

S'il n'y a pas de recours déposé dans les 30 jours suivant la notification de la décision du Conseil d'Etat, les mesures préparatoires et d'installations pourraient avoir lieu fin 2025- début 2026. Le planning de déroulement du chantier devra tenir compte des annonces des coupures de lignes de trains et des délais de réservations pour des ressources ou moyens techniques spéciaux, qui doivent être confirmées deux ans à l'avance par les CFF. Il faut également tenir compte que durant ce délai l'ensemble des procédures d'appels d'offres aux entreprises de construction devront être lancées et avoir abouti ce qui demande également des délais significatifs.

VII. Conclusion

La Cogest a analysé la demande d'octroi d'un crédit complémentaire au crédit d'engagement concernant le passage supérieur du pont de Beaulieu sur la base des documents fournis ainsi que des informations obtenues lors d'une rencontre avec MM. Pierre Kenzelmann, Stéphane Delaloye ainsi que Mme Mariangela Acerra.

Elle remercie tous ses interlocuteur·trices pour leur disponibilité et leurs réponses. Le Conseil général doit décider s'il octroie le crédit complémentaire demandé pour permettre ainsi à la Municipalité de poursuivre les travaux relatifs à la reconstruction de ce pont.

En l'état, la Cogest constate que le devis initial n'a pas pu être respecté, notamment parce que le bureau d'ingénieur initialement mandaté a largement sous-estimé le travail nécessaire. Par ailleurs, les lenteurs procédurales qui ont précédé la décision négative du Tribunal fédéral n'ont de toute évidence rien arrangé. Cela a engendré une nouvelle mise à l'enquête des éléments routiers, avec les frais d'honoraires, de conciliation avec les opposants et les diverses études qui en ont découlé. De plus, les coûts actualisés à l'inflation impactent également négativement les montants à charge de la Commune. Enfin, il convient de souligner que la Ville et les CFF sont liés par une convention qui répartit strictement les dépenses entre les deux partenaires, de sorte que celles-ci sont d'ores et déjà prévisibles, sous réserve des coûts de réalisation finale, lesquels devront tenir compte de l'évolution des prix du marché globalisé.

En définitive, la Cogest recommande au Conseil général

- d'entrer en matière ;
- d'accepter le crédit complémentaire de CHF 3'323'740.– pour la participation communale pour la réalisation du projet du nouveau passage supérieur de Beaulieu et d'adaptation de ses raccords routiers,
- d'accepter le principe de la conclusion d'une nouvelle dépense à caractère non obligatoire ;
- d'accepter l'octroi d'un éventuel emprunt nécessaire à cette réalisation, si celui-ci devait relever de ses compétences.

VIII. Décision

La Commission de gestion accepte le rapport à l'unanimité des membres présent-e-s.

Sierre, le 22 mai 2024

La présidente

Natacha Bonvin



Le rapporteur

Fabien Robyr

