



## Rapport de la Commission des finances relatif à l'octroi d'un crédit supplémentaire au Service de la mobilité du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement pour compenser le renchérissement du prix du carburant et de certaines matières premières

### I. Demande du Conseil d'Etat adressée au Parlement

Le projet de décision soumis au Parlement par le message du Conseil d'Etat du 1<sup>er</sup> juin 2022 prévoit ce qui suit :

- un crédit supplémentaire de 12 millions de francs est octroyé, pour l'année 2022, au Service de la mobilité (SDM) du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE), pour le paiement du renchérissement du prix du carburant et des matières premières nécessaires à l'entretien et à la construction des routes cantonales, suite à la pandémie, à la guerre en Ukraine et aux sanctions économiques prises à l'encontre de la Fédération de Russie ;
- le montant du crédit supplémentaire se répartit comme suit :

a) carburant pour propres véhicules <sup>1</sup>	CHF	200'000
b) travaux d'entretien routier (RPS) <sup>2</sup>	CHF	900'000
c) travaux d'entretien routier (Autres routes)	CHF	3'950'000
d) investissements routiers (RPS)	CHF	3'740'000
e) investissements routiers (Autres routes)	<u>CHF</u>	<u>3'210'000</u>
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>12'000'000</b>
- les dépenses supplémentaires prévues pour les routes principales suisses (d'un total de CHF 4'640'000) sont compensées à 100% par un prélèvement correspondant sur le fonds éponyme (fonds FRPS) ;
- pour les autres routes, les communes participent aux dépenses supplémentaires à hauteur de 30%, soit CHF 2'208'000. La part nette à charge de l'Etat estimée à CHF 5'152'000<sup>3</sup> est compensée prioritairement par les reliquats potentiels du compte 2022 du DMTE, respectivement par l'ensemble des départements, le cas échéant à hauteur du montant correspondant.

<sup>1</sup> Il s'agit des véhicules du SDM.

<sup>2</sup> Routes principales suisses.

<sup>3</sup> Crédit supplémentaire brut	CHF	12'000'000
Financement par le fonds RPS	CHF	-4'640'000
Participation des communes	<u>CHF</u>	<u>-2'208'000</u>
Crédit supplémentaire net	CHF	5'152'000

## II. Présentation à la Cofi par les représentants du DMTE du crédit supplémentaire destiné au Service de la mobilité pour compenser le renchérissement du prix du carburant et de certaines matières premières

La Cofi s'est réunie le 21 juin 2022 pour l'analyse de ce crédit supplémentaire avec la participation suivante :

Membres de la Cofi	21.06.2022
M. Mischa Imboden, président	x
M. Mikaël Vieux, vice-président	x
M. Benoît Bender, rapporteur de la langue française	Excusé
M. Alexander Allenbach, rapporteur de la langue allemande	x
Mme Claire-Lise Bonvin	x
M. Thomas Birbaum	x
Mme Corinne Card	x
M. Blaise Carron	Excusé
M. Maxime Collombin	Excusé
M. Julien Dubuis	x
M. Julien Monod	x
Mme Malvine Moulin	x
Mme Rahel Pirovino-Indermitte	x

Les invités suivants étaient présents pour apporter les explications nécessaires au sujet de ce crédit supplémentaire :

M. Franz Ruppen, chef du DMTE

M. Vincent Pellissier, chef du Service de la mobilité (SDM)

M. Anton Karlen, adjoint du chef du SDM

M. Jacques Rudin, adjoint au chef de la section personnel, administration et finances du SDM

Mme Céline Dubuis-Pais, collaboratrice économique auprès de la section personnel, administration et finances du SDM

Le crédit supplémentaire et les informations ressortant du message du Conseil d'Etat ont été justifiés par les invités notamment par les précisions et les arguments suivants :

- En raison de la situation géopolitique mondiale, le SDM est confronté à des problèmes de renchérissement sur le coût des travaux de construction et d'entretien des routes cantonales, lesquels ont déjà été planifiés et, pour la plupart, adjugés à des entreprises.
- Les incidences financières exactes des effets liés à la forte volatilité des prix mais aussi aux incertitudes sur les délais de livraison sont difficiles à estimer, tant pour les entreprises adjudicataires que pour le SDM.
- La durée et l'évolution du renchérissement des produits dépendent de facteurs extérieurs, notamment la durée du conflit en Ukraine, la durée des sanctions à l'encontre de la Russie et surtout la capacité d'approvisionnement du marché par d'autres sources.
- Compte tenu de ce qui précède, le SDM a estimé à CHF 12 mios le montant du crédit supplémentaire nécessaire pour payer les coûts additionnels liés au renchérissement.
- A ce jour, il s'avère que, sur l'ensemble des chantiers du SDM, le niveau du renchérissement ne devrait pas être aussi important que celui attendu. Son coût devrait donc être inférieur à l'estimation de CHF 12 mios sur la base de laquelle le crédit supplémentaire a été déterminé.

- On distingue deux types de renchérissement :
  - le renchérissement ordinaire qui correspond à une variation inférieure à 5% du montant de la soumission ;
  - le renchérissement extraordinaire qui correspond à une variation supérieure à 5% du montant de la soumission.

Dans le premier cas de figure, aucune indemnité n'est versée à l'entreprise adjudicataire, au motif que cela fait partie du risque de l'entrepreneur. En revanche, en cas de renchérissement extraordinaire, il y a une entrée en matière du pouvoir adjudicateur quant à sa prise en charge.

- En règle générale, il est admis qu'il n'y a que quelques événements qui peuvent provoquer un renchérissement extraordinaire, dont les guerres et les pandémies.
- Des fournisseurs jouent sur la pénurie de certains matériaux, par exemple, l'acier, pour faire augmenter les prix de manière artificielle. In fine, ces moyens financiers supplémentaires ne servent pas l'économie valaisanne mais sont destinés à des acteurs internationaux sur le marché des matières premières. Par ailleurs, ces surcoûts n'améliorent pas la qualité de la prestation fournie par les entreprises adjudicataires. Dès lors, pour certains chantiers, le SDM privilégie la possibilité de les décaler dans le temps plutôt que d'avancer sur le principe du « quoi qu'il en coûte ».
- Par arrondissement, le montant du crédit supplémentaire se détaille comme suit :

Montant en CHF	Arrondis. 1 Haut-VS	Arrondis. 2 VS Central	Arrondis. 3 Bas-VS	Logistique routes cant.	Total
<b>Entretien</b>	<b>1'670'000</b>	<b>1'800'000</b>	<b>1'380'000</b>		<b>4'850'000</b>
<i>Autres routes</i>	990'000	1'800'000	1'160'000		3'950'000
<i>RPS</i>	680'000	-	220'000		900'000
<b>Construction</b>	<b>1'860'000</b>	<b>780'000</b>	<b>4'310'000</b>		<b>6'950'000</b>
<i>Autres routes</i>	920'000	780'000	1'510'000		3'210'000
<i>RPS</i>	940'000	-	2'800'000		3'740'000
Logistique (essence)				200'000	<b>200'000</b>
<b>Total</b>	<b>3'530'000</b>	<b>2'580'000</b>	<b>5'690'000</b>	<b>200'000</b>	<b>12'000'000</b>

- Les dépenses supplémentaires sur les routes principales suisses sont compensées à 100% par un prélèvement sur le fonds RPS. En ce qui concerne les autres routes, les communes participent aux dépenses supplémentaires à hauteur de 30%. Dès lors, le coût net du crédit supplémentaire lié au renchérissement extraordinaire se monte à CHF 5'152'000 :

Montants en CHF	Coût total renchéris.	Taux de subv.	Subvention en CHF	Coût net
<b>Entretien</b>				
<i>Autres routes</i>	3'950'000	30%	-1'185'000	<b>2'765'000</b>
<i>RPS</i>	900'000	100%	-900'000	-
<b>Construction</b>				
<i>Autres routes</i>	3'210'000	30%	-963'000	<b>2'247'000</b>
<i>RPS</i>	3'740'000	100%	-3'740'000	-
Logistique (essence)	200'000	30%	-60'000	<b>140'000</b>
<b>Total</b>	<b>12'000'000</b>		<b>-6'848'000</b>	<b>5'152'000</b>

- Le coût net du crédit supplémentaire de CHF 5'152'000 sera compensé prioritairement par les reliquats potentiels du compte 2022 du DMTE, respectivement par l'ensemble des départements, le cas échéant, à hauteur du montant correspondant.

À la suite des questions posées par des membres de la Cofi, les réponses suivantes ont été apportées :

**Comme tous les cantons sont confrontés à cette problématique du renchérissement, est-ce qu'une coopération intercantonale existe dans le domaine des achats de matériaux, ceci afin d'éviter une concurrence entraînant les coûts vers le haut ?**

Des communautés d'achat existent pour l'acquisition de véhicules ou dans le domaine de l'informatique. Toutefois, cela n'est pas le cas pour l'achat de matériaux. Sur le plan cantonal, les achats se font au meilleur prix tout en essayant, dans la mesure du possible et en respectant la législation sur les marchés publics, de privilégier les entreprises locales.

Une coordination entre les cantons existe par exemple au niveau de la méthode d'évaluation du renchérissement qui est définie au sein de la Conférence des ingénieurs cantonaux. Ainsi, tous les cantons appliquent la même méthode, ceci afin d'éviter que certains jouent une surenchère.

**En complément des informations données au cours de cette séance, pouvez-vous nous transmettre plus de détails sur la manière dont le coût du renchérissement a été estimé à CHF 12 mios ?**

Le calcul du montant précité repose sur une concaténation des données fournies par les trois arrondissements qui prennent notamment en compte l'évolution de l'indice des prix à la consommation et les fluctuations de prix transmises par les associations faïtières. Par ailleurs, le prix d'un matériau peut correspondre à la combinaison de plusieurs prix. Dans le cas du prix du m<sup>3</sup> de béton par exemple, celui-ci comprend, hormis le coût de la matière première, le coût de son transport et de son déversement. Il est donc nécessaire de distinguer le prix de ces différents éléments afin de déterminer si le renchérissement provient du coût du transport, de celui du matériau ou de la main-d'œuvre. Cela nécessite un énorme travail.

Comme demandé, le SDM a transmis par la suite des informations complémentaires sur la manière dont a été estimée le coût de CHF 12 mios (cf. document en annexe).

Si le montant du crédit supplémentaire de CHF 12 mios repose sur des estimations, les factures comprenant un renchérissement sont contrôlées précisément selon la méthode des pièces justificatives.

**Dans le cas de la survenance d'un renchérissement extraordinaire après l'adjudication de travaux aux entreprises, est-il possible de procéder à une nouvelle demande de tarif ?**

Non, une fois les travaux adjugés, il n'est pas possible de s'en départir au motif que du renchérissement est survenu dans l'intervalle. Dans le cas où le renchérissement est extraordinaire, soit supérieur à 5%, le pouvoir adjudicateur doit l'assumer. Dans le cas où le renchérissement explose comme cela est le cas avec les chantiers consacrés au remplacement des revêtements routiers (car 90% du coût de ces travaux provient du prix de l'enrobé qui est composé de bitume, c'est-à-dire du pétrole), un nombre de lots moins élevés est adjugé pour respecter le budget.

**Au niveau du renchérissement sur le carburant des propres véhicules du SDM, est-ce que cela concerne uniquement les routes cantonales? Qu'en est-il au niveau des routes principales suisses ?**

Il y a lieu de distinguer le coût supplémentaire de l'essence pour les véhicules des entrepreneurs qui travaillent sur les chantiers de celui des véhicules de la section logistique des routes cantonales qui fournit des prestations de transport. Pour la section précitée, ses coûts en carburant sont comptabilisés uniquement au niveau des routes cantonales même si ses véhicules sont également utilisés pour des travaux sur les routes principales suisses.

**En ce qui concerne la refacturation de CHF 2'208'000 aux communes au titre de leur participation de 30% aux coûts supplémentaires liés au renchérissement, est-ce que ces dernières ont été averties par le canton ?**

Non, le canton ne les informe pas à ce sujet. Par ailleurs, il y a lieu de préciser que le coût supplémentaire précité est réparti sur l'ensemble des communes. Par ailleurs, cela ne signifie pas forcément que la facture finale annuelle qui sera adressée à celles-ci par le canton sera supérieure au montant qui leur a été annoncé pour l'élaboration de leur budget.

**Est-ce qu'il y a des projets dont nous savons déjà aujourd'hui que les délais ne seront pas respectés en raison des coûts supplémentaires liés au renchérissement ?**

Non, pour l'instant aucun. Le calendrier est respecté.

**Il a été annoncé que le coût supplémentaire lié au renchérissement devrait être inférieur au montant de CHF 12 mios. Dès lors, est-ce que les reliquats du budget 2022 du Service de la mobilité, respectivement de celui du DMTE pourraient, au final, compenser les coûts supplémentaires ou cela est-il illusoire ?**

L'expérience des dernières années montre que les reliquats du compte de l'Etat s'élèvent plutôt à CHF 200 mios qu'à CHF 12 mios. Avec ces coûts supplémentaires, il y aura peut-être moins de provisions et d'attributions à des fonds lors du bouclage annuel des comptes du canton.

**En lien avec cette optique de privilégier la possibilité de décaler dans le temps certains projets plutôt que d'avancer sur le principe du « quoi qu'il en coûte », quels sont les projets qui ont été repoussés ?**

A titre d'exemple, les deux giratoires prévus sur la Commune de Riddes ont été reportés. Actuellement, les ressources humaines (par exemple au niveau des bureaux d'ingénieurs mandatés) constituent plus un facteur bloquant que les ressources financières pour réaliser des chantiers.

**Il est prévu que le coût net de CHF 5.15 mios à charge de l'Etat en lien avec le renchérissement soit compensé avec les reliquats budgétaires 2022. En tenant compte qu'une compensation identique est prévue pour le crédit supplémentaire de CHF 14 mios en faveur des producteurs de raisins, cela donne vraiment l'impression qu'il existe des marges de manœuvre au niveau du budget 2022 du canton. Qu'en est-il ?**

Pour le SDM, des reliquats peuvent intervenir si un important chantier prévu est par exemple interrompu pour des raisons géologiques (tunnel des Evouettes) ou en raison d'oppositions au projet. Dans ces cas de figure, il n'est pas forcément possible de lancer un autre chantier d'une même envergure compte tenu de la procédure à respecter en matière d'autorisation de construire.

Plus concrètement, le budget 2023 du SDM s'élève à environ CHF 600 mios en tenant compte des indemnités versées par la Confédération pour les entreprises de transport (CHF 80 mios) et par le fonds fédéral des infrastructures ferroviaires (CHF 150 mios).

Par ailleurs, la direction du SDM indique que l'enveloppe financière nette allouée à son service est intégralement dépensée (fonds 0001).

Par rapport à l'enveloppe initiale, le crédit budgétaire relatif aux salaires n'est pas totalement engagé en fin d'année en raison des effets liés à la rotation du personnel (vacance du poste, écart de salaire entre le nouveau collaborateur et celui qui est parti).

Par rapport au reliquat budgétaire ressortant des comptes annuels de l'Etat, le SDM n'est pas un service contributeur.

**Est-ce que le renchérissement du coût des matériaux a été pris en compte lors de l'élaboration du budget 2023, ceci afin d'éviter que le SDM doive à nouveau demander un crédit supplémentaire l'année prochaine ?**

L'approche retenue lors de l'élaboration du budget du SDM consiste, à partir des moyens financiers qui sont mis à sa disposition, à déterminer quels travaux seront réalisés l'année prochaine. Le service travaille en fonction des contraintes budgétaires. Si le coût des chantiers augmente en raison du renchérissement, leur nombre sera réduit, ceci afin de respecter le budget annuel alloué au SDM.

**Pouvez-vous nous expliquer les règles de fonctionnement en matière d'attribution et de prélèvement au fonds des routes principales suisses ?**

Au niveau suisse, l'entretien et la construction de l'ensemble des routes principales suisses sont financés chaque année à hauteur d'environ CHF 200 mios par l'impôt sur les huiles minérales. Sur ce total, la part du Canton du Valais représente un montant de l'ordre de CHF 31 mios qui est versé dans le fonds RPS.

En ce qui concerne les prélèvements effectués depuis ce fonds, ceux-ci servent à couvrir tous les coûts du canton liés à l'entretien et à la construction des routes principales suisses (RPS) qui se situent en Valais. Les coûts budgétés sur les RPS représentent CHF 52 mios pour l'année 2022. L'écart entre le cash-in (CHF 31 mios) et le cash-out (CHF 52 mios) est financé par le solde à disposition du fonds RPS. A titre d'information, celui-ci s'élève au 31.12.2021 à CHF 79.6 mios.

Actuellement deux gros chantiers (déviation de Stalden et le tunnel des Evouettes) permettent de consommer les moyens financiers mis à disposition du canton. Deux gros chantiers vont prochainement débiter. Dans le Haut-Valais, il s'agit du tunnel Deibfels sur la route menant à Eisten (budget de CHF 100 mios) et, dans le Bas-Valais, cela concerne le passage inférieur entre St-Gingolph et Port-Valais (budget de CHF 25 mios, tronçon « Fenalet »). Quand ceux-ci seront terminés, le SDM aura des difficultés à engager tous les moyens financiers mis à sa disposition pour les RPS.

A noter que, contrairement aux routes cantonales dont les coûts sont pris en charge à hauteur de 30% par les communes, les routes principales suisses ne sont pas financées par les municipalités. Dans le cadre de la prochaine révision de la loi sur les routes en 2023, il est prévu de corriger cette situation en demandant à l'ensemble des communes de participer aux dépenses d'investissements consacrées aux routes principales suisses.

Le président de la Cofi adresse ses remerciements aux représentants du DMTE pour les explications apportées.

### III. Entrée en matière de la Cofi

Les membres de la Cofi ont décidé, à l'unanimité des membres présents, **d'entrer en matière** sur l'octroi d'un crédit supplémentaire de 12 millions de francs (brut) au Service de la mobilité du DMTE pour compenser le renchérissement du prix du carburant et de certaines matières premières.

### IV. Analyse du crédit supplémentaire par la Cofi

Suite aux informations données par les représentants du DMTE et celles ressortant du message du Conseil d'Etat du 1<sup>er</sup> juin 2022, la Cofi a analysé cette demande de crédit supplémentaire sur la base des trois critères utilisés habituellement pour apprécier de telles requêtes, à savoir :

- ***l'imprévisibilité, la nécessité et l'urgence de la dépense.***

A l'unanimité des membres présents, la Cofi a statué sur le fait que **ces trois critères sont remplis**.

### V. Décision finale

La Cofi propose au Parlement, à l'unanimité des membres présents, **d'accepter l'octroi d'un crédit supplémentaire de 12 millions de francs (brut)** au Service de la mobilité du DMTE pour compenser le renchérissement du prix du carburant et de certaines matières premières nécessaires à l'entretien et à la construction des routes cantonales, suite à la pandémie, à la guerre en Ukraine et aux sanctions économiques prises à l'encontre de la Fédération de Russie.

Le présent rapport a été soumis pour approbation aux membres de la Cofi par voie électronique. Il a été accepté à l'unanimité des membres présents de la Cofi.

Sion, le 26 juillet 2022

#### COMMISSION DES FINANCES DU GRAND CONSEIL :

Le président	Le vice-président	Le rapporteur de langue française	Le rapporteur de langue allemande
Mischa Imboden	Mikaël Vieux	Benoît Bender	Alexander Allenbach

**Annexe** : Détail du calcul du coût du renchérissement transmis par le SDM

## Informations complémentaires transmises à la Cofi par le Service de la mobilité du DMTE au sujet de l'estimation du coût du renchérissement à CHF 12 mios

Montant en CHF	Arrondis. 1 Haut-VS Budget initial	Arrondis. 1 Haut-VS Crédit suppl.	Arrondis. 2 VS Central Budget initial	Arrondis. 2 VS Central Crédit suppl.	Arrondis. 3 Bas-VS Budget initial	Arrondis. 3 Bas-VS Crédit suppl.	Logistique routes cant. Budget initial	Logistique routes cant. Crédit suppl.	Total Budget initial	Total Crédit suppl.
<b>Entretien</b>	<b>15'710'000</b>	<b>1'670'000</b>	<b>18'800'000</b>	<b>1'800'000</b>	<b>13'000'000</b>	<b>1'380'000</b>	-	-	<b>47'510'000</b>	<b>4'850'000</b>
<i>Autres routes</i>	<i>9'310'000</i>	<i>990'000</i>	<i>18'800'000</i>	<i>1'800'000</i>	<i>11'000'000</i>	<i>1'160'000</i>	-	-	<i>39'110'000</i>	<i>3'950'000</i>
<i>RPS</i>	<i>6'400'000</i>	<i>680'000</i>	-	-	<i>2'000'000</i>	<i>220'000</i>	-	-	<i>8'400'000</i>	<i>900'000</i>
<b>Construction</b>	<b>25'551'000</b>	<b>1'860'000</b>	<b>22'000'000</b>	<b>780'000</b>	<b>45'000'000</b>	<b>4'310'000</b>	-	-	<b>92'551'000</b>	<b>6'950'000</b>
<i>Autres routes</i>	<i>12'622'000</i>	<i>920'000</i>	<i>21'400'000</i>	<i>780'000</i>	<i>18'400'000</i>	<i>1'510'000</i>	-	-	<i>52'422'000</i>	<i>3'210'000</i>
<i>RPS</i>	<i>12'929'000</i>	<i>940'000</i>	<i>600'000</i>	-	<i>26'600'000</i>	<i>2'800'000</i>	-	-	<i>40'129'000</i>	<i>3'740'000</i>
<b>Logistique (essence)</b>	-	-	-	-	-	-	<b>800'000</b>	<b>200'000</b>	<b>800'000</b>	<b>200'000</b>
<b>Total</b>	<b>41'261'000</b>	<b>3'530'000</b>	<b>40'800'000</b>	<b>2'580'000</b>	<b>58'000'000</b>	<b>5'690'000</b>	<b>800'000</b>	<b>200'000</b>	<b>140'861'000</b>	<b>12'000'000</b>

### Remarque :

Les chiffres indiqués ci-dessus constituent une estimation effectuée dans le courant du mois d'avril 2022. Le montant du renchérissement, respectivement le montant demandé dans le cadre du crédit supplémentaire, tiennent notamment compte d'une pondération due au ralentissement possible des travaux du fait de retards de livraison dus au manque de matériaux, voire de la décision du Service de la mobilité de décaler dans le temps la réalisation de travaux non urgents pour éviter de devoir les payer au prix fort en cas d'une forte majoration des prix (cf. pt. 8 du message : « La question du « quoi qu'il en coûte » »).