

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit additionnel de CHF 4'500'000 pour le renforcement au trafic 40t des ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pris en compte dans l'EMPD 293 de novembre 2005

Séance du 21 novembre 2008, 14 heures, salle de conférence P001, rue des Deux-Marchés à Lausanne

Membres : Mmes et MM. Susanne Jungclaus Delarze en remplacement de M. Alexis Bally, Bertrand Clot, Jean-Marc Chollet, Jean Guignard, Rémy Jaquier, André Marendaz, Philippe Modoux, Michele Mossi, Philippe Reymond, Claude Schwab en remplacement de M. Saugy, Grégory Devaud, président-rapporteur.

Pour le DINF : M. François Marthaler, chef du département, M. Paul Graber, chef de la division Infrastructure routière, Service des routes, M. Sébastien Nendaz, chef de projet, division Infrastructure routière, Service des routes, Mme Marguerite Lew, secrétaire (procès-verbal).

M. Graber dresse un état de la situation du projet en examen. En réponse à l'ouverture du réseau routier suisse au trafic 40t au 1er janvier 2005, plusieurs ouvrages d'art et tronçons routiers ne pouvant pas supporter ce trafic ont dû être limités en tonnage avant d'être renforcés. Le Service des routes a pris des mesures contraignantes comme le rétrécissement de la chaussée sur les ouvrages et la pose de feux de signalisation afin de permettre de remonter la limitation du tonnage à 32t et d'autoriser le trafic à la majorité des poids lourds. En outre, une évaluation du coût des interventions pour le renforcement d'une série de 22 ouvrages sur les routes cantonales a abouti à l'octroi par le Grand Conseil, en novembre 2005, d'un crédit-cadre de 14 millions de francs pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic 40t.

Le présent EMPD (crédit additionnel) a pour but d'octroyer les moyens financiers pour le solde du renforcement de 22 ouvrages. Les exposés des motifs et projets de décret qui seront présentés ultérieurement permettront d'achever la mise en conformité du réseau prioritaire des RC puis du solde du réseau.

Plusieurs commissaires s'interrogent quant à l'intérêt national de la RC 705. M. Marthaler rappelle que la RC 705 fait partie de l'inventaire des routes principales du réseau des routes nationales. Lors de la définition des axes prioritaires du réseau 40t, le premier critère était toutes les routes cantonales a et b et le second critère était un nombre de poids lourds qui devait être inférieur à 100 unités. Pour la RC 705, le trafic moyen journalier véhicule : TJM = 5'500, TJM poids lourd = 200.

Un commissaire précise que le tracé routier dit du col des Mosses comporte des routes hors gabarit alors qu'il est mentionné sur les itinéraires des transports spéciaux (inférieurs à 70-80 t). M. Nendaz confirme cette affirmation et souligne ainsi le besoin du renforcement de cet axe. La RC 705 est située

sur un axe d'approvisionnement type III : 90t.

En réponse à un commissaire, M. Marthaler insiste sur le fait qu'il est primordial d'avoir de bonnes liaisons entre lieux de production et de consommation puis complète l'information en rappelant qu'un accord bilatéral entre l'Union européenne et la Confédération induit de pouvoir circuler dans toute la Suisse avec les 40 tonnes.

Il est fait mention de l'étroite collaboration avec l'ASTAG (association des transporteurs) et l'UCV dans le cadre d'un comité de pilotage sur le réseau routier 40t.

La systématique mise en place par le SR concernant les charges représentatives pour la vérification des ouvrages est novatrice. La démarche mise en place servira pour l'ensemble des ouvrages du canton. Cette démarche consiste à avoir une bonne connaissance de l'état de l'ouvrage et à uniformiser les solutions techniques de renforcement aux 40t via un collègue d'experts dans le but d'optimiser les coûts.

Dans une vision globale du transport des marchandises, M. Marthaler rappelle son attachement à la cohérence du réseau des transports en termes de besoins pour l'économie du canton.

Un commissaire rappelle la visite de la Commission de gestion au Col des Mosses et la qualité du travail observée pour le renforcement aux 40t.

M. Graber répond à un commissaire que la sécurité à la ruine des ouvrages est d'environ 1,7 par rapport aux charges effectives.

A la lecture du chapitre 1.3.7, il est à relever que les normes SIA inventorient les actions à prendre en compte lors du dimensionnement d'une structure. L'édition de 1935 de cette norme prévoyait deux actions possibles pour le dimensionnement : un rouleau de 20t et un camion de 13t. En toute vraisemblance, l'action la plus pénalisante aurait dû être appliquée mais suite aux contrôles faits en 2007 sur les ouvrages du Col des Mosses, le constat a été fait que ces ouvrages avaient été dimensionnés avec un camion de 13t, d'où de nouveaux ouvrages non conformes à renforcer sur la RC 705.

A la lecture du chapitre 3.7, M. Marthaler informe que la Boussole 21 sera révisée et fera ressortir les points positifs et négatifs chiffrés. Le but de l'analyse via la Boussole 21 est de contraindre les responsables de projet à analyser toutes les dimensions du développement durable.

Vote de la commission :

L'article premier est accepté à l'unanimité.

L'article 2 est accepté à l'unanimité.

L'article 3 est également accepté à l'unanimité (article stipulant qu'il s'agit d'une dépense liée et que l'objet est ainsi soustrait au référendum facultatif).

La commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière et d'accorder un crédit additionnel de 4'500'000 de francs pour le renforcement au trafic 40t des ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pris en compte dans l'EMPD 293 de novembre 2005.

Lausanne, le 27 janvier 2009.

Le rapporteur :
(Signé) *Grégory Devaud*