

Audit portant sur les défauts de construction du tronçon Rarogne-Gampel de l'A9

Office fédéral des routes

L'essentiel en bref

Avec la mise en œuvre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) en 2008, la propriété des routes nationales a été transférée des cantons à la Confédération. En tant que maître d'ouvrage, le canton du Valais réalise les tronçons manquants de l'autoroute A9 et les remet à l'Office fédéral des routes (OFROU) une fois terminés. La Confédération finance l'achèvement du réseau à hauteur de 96 %. La réalisation pour le canton est assurée par le Service de la construction des routes nationales (SCRN). Le coût total pour l'achèvement de l'A9 entre Sierre Est et Viège Est estimé à environ 4,4 milliards de francs (situation 2019).

Au printemps 2022, il a été révélé que la largeur de la chaussée était insuffisante sur un tronçon de l'A9. La délégation des finances des Chambres fédérales (DélFin) a alors chargé le Contrôle fédéral des finances (CDF) de réaliser un audit afin de clarifier la situation.

Lors de l'audit, les défauts de réalisation à examiner ont été éliminés et le tronçon est en cours de préparation pour la réception et la remise à l'OFROU. Aucun coût supplémentaire n'a été réclamé jusqu'à présent.

Désaccords quant à l'origine de l'erreur

Il existe de grandes divergences entre les parties associées au projet quant à l'origine des défauts de construction. Les différentes explications sont en partie contradictoires et ne sont pas entièrement compréhensibles pour le CDF. Aucune analyse des causes n'a été réalisée à ce jour.

Du point de vue du CDF, une source d'erreur possible réside dans la planification numérique et la transmission des jeux de données du planificateur à l'entrepreneur ou dans le traitement des données par ce dernier. Faute de moyens techniques et d'accès aux processus internes de l'entreprise, le CDF n'a pas pu examiner cette chaîne d'événements de manière exhaustive.

Les sociétés mandatées prévoient de facturer au maître d'ouvrage les coûts pour l'analyse et la correction de la largeur de la chaussée. Une enquête complète sur les causes est donc dans l'intérêt du maître d'ouvrage, à défaut, il existe un risque financier et de récurrence.

Le défaut aurait pu être détecté plus tôt

Le défaut de réalisation s'est produit lors de la pose de la couche de base non liée en bordure de la route, à l'extérieur de la chaussée et de la bande d'arrêt d'urgence. La pose de couches d'asphalte trop étroite dans cette zone est une erreur consécutive.

La pose incorrecte de la couche d'asphalte aurait été visuellement reconnaissable étant donné que cette couche n'atteint pas le bord du talus selon les plans. En outre, une simple

mesure de la largeur aurait permis de découvrir l'erreur de réalisation rapidement, sans surcroît de travail particulier.

Le CDF a adressé une recommandation relative à l'amélioration de l'assurance qualité au SCRN.

Des mesures immédiates sont définies, des adaptations systématiques restent à effectuer

Après avoir constaté le défaut de réalisation, le consortium d'ingénieurs mandaté a défini des mesures de largeur supplémentaires comme mesure immédiate.

Aucune analyse définitive des causes n'ayant été effectuée jusqu'ici, le SCRN n'a encore défini aucune mesure d'amélioration systématique.

La situation quant à l'achèvement de l'A9 reste préoccupante

Depuis 2015, le CDF suit l'achèvement de l'autoroute A9 en étroite collaboration avec l'OFROU et son unité Révision interne. Les travaux de l'OFROU ont régulièrement mis en lumière des lacunes essentielles, dont certaines ont eu des répercussions financières importantes sur les chantiers dans le Haut-Valais. Le CDF constate que l'OFROU rencontre des difficultés considérables dans le suivi de la mise en œuvre de ses recommandations.

Les constatations de l'OFROU, qui donnent lieu à des corrections financières majeures, sont majoritairement contestées par le SCRN. Par exemple, l'OFROU ne reconnaît pas des coûts pour un montant de 50 millions de francs pour le tunnel d'Eyholz et a porté le conflit devant le Tribunal fédéral. L'OFROU fait face à des problèmes similaires avec le tunnel de Riedberg, pour lequel le SCRN a demandé un avis de droit à une étude d'avocats et un avis technique à un bureau d'ingénieurs. Le CDF considère la situation comme particulièrement préoccupante et continuera d'informer régulièrement la DÉFin à ce sujet.

Texte original en allemand