

## AUDIT

# Audit de l'état d'avancement actuel de la réalisation de l'autoroute A9

Office fédéral des routes

---

## L'ESSENTIEL EN BREF

La Confédération assume la responsabilité des routes nationales depuis 2008. Dans le cadre de l'achèvement du réseau, la réalisation de certains tronçons prend la forme d'une tâche commune en collaboration avec les cantons, ces derniers étant chargés de la mise en œuvre. Pour le canton du Valais, le Service de la construction des routes nationales (SCRN) représente le canton et réalise les tronçons manquants de l'A9 en tant que maître d'ouvrage. La Confédération supporte les coûts à hauteur de 96 %, et l'Office fédéral des routes (OFROU) assure la haute surveillance et le pilotage du projet. Le SCRN a budgétisé 5,15 milliards de francs pour la réalisation du tronçon de 31,8 km entre Sierre Est et Viège Est (état 2024). L'achèvement du dernier tronçon, entre Sierre et Loèche Est, et sa remise à l'OFROU sont prévus pour 2037. Il mesure 8,5 km et devrait coûter 1,477 milliard de francs.

Dans le cadre de son audit, le Contrôle des finances (CDF) a évalué l'état du projet d'achèvement de l'A9. Les résultats montrent des évolutions positives sur le plan de la collaboration entre l'OFROU et le SCRN. Des risques notables subsistent toutefois, notamment au vu de l'important volume de construction restant et de l'horizon long des travaux. Le CDF estime que des mesures doivent être prises à la fois pour préserver le bon fonctionnement de la haute surveillance dans la durée et pour améliorer la gestion des risques et des coûts.

### L'OFROU assure la haute surveillance du projet avec engagement et efficacité

L'OFROU alloue deux équivalents plein temps à la haute surveillance de l'achèvement du réseau en Valais. Étant donné qu'il s'agit d'une tâche à durée déterminée qui se prolongera encore pour douze ans environ, certains des collaborateurs actuels n'accompagneront pas le projet jusqu'à la fin. Au fil de la collaboration, des principes de « meilleure pratique » très individuels et qui dépassent les exigences minimales se sont développés. Il est maintenant nécessaire de formaliser les aspects établis de la pratique que toutes les parties considèrent comme pertinents et de les rendre contraignants. L'OFROU pourra ainsi assurer le bon fonctionnement de la collaboration même après les changements de personnel à venir.

L'OFROU apporte une contribution importante à la qualité de la planification par un accompagnement étroit, des contrôles et la fixation de directives contraignantes. Il impose le recours à des ingénieurs de contrôle pour les travaux de construction complexes et analyse les risques. L'établissement d'un plan de pilotage global a permis de mettre en œuvre une exigence centrale en matière de calendrier et d'optimisation du déroulement des travaux, tout en l'associant à une analyse des dépendances. Un audit interne de l'OFROU concernant le tunnel de Susten a permis de confirmer la bonne qualité de la planification. Les recommandations issues de cet audit ont été mises en œuvre. L'OFROU est également très actif en ce qui concerne les principaux éléments de planification des projets de détail en lien avec le dernier tronçon. Le SCRN prévoit d'introduire en 2025 une gestion des risques centralisée. Dans le cadre de ses tâches de haute surveillance, l'OFROU devrait étroitement accompagner la mise en place de cet outil.

### Le calendrier est clair, mais les risques restent importants et leurs coûts ne sont pas encore chiffrés

Le plan de pilotage global, en parallèle de la planification des travaux spécifiques, permet de prendre des décisions éclairées et d'optimiser les processus. L'OFROU participe là aussi étroitement. Il contrôle les projets de détail d'un volume supérieur à 2 millions de francs, demande des expertises externes et apporte son soutien

à l'assurance de la qualité. Les dossiers d'appels d'offres se fondent sur des plans coordonnés et de nouveaux modèles de contrat améliorés. Toutefois, des risques sur le plan des délais subsistent en raison, entre autres, d'une alimentation restreinte du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, qui finance l'achèvement du réseau. La réduction prévue de l'apport annuel à un montant compris entre 80 et 100 millions de francs rend nécessaires des ajustements qui pourraient se solder par des coûts supplémentaires et des retards. Il convient d'en évaluer les conséquences et d'en tenir compte dans les prochains appels d'offres.

La gestion des risques porte principalement sur le dernier tronçon de Finges et sur le tunnel du Riedberg. Les risques sont gérés par les responsables de projet du SCRN, consolidés par l'OFROU et analysés dans le cadre d'examins à l'échelle des projets de détail. Des lacunes existent dans l'évaluation financière des risques et dans l'établissement des rapports : il manque des informations sur l'avancement de la mise en œuvre, sur l'efficacité et sur les conséquences financières. Néanmoins, le CDF estime que le développement prévu d'une gestion des risques pilotée de manière centralisée est un pas dans la bonne direction et une amélioration.

### **La gestion des coûts est claire, mais il faut présenter les risques financiers liés aux litiges de manière transparente**

Les autorisations pour le dernier tronçon entre Sierre et Loèche Est ont été octroyées fin 2024. Des risques subsistent à ce stade précoce d'avancement, entre autres en raison de facteurs environnementaux, de la longue durée du projet et des décisions encore en suspens concernant des mesures de compensation. Le SCRN gère les coûts et en assure régulièrement l'ajustement avec la comptabilité de l'OFROU. La mise au point manuelle au moyen d'une base de données est bien établie, mais elle engendre du travail supplémentaire et des risques en l'absence d'une interface automatisée.

Le SCRN traite les affaires judiciaires et les litiges en collaboration avec l'OFROU et avec un soutien externe. Actuellement, les risques financiers s'élèvent à 59,5 millions de francs, alors que les gains potentiels, qui ne sont pas pris en compte dans les projections, sont estimés à 21 millions de francs. Deux valeurs litigieuses ne sont pas encore chiffrées. Ces montants n'ont pas été systématiquement inclus dans la prévision des coûts finaux. Le CDF recommande de présenter de manière transparente les valeurs litigieuses et leur prise en compte dans la prévision des coûts finaux et dans le rapport sur la situation afin de permettre une appréciation globale claire de l'état du projet.

### **La recommandation du CDF concernant l'assurance de la qualité a été mise en œuvre**

En 2022, le CDF a examiné les causes possibles de la construction d'une chaussée trop étroite sur un tronçon de l'A9. Le facteur principal, selon son analyse, s'est avéré être un système d'assurance de la qualité alors peu adapté à l'évolution des méthodes de construction. La recommandation d'une adaptation de ce système aux méthodes de construction numériques actuelles a été mise en œuvre. Les processus et les méthodes d'assurance de la qualité repensés font d'ores et déjà partie des exigences dans les modèles de contrats pour des appels d'offres en cours. Pour de premiers petits contrats d'entreprise, des plans de vérification et de contrôle basés sur les nouvelles exigences sont déjà en vigueur.