



RÉPONSE À LA MOTION

Auteur	Députés Stéphane Ganzer, PLR, et Gilles Félix (suppl.), PLR	
Objet	Pour des marchés publics accessibles à nos entreprises	
Date	10.03.2016	
Numéro	n° 4.0191	en collaboration avec le DTEE

Dans la motion intitulée « pour des marchés publics accessibles à nos entreprises », il est en particulier fait référence à la construction de l'autoroute et des soumissions lancées par l'OFROU.

Dans le cadre de la construction de l'autoroute, la constitution d'un lot de chantier est liée à différents paramètres qui peuvent être géographiques, techniques, temporels ou financiers. Ainsi, les différents corps de métier qui interviennent à des étapes distinctes du chantier le sont sur la base de soumissions séparées (génie civil et construction, électromécanique, signalisation, marquage, enrobé, étanchéité, etc.). Cela permet de séparer clairement les compétences et exigences.

Le chiffre d'affaires exigé dans l'offre est lié à l'importance de l'ouvrage. Ce paramètre permet de préserver les intérêts du maître d'ouvrage, mais également ceux de l'entreprise en cas d'éventuelles complications financières en cours de chantier. En effet, il importe que l'entreprise adjudicataire, ou le consortium adjudicataire, puisse disposer de bases financières solides en cas de difficultés techniques ou autres.

Usuellement, les travaux peuvent être séparés en deux grandes catégories :

- 1) Les travaux dits « classiques », qui n'exigent pas de « technologies pointues » (travaux de béton, étanchéité, terrassement, transport, gestion des eaux, etc). Ce type de travaux peut concerner aussi bien de petits ouvrages que des ouvrages plus importants, comme par exemple les tranchées couvertes, les ponts ou encore les passages inférieurs.
- 2) Les travaux dits « spéciaux », qui exigent une maîtrise technologique spécifique et des moyens particuliers (excavations en sous-sol, consolidations (jetting, etc), travaux de confortation, bétonnage immergé, etc). Ce type de travaux est plus fréquemment requis pour des travaux souterrains comme les tunnels par exemple.

Les entreprises valaisannes ne disposant pas forcément de toutes les compétences requises dans certains cas, comme pour certains travaux spéciaux ou activités pointues, ce sont des entreprises non valaisannes, voire non suisses, qui soumissionnent. Il est à relever néanmoins à cet égard que lorsque les consortiums ont un pilote extérieur au canton, des partenaires locaux sont souvent associés pour la réalisation des travaux réalisables par ces derniers. Par ailleurs, lors de la validation des sous-traitants et des fournisseurs, le maître de l'ouvrage renvoie les entreprises adjudicatrices systématiquement vers des entreprises valaisannes.

Cela étant, notre législation ne demande pas d'adaptation. Quant à la pratique, elle va déjà dans le sens demandé par les motionnaires. En effet, les marchés publics laissent toute la liberté nécessaire aux adjudicateurs pour déterminer la taille des marchés qui seront mis en soumission étant donné que la formation des lots et leur taille est une prérogative du maître de l'ouvrage, pour fixer les critères en fonction de la spécificité de chaque marché, voire de chaque lot ainsi que pour définir les éventuelles garanties. Sur le marché de la construction de l'autoroute A9, c'est l'OCRN qui décide, après validation du département concerné et de l'OFROU. Il importe avant tout que les lots de construction soient gérables, pertinents dans leur volume et leur étendue, réalisés par des partenaires de qualité respectant les critères de la qualité, des délais et des coûts. Ceci se fait avec l'étroite collaboration du maître de

l'ouvrage (Canton du Valais représenté par l'OCRN et l'OFROU), des auteurs du projet (ingénieurs) et des constructeurs (entrepreneurs).

Incidences sur la bureaucratie : aucune

Incidences financières : aucune

Incidences sur la RPT : aucune

Il est proposé de **refuser** la motion dans le sens de la réponse.

Sion, le 13 décembre 2016