

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit d'étude de CHF 2'180'000.- pour la 2^e étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "la Chaudanne", ainsi que pour la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" sur la commune de Rossinière (RC 702a)

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Albert Chapalay demandant au Conseil d'Etat d'établir l'inventaire des secteurs routiers étroits et dangereux sur la route cantonale 702a au Pays-d'Enhaut et de présenter au Grand Conseil un programme de travaux d'assainissement en prenant en compte la nouvelle loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule et rappel de l'opportunité de ces projets

1.1.1 Généralités sur les réseaux routiers de compétence fédérale

Dans le plan sectoriel des transports de la Confédération, le Conseil fédéral a défini notamment deux types de réseaux routiers à l'échelle de notre pays : le réseau des routes nationales (soit essentiellement les autoroutes et quelques liaisons routières majeures vers les pays voisins) comme réseau d'importance nationale (réseau de base) et le réseau des routes principales comme réseau complémentaire.

Ces deux réseaux se distinguent par leur fonction pour les transports et par les responsabilités et les compétences relatives à l'entretien, à l'exploitation, au développement et au financement.

Dans les régions des Alpes et du Jura, peuvent être déclarées principales les routes dont l'amélioration ou la construction revêtent une importance particulière pour :

- a. le trafic de transit national ou international ;
- b. le développement du tourisme ;
- c. le maintien ou le renforcement de la structure économique de régions périphériques.

En dehors des régions des Alpes et du Jura, peuvent être déclarées routes principales :

- a. les routes importantes de grande communication reliées aux routes étrangères de même catégorie;
- b. les routes reliant entre elles les routes nationales et les villes, ainsi que les diverses parties ou régions du pays ;
- c. les routes d'accès aux régions des Alpes et du Jura qui relient les routes nationales à ces régions.

1.1.2 La liaison routière entre Bulle, Château-d'Oex et la frontière bernoise

L'itinéraire Bulle - Montbovon - Château-d'Oex - Saanen est aujourd'hui une route principale dans le réseau national (H190 pour le tronçon Bulle - Château-d'Oex, puis H11 depuis Château-d'Oex jusqu'à la frontière bernoise (avant Saanen). Cet axe est également une route principale de première classe dans les réseaux routiers vaudois (RC 702a dans la nomenclature vaudoise), fribourgeois et bernois. Elle assure la liaison par les Préalpes entre la Suisse romande et la Suisse allemande et permet, avec la route du col des Mosses, le désenclavement du Pays-d'Enhaut vers le plateau et la vallée du Rhône.

C'est l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1991 sur les routes de grand transit (RS 741.272) qui définit à son article 3 la notion de route principale. L'annexe 2 de cette même ordonnance mentionne exhaustivement les routes faisant partie de ce réseau national. Il convient de rappeler que le réseau des routes principales comprend des axes de communication importants pour le trafic suisse ou international, qui n'appartiennent pas au réseau des routes nationales (= autoroutes). Ce réseau des routes principales comprend notamment des routes cantonales à fonctions régionales et touristiques importantes.

N ^o Route principale	Description de la route principale (N ^o RC VD)	km
1	Jonction N 9 Lausanne – Payerne – Corcelles – frontière cantonale Fribourg (RC 601). Frontière cantonale Fribourg – jonction N 1 Avenches (RC 607)	50.3
11	Jonction N 9 Aigle – Le Sépey – Col des Mosses – Château-d'Oex – Rougemont – frontière cantonale Berne	44.4
21	Frontière cantonale Valais (St-Triphon) – jonction N 9 Ollon	0.4
144	Jonction N 9 Villeneuve – Noville - Chessel – frontière cantonale Valais	4.7
190	Frontière cantonale Fribourg – Rossinière – jonction H 11 Château-d'Oex	8.7
123	Jonction N 1 Nyon – St-Cergue – La Cure – frontière nationale	19.4
	TOTAL VD	127.9

Tableau 1 : liste des routes cantonales vaudoises classifiées comme route principale par la Confédération (source : RS 741.272 – annexe 2)

L'ordonnance fédérale du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS 725.116.21) définit dans son chapitre 3, le calcul des contributions globales qui sont octroyées par la Confédération pour les routes principales desservant le territoire national.

1.1.3 Développements de ces 40 dernières années et rôle de la H190

Plusieurs améliorations ont été réalisées sur cette route au cours de ces 40 dernières années.

Sur territoire vaudois :

Objet / tronçon	Mise en service
• évitement de Château-d'Oex	1968
• construction du nouveau pont sur la Sarine à la Tine	1984
• évitement de Rougemont	1987
• construction du giratoire du Petit Pré à Château-d'Oex	1997
• première étape de la correction de la Chaudanne entre Rossinière et la place TCS	1998
• correction allant de la frontière fribourgeoise jusqu'au pont de la Tine	2005

Sur territoire fribourgeois :

Objet / tronçon	Mise en service
• amélioration de la route entre Bulle et Montbovon et largeur portée à 7.00 m	1999
• correction allant de Montbovon jusqu'à frontière vaudoise	2006

L'achèvement du contournement routier de l'agglomération de Bulle - La Tour-de-Trême prévue pour 2010, permettra de relier le Saanenland (BE), le Pays-d'Enhaut (VD) et l'Intyamou (FR) au réseau des routes nationales au droit de la jonction de Bulle sur l'A9.

1.1.4 Opportunité du projet de réhabilitation de la Chaudanne et du virage des Rez

Au vu de ce qui précède, les tronçons de la Chaudanne et le virage des Rez peuvent être considérés comme les derniers maillons faibles de la liaison Bulle - Château-d'Oex. En effet, on constate sur ces deux tronçons que la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.50 et 6.00 m, ce qui est insuffisant tant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201, que par rapport aux largeurs de chaussées minima définies par le Service des routes.

En effet, pour ce type de chaussée où les véhicules légers circulent entre 50 et 80 km/h selon les conditions locales, alors que l'on a admis que les poids lourds avaient une vitesse moyenne de 50 km/h (en raison de la topographie et du tracé sinueux de la route), la norme VSS recommande de disposer d'une largeur de chaussée (2 voies de circulation) comprise entre 6.50 mètres (cas du croisement d'une auto avec un poids lourds de 2.50 m de large) et 7.00 mètres (cas idéal du croisement de deux camions de 2.50 m de large).

Au vu de ce qui précède, la largeur de ces deux tronçons critiques de la RC 702 est donc aujourd'hui largement insuffisante en regard des flux de trafic qui utilisent cette route. On relève en particulier :

a) Tronçon de la Chaudanne

- une largeur de route insuffisante (5.5 à 6.0 m) ne permettant pas le croisement aisé de deux poids lourds et l'absence d'un trottoir pour l'accès au restaurant de la Chaudanne et à la halte du MOB.
- le passage à niveau de la Chaudanne, entre la RC et la ligne du MOB, avec le danger et les inconvénients de trafic et de fluidité qu'il présente
- la sinuosité inadaptée à une route principale de première classe et à une vitesse souhaitable de 50 km/h .

L'objectif est de remplacer le passage à niveau de la Chaudanne par un franchissement dénivelé. Ce point singulier est en effet un "goulet d'étranglement" du réseau routier du Pays-d'Enhaut en raison d'une typologie routière qui ne correspond plus aux exigences techniques du trafic routier, accentué par un comportement parfois irresponsable des usagers de la route qui ne respectent pas les règles de circulation routière au droit d'un passage à niveau.

b) Virage des Rez

Le virage au lieu-dit "Les Rez" constitue un rétrécissement local dans la liaison Rossinière - Montbovon. Si les tronçons situés de part et d'autre de ce virage ont une largeur de chaussée d'au moins 7.00 m, à certains endroits du virage, cette largeur est inférieure à 6.0 m. De plus, la partie intérieure du virage est constituée de rochers affleurants. Le croisement des poids lourds ne se fait pas sans difficulté, et il n'est pas rare que des pneus éclatent suite aux frottements contre le rocher.

1.2 Bases légales

1.2.1 Loi cantonale sur les routes

Ce tronçon de route cantonale (RC 702) est propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou)). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent en outre être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS et art. 12 LRou).

En outre, cette route cantonale est également considérée par la Confédération comme un axe (route H190) du réseau des routes principales, conformément aux dispositions de l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1991 sur les routes de grand transit (RS 741.272) qui définit à son article 3 la notion de route principale.

A ce titre, l'Etat de Vaud reçoit conformément aux dispositions prévues dans l'ordonnance fédérale du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin

-RS 725.116.21 – chapitre 3) un montant financier versé sous forme de contributions globales. Celles-ci sont octroyées par la Confédération pour les routes principales desservant le territoire national. Dans le cas de notre canton, ces contributions sont affectées dans les comptes cantonaux selon les règles en usage à l'Etat de Vaud.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou de maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une adaptation aux standards actuels des infrastructures routières et la suppression du passage à niveau.

Exécutés en vertu de ces exigences légales, on peut considérer que les travaux concernant le tronçon de route cantonale situé hors traversée pour ce qui concerne la part financée par l'Etat de Vaud et faisant l'objet du présent EMPD, remplissent la première condition – du principe – de la notion de dépense liée.

1.2.2 LCF - Suppression des passages à niveau

Le programme d'aide fédéral pour la suppression des passages à niveau route/rail particulièrement dangereux (temps de visibilité de six secondes ou moins) s'est terminé à fin 2007. Par contre, les entreprises de chemin de fer peuvent toujours demander des mesures financières de soutien en corrélation avec la proposition d'élimination de passages à niveau.

La responsabilité de la planification des mesures d'assainissement des passages à niveau relève de l'entreprise de chemin de fer et du propriétaire de la route. Dans le cas de la Chaudanne, c'est le canton (propriétaire de la route hors traversée) qui doit collaborer avec la compagnie du Montreux - Oberland Bernois (MOB) pour définir ensemble l'élimination de ce croisement à niveau entre rail et route.

La Confédération a fixé un délai à fin 2014 pour cet assainissement des passages à niveau. Un soutien financier peut être apporté à cette suppression par l'intermédiaire du 12^e crédit-cadre cantonal 2011-2014 pour les chemins de fer régionaux vaudois. L'EMPD y relatif sera présenté en temps utile par le Service de la mobilité – Département des infrastructures.

1.2.3 Arguments complémentaires pour la coordination rail-route

Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

En sus, la suppression du passage à niveau de la Chaudanne apportera une amélioration de la sécurité routière et ferroviaire, une diminution des frais d'entretien tant pour le MOB que pour le Service des routes, ce qui se traduira par un supplément d'économies de fonctionnement non-négligeables.

Une fois le projet réalisé, on réhabilite et améliore de manière significative la fonction de chaque tronçon de route qui sert d'accès au Pays-d'Enhaut. La RC 702 répondra enfin de manière satisfaisante, que ce soit du point de vue de la Confédération, des régions voisines, des communes riveraines ou de l'Etat de Vaud, aux attentes des usagers et riverains concernés par cet axe essentiel pour la région.

Les chapitres 1.3, ainsi que 1.1.2, 1.1.3 et 1.1.4 exposent de manière détaillée en quoi consistent les besoins de travaux de corrections et de réhabilitation de ces deux tronçons de route cantonale. Le chapitre 1.4 mentionne les risques que ferait courir un retard dans les études et travaux à venir. Les chapitres suivants détaillent les arguments qui justifient, tant dans leur principe que dans leur quotité, le détail des études (chapitre 1.6) et travaux (chapitre 1.7) projetés. Le chapitre 1.8 présente le devis détaillé du crédit d'étude.

1.3 Opportunité des projets de La Chaudanne et du virage des Rez

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. rapport No 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont planifiés et priorisés avec cette méthode. Les projets retenus par priorisation concernent donc les aménagements routiers jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la substance du patrimoine des routes cantonales. Ils seront financés par le budget d'investissement, tout en répondant au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

Dans le cas d'espèce, la route cantonale RC 702 est une route principale de 1^{ère} classe (dite classe " a ") d'intérêt supra-régional et national. Les éléments-clés de l'importance de cet axe sont mentionnés de manière détaillée dans les chapitres 1.1.2, 1.1.3 et 1.1.4 du présent exposé des motifs.

Cette route fait également partie du réseau prioritaire ouvert à la circulation des 40 t. C'est aussi un itinéraire pour transports spéciaux de type III (convois routiers de 90 t au maximum).

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) est

d'environ 4'500 véhicules/jour, dont 260 poids lourds (véhicules > 3.5 t). Elle supporte également un fort trafic touristique et on peut compter en fin de semaines des pointes jusqu'à 5'000 à 6'000 véhicules/jour.

La correction de la Chaudanne entre Rossinière et les Moulins est un projet dont le démarrage remonte à 1990. Le projet initial à réaliser, en une étape, de 1'300 m de long prévoyait un nouveau pont sur la Sarine et un raccordement à la route du revers sur la rive gauche, avec remise en état et au standard du tronçon concerné.

Une première demande de subvention pour ce projet de CHF 13'300'000.- a été présentée par le SR à l'OFROU en 1992 et a été refusée.

En 1995, le SR a présenté à l'OFROU une demande de subvention pour la réalisation d'une première étape de projet de 560 m côté Rossinière, d'un montant de CHF 3'600'000.-. La subvention a été octroyée le 29 décembre 1995 et les travaux ont été terminés en 1998.

L'étude de la deuxième étape du projet, comprenant la traversée des voies du MOB et de la Sarine a fait l'objet de différentes variantes qui sont énumérées au chapitre 1.7.1.

Pour les raisons mises en évidence au chapitre 1.1.4, la situation que l'on rencontre aujourd'hui résulte de l'évolution de la dimension des véhicules au cours des 30 dernières années et rend désormais le croisement de ceux-ci particulièrement périlleux. Les conséquences se remarquent notamment sur les accotements de la chaussée, qui lorsqu'ils existent, se dégradent au passage des gros véhicules qui doivent empiéter sur les banquettes pour croiser. Dans les endroits les plus étroits, il n'est pas rare que les gros véhicules heurtent les parois rocheuses ou les ouvrages d'art, ce qui conduit à des dégâts aux véhicules, mais aussi, souligne la dangerosité de ces goulets d'étranglement routiers. Un élargissement de cette chaussée est désormais indispensable.

L'objectif principal du présent projet est donc :

- d'adapter les dimensions de la chaussée, pour qu'elle puisse répondre aux exigences et gabarits du trafic du début du XXI^e siècle. Il convient par ailleurs de préciser que ces deux tronçons sont les derniers maillons à adapter sur la route principale H190.

Ce projet figurait déjà dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005, comme objet à démarrer durant cette période.

Toutefois, comme il s'agissait d'un des projets les plus coûteux, le Service des routes n'a pas démarré les études relatives à ce projet en première priorité. Au printemps 2004, le Conseil d'Etat a décidé de geler provisoirement ce projet en raison des difficultés financières que traversait le canton, décision qu'il a levée en 2007.

Au vu de ce qui précède et afin de garantir une sécurité routière adéquate sur l'ensemble de la route principale H190, une réhabilitation complète par mise aux standards actuels de l'infrastructure routière s'impose donc sur ces deux tronçons de la RC 702.

1.4 Risques liés à la non mise en oeuvre de ce crédit d'étude pour la RC 702

Dans l'hypothèse où les études déjà démarrées ne pourraient être rapidement poursuivies, il en découlerait vraisemblablement que la réfection des deux tronçons critiques de la RC 702 devrait être repoussée de quatre à cinq ans, avec les conséquences suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 702

Le mauvais état actuel de ce tronçon de la RC 702 (chaussée localement dégradée, largeur de la chaussée très faible, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques additionnels aux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en sa qualité de propriétaire d'ouvrage (article 58 du Code des Obligations (CO)).

Nous relevons toutefois que la mise en place de restrictions supplémentaires de circulation (par exemple : abaissement de la vitesse, fermeture de la route à certaines catégories d'usagers (poids lourds, etc.)) permettrait de limiter partiellement et temporairement ce type d'inconvénients. Une telle solution de rechange n'est toutefois ni adéquate ni satisfaisante tant du point de vue technique que politique, dans une optique à moyen ou long terme. Elle contribuerait en effet à créer rapidement de fortes inégalités régionales, en laissant certaines parties du réseau routier cantonal régresser à des niveaux de service qui ne correspondraient plus du tout aux standards définis par le Conseil d'Etat (art. 12 LRou).

De plus, la RC 702 étant une route inscrite dans le réseau des routes principales de la Confédération, il est fort probable que ce type de mesure ne pourrait être mis en place sans que cela ne conduise la Confédération à revoir sa position ce qui pourrait, dans un cas extrême, conduire à la radiation du statut de route principale et à la perte des contributions globales que la canton reçoit pour assurer la viabilité de cet axe routier de montagne, ce qui prêterait fortement et durablement l'accessibilité des régions et des communes vaudoises du Pays-d'Enhaut.

b) Risques pour les usagers de la ligne du MOB

Le MOB a manifesté son intention de corriger son tracé ferroviaire au droit de la Chaudanne (cf. chapitre 1.7.2). Toutefois,

cette correction est subordonnée à la mise en place des nouveaux aménagements routiers. Si un retard significatif est pris par le projet de suppression du passage à niveau, il est à craindre que les projets du MOB en subissent le contrecoup.

c) Surcoûts générés pour l'Etat – Service des routes

La non-réalisation des travaux projetés dès 2010 et un nouveau retard de 2 à 3 ans engendreraient notamment les conséquences suivantes d'un point de vue financier :

- Le devis des études faisant partie du présent EMPD devra être revu à la hausse, en raison du renchérissement des coûts des études entre 2008 et 2010 (indexation des coûts admise à 3,5 % par an) ;
- Le devis des travaux qui sera proposé dans un prochain EMPD devra être revu à la hausse, en raison du renchérissement des coûts de travaux entre 2009 et 2011 (indexation des coûts admise à 4% par an) ;
- Des mesures palliatives devront être mises en place, pour assurer le maintien d'une surface de roulement correcte. Ainsi, il est vraisemblable qu'un gravillonnage ou un reflachage devra être effectué au moins une fois d'ici 2010. En outre, des interventions ponctuelles devront être faites localement pour éliminer les trop forts dégâts localisés ici et là.

On peut résumer sommairement les impacts financiers de ces diverses causes de renchérissement du projet comme suit (retard de deux ans).

Surcoûts probables sur le projet de la RC 702 :

surcoûts sur les études (présent EMPD)	CHF	130'000.-
surcoûts sur les travaux (prochain EMPD)	CHF	1'320'000.-
Surcoûts probable TTC des études et travaux dans 2 ans	CHF	1'450'000.-

Ce montant supplémentaire de CHF 1'450'000.- devrait alors être imputé comme charge d'investissement à l'Etat.

d) Surcoûts sur le budget d'exploitation des RC

Pour analyser les effets d'un non-démarrage des travaux entre 2009 et 2011, seul l'effet sur les tronçons de chaussée situés hors traversée (dont les coûts d'entretien incombent à 100% à l'Etat de Vaud) a été pris en compte.

un gravillonnage ou reflachage	CHF	100'000.-
interventions ponctuelles (2 x an)	CHF	40'000.-
contrôles et inspections renforcées	CHF	15'000.-
Surcoûts d'exploitation sur une période de 2 à 3 ans	CHF	155'000.-

Ce montant supplémentaire de CHF 155'000.- aurait constitué un supplément de charges de fonctionnement pour l'Etat pendant cette période de 2 à 3 ans.

Relevons en outre que l'argent du budget d'exploitation des RC affecté au maintien de ces deux tronçons fortement altérés fera bien évidemment défaut sur d'autres parties du réseau des routes cantonales.

1.5 Exposé de la situation sur les études engagées

Un premier crédit d'étude de CHF 390'000.- sollicité auprès de la Commission des finances a été octroyé en 2008. Il aurait dû permettre de couvrir les frais d'études liés à l'achèvement du projet préliminaire de la 2^e étape de la correction de la Chaudanne.

La volonté du Service des routes était d'amener ce dossier à un degré avancé de maturité pour qu'il puisse faire l'objet de projections financières précises (par exemple : disposer de soumissions détaillées et complètes, qui auraient été remplies par les entreprises) avant l'élaboration du crédit d'ouvrage relatif à la requalification de ce tronçon de la RC 702.

Ce montant de CHF 390'000.- a servi à financer les études et travaux d'investigations suivants :

- enquête préliminaire pour le rapport d'impact sur l'environnement
- bureau d'aide au maître d'ouvrage pour la procédure marché publics pour les prestations de service d'ingénierie pour les travaux de génie civil
- études partielles géologiques et géotechniques
- travaux préliminaires de sondages
- premiers relevés topographique et modèle numérique de terrain
- études partielles des concepts de soutènement et des ouvrages

Ces différents travaux et études ont permis de soulever de nouveaux problèmes jusqu'alors non pris en compte, tels que :

- la modification du tracé de la ligne ferroviaire du MOB à proximité du tunnel de la Chaudanne, telle que souhaité par la direction de cette entreprise. Cette future correction de la voie nécessite le percement d'un nouveau portail et du tronçon de tunnel y relatif, pour permettre le passage à une vitesse normale des wagons panoramiques (interaction avec le nouveau soutènement prévu en face du café de la Chaudanne) ;
- l'état de dégradation de l'ancien quai de chargement du MOB, à l'aval de la ligne ferroviaire, qui nécessitera des compléments de mesure dans la phase chantier ;
- présence de matériaux graveleux très durs, en partie cimentés, au-dessus du soutènement en face du café de la Chaudanne avec, par conséquent, des difficultés de terrassement à intégrer au projet.
- Compléments d'investigations géologiques et géotechniques rendus nécessaires par la géologie complexe mise en évidence pendant les premières reconnaissances entreprises.

Ces compléments d'études ont mis en évidence que le premier crédit d'étude sollicité auprès de la COFIN était insuffisant pour mener à son terme l'ensemble des études nécessaires à ce jour.

1.6 Descriptif du solde des études à réaliser

Le présent crédit d'étude couvrira le solde des frais d'études (soit env. CHF 300'000.- TTC) liés à l'achèvement du projet des deux ouvrages ("Chaudanne" et "Rez") et à une bonne part des prestations d'études en lien avec les projets d'exécutions y relatifs (soit env. CHF 1'490'000.- TTC). L'objectif est de mener ce projet à l'enquête publique, de procéder à la procédure des marchés publics pour le choix du mandataire principal (bureau ou groupement d'ingénieurs civils et de géotechniciens) puis de préparer la mise en soumission des travaux sur la base d'un dossier technique d'une maturité très avancée, puisqu'une bonne part du projet d'exécution sera élaboré. Le chapitre 1.8 présente les détails des travaux à réaliser.

Le subséquent EMPD pour les travaux à réaliser (objet Procofiév n° 600'440 "RC 702 - Rossinière : Chaudanne - 2^e étape"), lequel est prévu pour être soumis au Grand Conseil au début 2010 sera ainsi basé sur des soumissions des travaux à effectuer déjà rentrées. En outre, une part significative des dossiers techniques en lien avec la phase de réalisation sera achevée ou en voie d'achèvement.

Le présent crédit d'étude servira à financer les études en lien avec les prestations suivantes :

- aménagement de l'accès du café de la Chaudanne ;
- bureau d'aide au maître d'ouvrage (BAMO) pour les prestations de service d'ingénierie ;
- campagne géotechnique (sondages carottés) pour déterminer la géologie des lieux, les caractéristiques géomécaniques au droit de chaque pile, de chaque culée et derrière les murs de soutènement, etc. ;
- constats détaillés avant travaux des bâtiments, du tunnel et des voies du MOB, de la chaussée, etc. (photos, témoins de fissures, mesures de convergence, nivellement de précision, etc.) ;
- essais sur les matériaux (enrobés bitumineux, ouvrages existants en béton et en maçonnerie, etc.) ;
- rapport d'impact sur l'environnement sur la base de l'enquête préliminaire, conformément aux dispositions de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact (OEIE, RS 814.011, annexe chiffre 11.2) et les recommandations sur le "contenu des rapports d'impact sur l'environnement" établies par le groupe romand EIE ;
- expert en géotechnique et murs ancrés en appui au MO afin de valider les hypothèses prises par les mandataires ;
- expert pour les ouvrages d'art et la géotechnique en appui au MO afin de valider les hypothèses choisies par les mandataires ;
- implantation des éléments du projet par un géomètre et levés complémentaires ;
- élaboration complète du projet routier pour la 2^e étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "la Chaudanne", ainsi que des dossiers pour les ouvrages d'art rendus nécessaires par la mise aux normes de la chaussée et la suppression de l'actuel passage à niveau du MOB par un prestataire de service d'ingénierie, prestations selon le règlement concernant les prestations et honoraires des ingénieurs civils (RPH 103) (avant-projet, projet de l'ouvrage, procédure de demande d'autorisation, appel d'offres, comparaison des offres, proposition d'adjudication, projet d'exécution (partiel)) ;
- élaboration complète du projet routier pour la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" par un prestataire de service d'ingénierie, prestations selon le règlement concernant les prestations et honoraires des ingénieurs civils (RPH 103) (avant-projet, projet de l'ouvrage, procédure de demande d'autorisation, appel d'offres, comparaison des offres, proposition d'adjudication, projet d'exécution (partiel)) ;
- photomontage ou maquette du projet, pour visualiser les aspects d'intégration sur le paysage.

Il permettra, en outre, la régularisation du crédit d'étude qui avait été sollicité auprès de la COFIN. Cette régularisation se fera en conformité avec les règles comptables de l'Etat de Vaud.

1.7 Description des projets et travaux à réaliser

1.7.1 RC 702a – Correction routière de la Chaudanne 2e étape

Depuis 1992, plusieurs variantes ou groupes de variantes ont été étudiées par le SR et par des bureaux d'ingénieurs (lesquels ont travaillé à compte d'auteur).

- Projet SR 94
- Projet SR 02, variante 0, variante 1, variante 2
- Projet bureau Willi
- Projet SR 04, variante 0, variante 1

Les variantes ci-dessus ont été présentées au MOB, à l'OFROU, à la commune de Rossinière, au SFFN et à la commission cantonale de protection de la nature (CCPN).

Suite à ces consultations, le SR a étudié un projet baptisé SR 04 - Variante 0 permettant de remédier aux inconvénients rencontrés. Cette variante a été présentée aux représentants des communes de Rossinière et Château-d'Oex (et au député Albert Chapalay) le 25 février 2005, ainsi qu'au MOB. Le projet SR 04 - Variante 0 satisfait les différents partenaires du projet de correction de la Chaudanne 2^e étape.

Le SR a optimisé la variante de croisement dénivelé avec le MOB, mettant à profit la différence actuelle de niveau entre la route et le rail et tenant compte des dernières remarques formulées par les partenaires.

C'est ce projet qui a été priorisé et retenu par le Service des routes, dans le cadre de la démarche explicitée au chapitre 1.3.

Le projet SR 04 - Variante 1 d'une longueur de 660 m est décrit ci-dessous :

- **Profils 1'000 à 1'040** Raccordement à la correction de la Chaudanne 1^{ère} étape.
- **Profils 1'040 à 1'190** Largeur 6.50 m + surlargeurs et accotements.
Élargissement de la chaussée par excavation du rocher à l'amont, côté Rossinière.
- **Profils 1'190 à 1'360** Croisement dénivelé avec le MOB en exploitant la différence de niveau existant entre la route et le MOB. Construction d'un pont permettant à la route de descendre selon une pente d'environ 5% et de se raccorder sur l'assiette de la route existante avant le restaurant.
- **Profils 1'360 à 1'520** Tracé depuis la fin du nouveau pont qui passe sur la gare ferroviaire actuelle qui sera démolie (selon accord avec le MOB), puis sur l'assiette actuelle de la route, ainsi que création d'un trottoir.
- **Profils 1'520 à 1'570** Élargissement côté amont sur le secteur de la route passant devant le café. Cet élargissement nécessite la démolition du mur de soutènement amont existant et la création plus en retrait d'un nouveau soutènement.
- **Profils 1'570 à 1'610** Entre le café et le pont de la Chaudanne sur la Sarine, construction d'une estacade pour l'élargissement de la chaussée et la création d'un trottoir.
- **Profils 1'610 à 1'660** Raccordement à la route existante

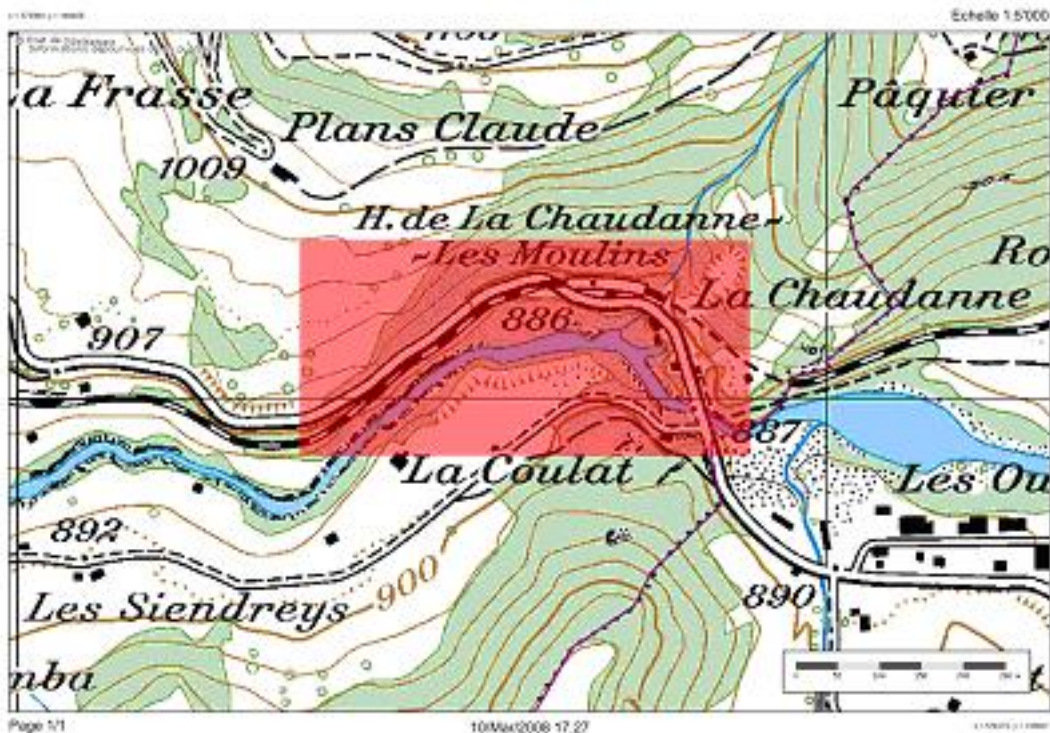


Image 1: Lieu-dit "La Chaudanne" - Situation en plan

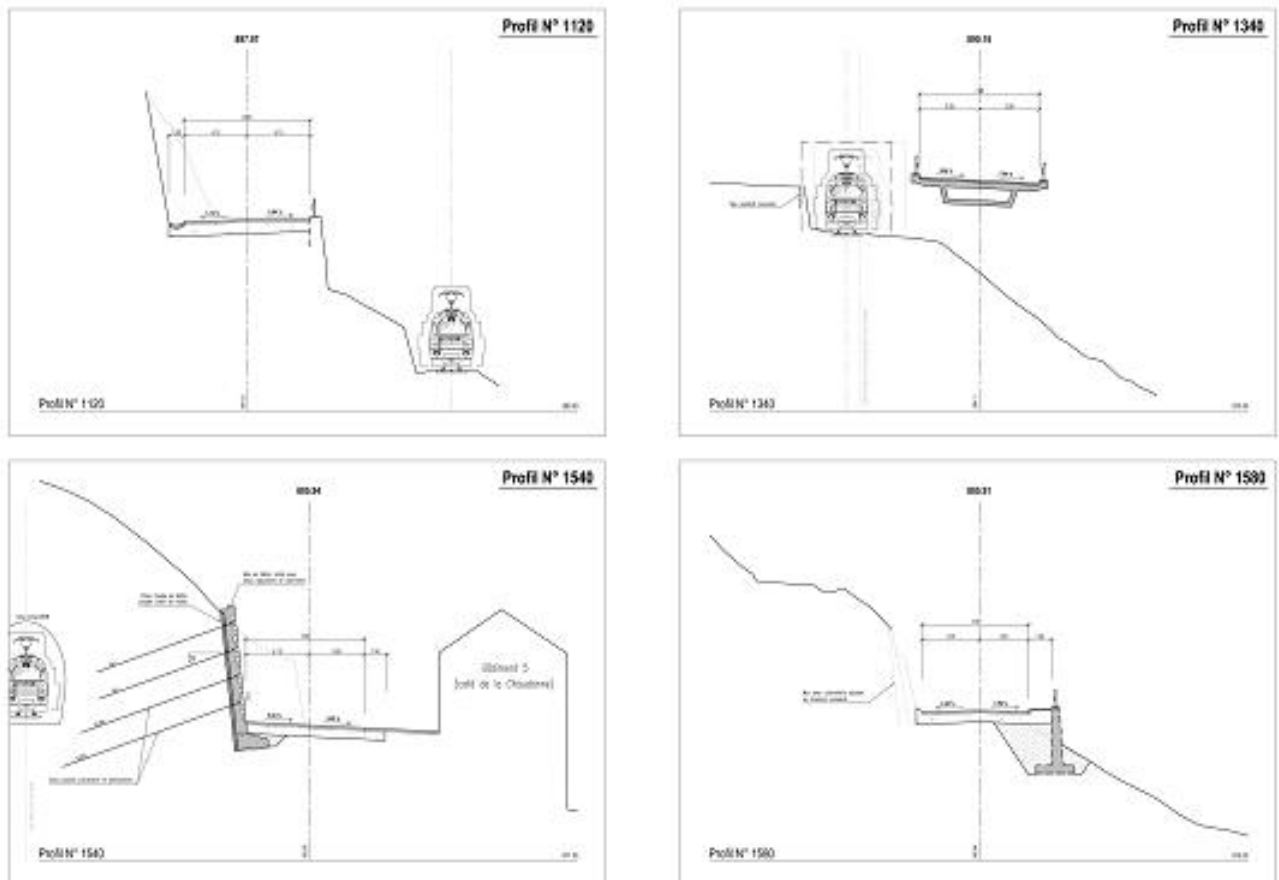


Image 2 : La Chaudanne - Profils en travers caractéristiques

Ce choix de variante est le plus cohérent en regard :

- des travaux réalisés à ce jour sur la RC 702 entre Bulle et Château-d'Oex. En effet, on comprendrait mal une correction maintenant un passage à niveau avec un équipement obsolète, devant être (re-)mis aux normes actuelles dans les prochaines années ;

- de la politique tant fédérale que cantonale pour l'assainissement des passages à niveau.

L'enveloppe des coûts estimés pour les travaux de construction pour l'ensemble du projet routier se monte à CHF 14'000'000.- TTC. Cette évaluation est basée sur des estimations de coûts 2008 établies conformément au règlement SIA 103 (édition 2003). La marge d'approximation de coût, à ce stade de projet est évaluée à +/- 20 %. Lors de l'élaboration de l'EMPD concernant le crédit d'ouvrage, les prix auront été précisés sur la base de soumissions rentrées et la marge d'approximation aura été au moins réduite de moitié.

Signalons que le coût des travaux de construction pour le tronçon de la Chaudanne indiqué dans le crédit COFIN avait été estimé à CHF 9'000'000.- TTC en 2002 sur la base des informations sommaires disponibles à ce moment là.

Il convient de relever que les montants susmentionnés n'incluent pas les travaux du MOB pour le tunnel ferroviaire de la Chaudanne. Ces derniers seront financés entièrement par la compagnie ferroviaire par le biais du 12^e crédit-cadre cantonal 2011-2014 pour les chemins de fer régionaux vaudois.

1.7.2 RC 702a - Modification de l'entrée du tunnel du MOB

En lien avec les travaux de correction routière, le MOB prévoit également la correction du tracé ferroviaire depuis l'actuel passage à niveau en direction de Château-d'Oex. L'amélioration des rayons permettra ainsi d'améliorer la vitesse commerciale du MOB sur ce tronçon et de réduire le temps de parcours.

Une coordination des études permettra une optimisation et une minimisation des coûts des projets respectifs. Chaque partenaire (soit MOB et Service cantonal des routes) assume ses propres coûts en lien avec la phase d'étude. Pour la réalisation, la compagnie du MOB utilisera vraisemblablement les ressources financières du futur 12^e crédit-cadre 2011-2014 pour les chemins de fer régionaux vaudois (moyens mis à disposition par la Confédération et le canton de Vaud). La présente demande de crédit d'étude n'est pas concernée par les futurs travaux du MOB.

Cette correction du tracé des voies du chemin de fer implique que l'actuel portail du tunnel doit être décalé d'environ 5 m en direction du tracé routier. Par conséquent, l'interaction avec le soutènement routier entre les profils 1'530 et 1'570 doit être étudiée avec beaucoup de soin. En effet, la distance réduite entre le futur tunnel ferroviaire et le futur mur de soutènement peuvent poser des problèmes de stabilité lors de l'excavation du tunnel. Il est nécessaire de prévoir des ancrages qui soient suffisamment longs et hors de l'emprise de l'excavation du tunnel.

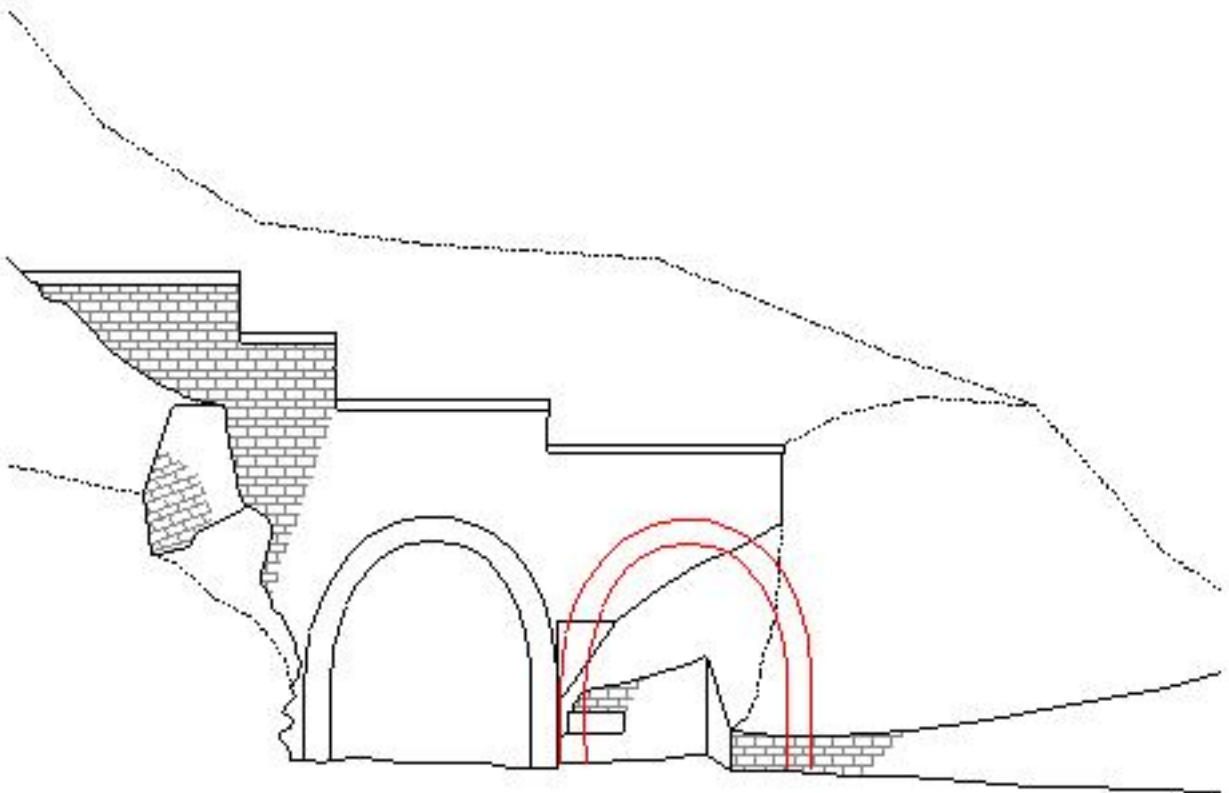


Image 3 : Elévation du portail du tunnel du MOB

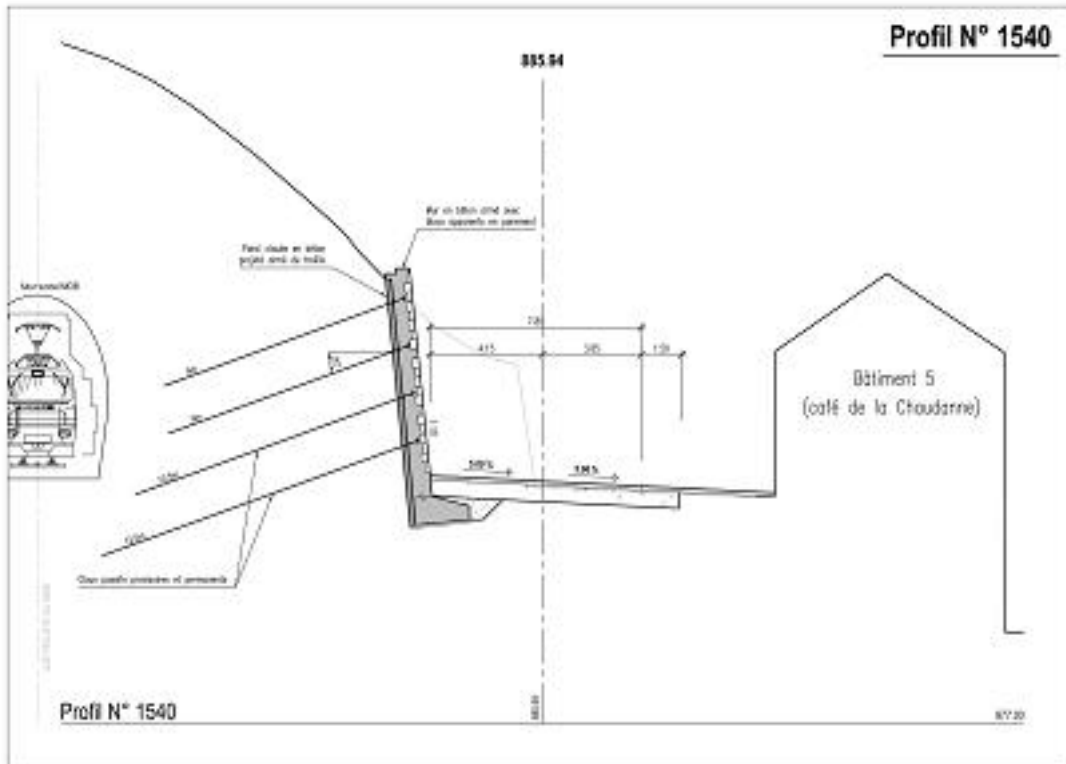


Image 4 : La Chaudanne - Profil en travers km 1'540

1.7.3 RC702a - Correction du virage au lieu-dit "Les Rez"

Le projet prévoit l'élargissement de la chaussée à au moins 7.50 m (chaussée 2 x 3.25 m + surlargeurs et accotements 2 x 0.50 m), soit par abattage du rocher à l'amont, soit par la construction d'un soutènement à l'aval. L'étude technico-économique du futur mandataire déterminera la méthode économiquement la plus avantageuse.

Le planning de cet objet est intégré au planning général présenté au chapitre 1.7.1.

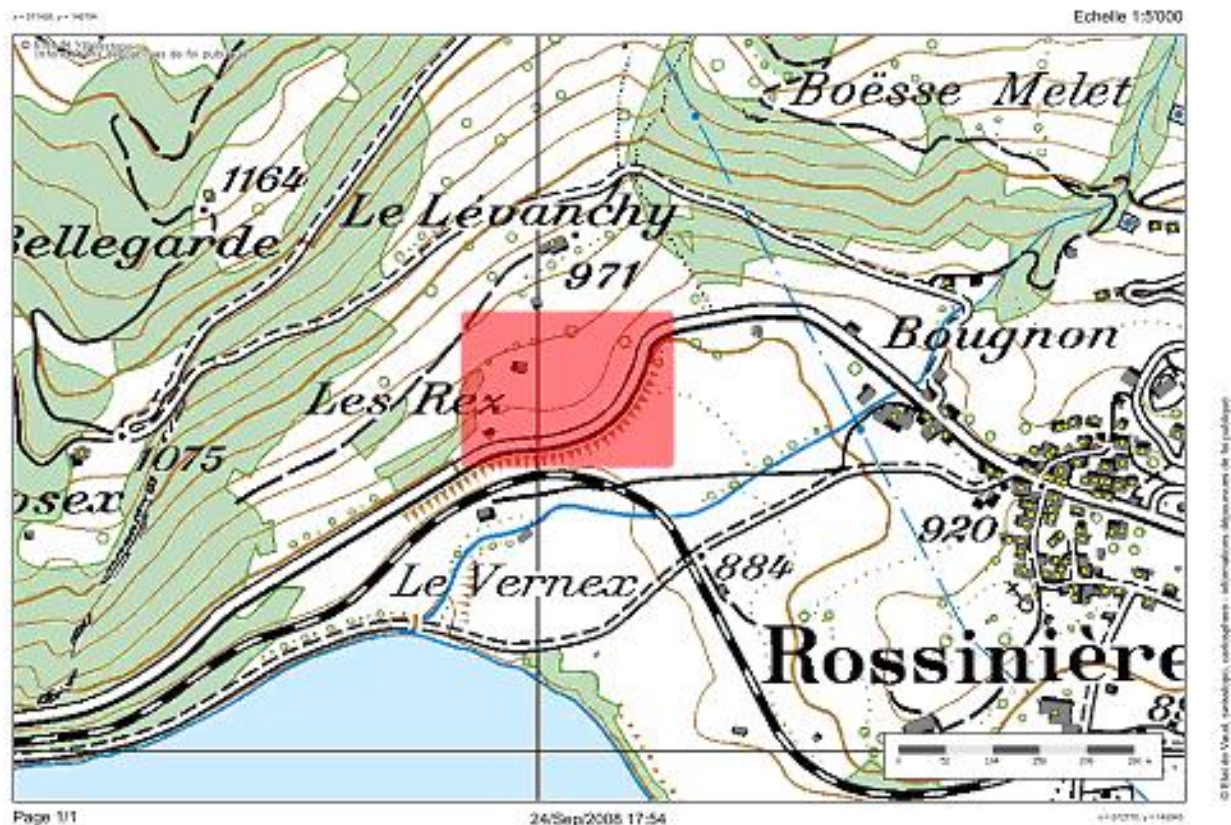


Image 5 : Lieu-dit "Les Rez" - Situation en plan

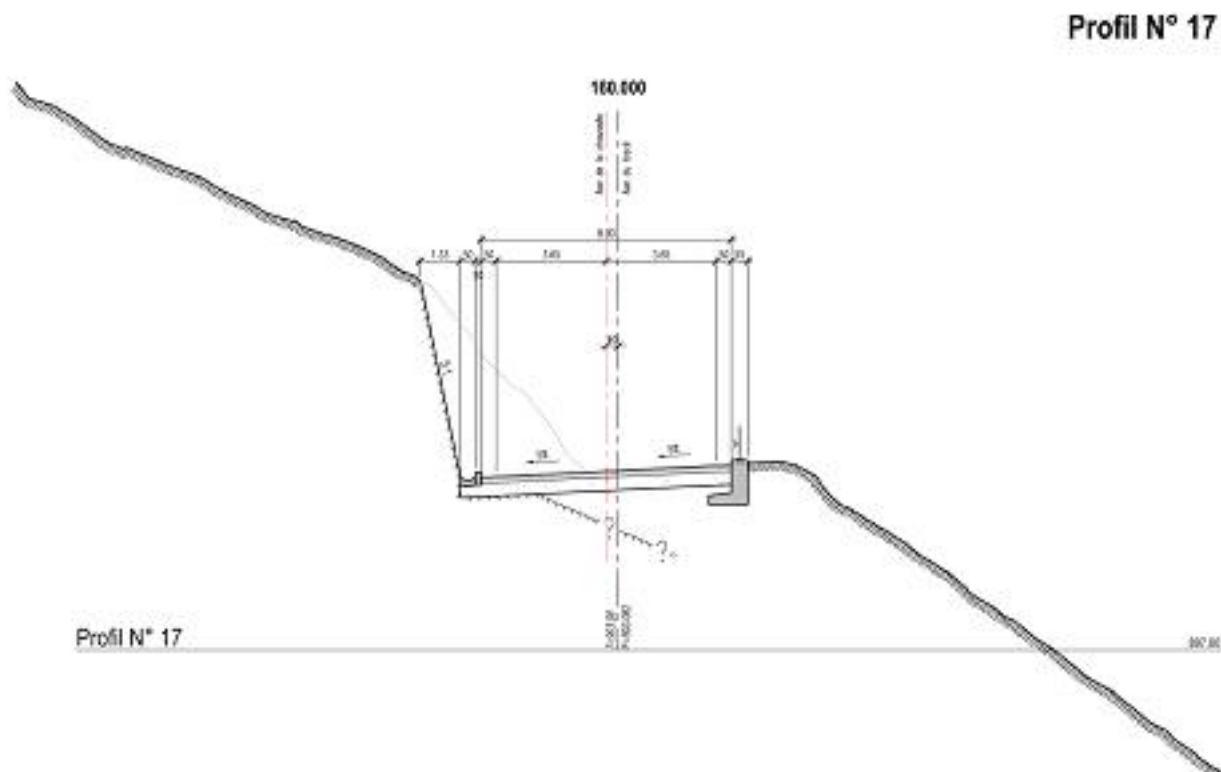


Image 6 : Les Rez - Profil en travers

L'enveloppe des coûts estimés pour les travaux de construction pour l'ensemble du projet routier des Rez se monte à CHF 2'300'000.- TTC. Cette évaluation est basée sur des estimations de coûts 2008 établies conformément au règlement SIA 103 (édition 2003). La marge d'approximation de coût, à ce stade de projet est évaluée à +/- 20 %. Lors de l'élaboration

de l'EMPD concernant le crédit d'ouvrage, les prix auront été précisés sur la base de soumissions rentrées et la marge d'approximation aura été au moins réduite de moitié.

1.7.4 RC 702a - Planification intentionnelle de l'ensemble des travaux

La planification générale comprend toutes les étapes du projet, soit la 2^e étape de la correction routière de la Chaudanne, la modification de l'entrée du tunnel ferroviaire du MOB et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez".

	2008				2009				2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Validation par niveau stratégique, priorisation, mise en place du projet, recherche de crédit	■															
Octroi crédit d'étude COFIN	●															
Élaboration des bases pour le marché public pour l'ingénierie en matière de génie civil		■	■	■												
Recherche du crédit d'étude au Grand Conseil (EMPD)				■	■	■										
Marché public des prestataires de service d'ingénierie en matière de génie civil, jusqu'à l'adjudication				■	■											
Avant-projet, projet de l'ouvrage, appels d'offres, comparaisons des offres, propositions d'adjudication						■	■	■	■							
Procédure de demande d'autorisation (enquêtes travaux et expropriation)									■	■	■					
Recherche du crédit travaux au Grand Conseil (EMPD) sur base de soumissions rentrées									■	■	■					
Travaux												■	■	■	■	■

Tableau 2 : planning général des démarches et travaux

Le planning général est basé sur des hypothèses réalistes quant aux délais en lien avec les démarches nécessaires pour les marchés publics d'une part, et l'établissement des dossiers pour le passage d'un exposé des motifs et projet de décret devant le Grand Conseil vaudois, d'autre part.

Toutefois, si des compressions de délais (absence de recours, enquête avec un minimum d'observations ou d'oppositions à traiter, etc.) pouvaient être réalisées dans ces diverses démarches, il pourrait être envisageable de démarrer les travaux au plus tôt en été 2010.

1.8 Crédit d'étude sollicité

Les montants déjà engagés par le biais des moyens financiers libérés avec le crédit COFIN sont pris en compte dans le présent devis.

Une description complète des études encore à réaliser est faite au chapitre 1.6.

N° d'objet Procofiév 600'440

Architecte-aménagiste	CHF	25'000.-
Bureau d'aide au maître d'ouvrage	CHF	80'000.-
Campagne de sondages géotechnique et géologiques	CHF	430'000.-
Constats avant travaux	CHF	25'000.-
Essais sur les matériaux	CHF	25'000.-
Étude des concepts de soutènement et des ouvrages	CHF	50'000.-
Étude d'impact sur l'environnement	CHF	70'000.-
Expert géotechnique	CHF	25'000.-
Expert structure	CHF	25'000.-
Ingénieur géomaticien/géomètre	CHF	50'000.-
Mandataire principal (ingénieur civil, géologue, géotechnicien)	CHF	1'000'000.-
Photomontage	CHF	35'000.-
Divers et imprévus (~10%)	CHF	185'000.-
TOTAL HT	CHF	2'025'000.-
TVA (7.6%) (arrondi)	CHF	155'000.-
TOTAL CRÉDIT DEMANDÉ TTC	CHF	2'180'000.-

Les coûts sont évalués selon l'expérience du SR et le calcul des honoraires du mandataire principal, d'après les coûts estimés de l'ouvrage (RPH 103).

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût de ces études telle qu'indiquée au poste " divers et imprévus " est évaluée à 10% du montant prévu pour les projets et travaux. Les coûts de renchérissement (pour les travaux en lien avec les sondages) seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Ces projets de correction de route cantonale ont été étudiés par le bureau technique du Service des routes de l'Etat de Vaud, avec l'appui de divers mandataires spécialisés au vu de la complexité des aménagements projetés. Le projet a été amené à un degré d'analyse permettant de préparer un devis d'études et un dossier technique partiel correspondant aux usages du métier.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs du Service des routes seront épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les études mentionnées au chapitre 1.8 répondent à l'objectif de préparer les dossiers techniques pour corriger, réhabiliter et assainir ces deux tronçons routiers en mauvais état et qui ne répondent plus aux besoins actuels du trafic routier.

Un prochain EMPD permettra ensuite de disposer des moyens financiers pour procéder à la remise en état de ces deux tronçons routiers.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet n° 600'440

En CHF

Intitulé	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'État	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'État	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	1'190'000	800'000	190'000	0	2'180'000
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'État	1'190'000*	800'000	190'000	0	2'180'000

* dont CHF 390'000.- du crédit COFIN

Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront modifiées dès l'adoption de cet EMPD par le Grand Conseil.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur dix ans à raison de CHF 218'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

$$\frac{\text{CHF } 2'180'000 \times 5.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 60'000.-$$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Les corrections routières feront partie du réseau des infrastructures routières vaudoises.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du Service des routes affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Les communes territoriales ne participent pas financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité. Il n'y a donc aucune conséquence pour les communes territoriales.

Pas d'effet direct sur la commune concernée, à l'exception de l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité pour les usagers.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Même si ce n'est pour l'instant qu'un crédit d'étude, le projet final respectera les principes du développement durable. Ce projet a donc fait l'objet d'une analyse avec la boussole du développement durable, les résultats sont présentés sous forme graphique ci-après :

Agenda 21

ETAT DE VAUD

Boussole du développement durable - Résultat d'évaluation Graphique radar

Action/Réalisation:

Libellé : RC 705 - La Chaudanne - Projet SR04 Variante 1



2 Très favorable
1 Favorable
0 Sans effet
-1 Défavorable
-2 Très défavorable

Service : SR

Département : DINF

Révisé le : 29.01.2008

Ce projet n'a que très peu d'incidence sur l'environnement. On relèvera toutefois que la réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de qualité de l'air et du climat (amélioration des conditions de circulation pour les TI (transports individuels), suppression de "stop and go" dans le trafic).

Ce projet a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

3.8 Programme de législation (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant

3.9 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Comme expliqué sous ch. 1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation de ce tronçon routier résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art. 20, al. 1er, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité (art. 8 LRou) définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS). Les travaux projetés consistent donc en l'exécution d'une tâche publique prévue par la loi et remplissent le critère du principe de la dépense liée.

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché ; le critère de la quotité de la dépense est donc rempli (cf. ch. 1.3 et 1.6).

Les travaux doivent en outre être engagés dans les meilleurs délais afin de garantir la sécurité des usagers sur ce tronçon dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels (cf. ch. 1.4).

Au vu de ce qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent donc être qualifiés de charges liées. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163 al. 2 Cst-VD.

3.10 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (Réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Celui-ci est entré en vigueur depuis le 1^{er} août 2008.

3.11 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant

3.12 Simplifications administratives

Néant

3.13 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En CHF

Intitulé	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	60'000	60'000	60'000	180'000
Amortissement	0	218'000	218'000	218'000	654'000
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	278'000	278'000	278'000	834'000
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	278'000	278'000	278'000	834'000

4 POSTULAT ALBERT CHAPALAY CONCERNANT LA RC 702A

demandant au Conseil d'Etat d'établir l'inventaire des secteurs routiers étroits et dangereux sur la route cantonale 702a au Pays-d'Enhaut et de présenter au Grand Conseil un programme de travaux d'assainissement en prenant en compte la nouvelle loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

4.1 Rappel du postulat

Préambule

Les routes qui relient le Pays-d'Enhaut à la Riviera sont enregistrées dans l'ordonnance fédérale du 8 avril 1987 (725.116.23) sous les dénominations suivantes

- VD 190 Frontière cantonale Fribourg - Rossinière - Jonction H 11 Château-d'Oex ;
- VD 11 Jonction N9 Aigle - Col des Mosses - Château-d'Oex - Rougemont - Frontière cantonale Berne.

Par contre, le Canton de Vaud a donné à l'axe routier La Tine - Le Vanel qui traverse tout le Pays-d'Enhaut la dénomination 702a. En tenant compte des travaux entrepris sur la route du Col des Mosses, c'est donc la route principale 702a qui relie le Pays-d'Enhaut à la jonction autoroutière N12 à Bulle qui est maintenant concernée. Pour sa part le Canton de Fribourg, après d'importants travaux, termine actuellement les aménagements routiers dans le village de

Montbovon. En plus le contournement de la ville de Bulle - La Tour-de-Trême est en phase d'exécution. Les travaux seront terminés, normalement, en 2009.

Constatations

Plusieurs tronçons de la route 702a présentent de réels et importants dangers dus à la sinuosité et l'étroitesse de la chaussée. Des travaux pour donner un gabarit correct à cette route principale de montagne sont, à plusieurs endroits, réalisables sans difficultés majeures. Les capacités techniques et les exemples sont légions dans le secteur de La Tine (frontière Vaud - Fribourg). Par contre l'absolue nécessité subsiste de réaliser quelques ouvrages, notamment au lieu-dit La Chaudanne où le croisement avec la ligne du chemin de fer Montreux Oberland Bernois présente le risque de trouver un train routier, voire un car, qui se renverse sur la voie du MOB. Depuis plusieurs années, cette situation a été signalée au Service des routes du canton. Le passage des poids lourds à 40 tonnes n'améliore pas la situation. Pour sa part, la compagnie du MOB est prête à faciliter les travaux en démolissant la vieille gare et en reconstruisant une petite halte utile aux usagers.

En amont de Château-d'Oex, en direction de Rougemont, plusieurs interventions sont aussi nécessaires, car la chaussée aval s'effondre progressivement et un passage à niveau avec le MOB doit aussi faire l'objet d'un assainissement.

Programme souhaité

Ainsi pour le Pays-d'Enhaut, situé à l'Est du canton, il est urgent de préparer les dossiers administratifs et techniques qui prennent en compte la nouvelle loi citée en titre (Lfinfr.) votée le mois passé par les Chambres fédérales.

A titre d'exemple, un courrier daté du 20 juin 2005 de l'Office fédéral des routes (OFROU) à la Division des routes cantonales du Canton de Vaud stipulait :

"... Or le chantier de La Chaudanne, même s'il semble tout à fait justifié du point de vue strictement routier, se déroulera pour sa plus grande partie au-delà de la période du programme pluriannuel 2004-2007. Il ne pourra donc plus bénéficier de subventions accordées dans le cadre de la législation actuelle sur les routes principales, mais il sera financé par le biais des forfaits annuels globaux versés aux cantons, dès la mise en vigueur de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), c'est-à-dire dès 2008.

La présente prise de position ne signifie en aucune façon que le projet est refusé ou que son opportunité est mise en cause. Seul son financement ne peut plus être envisagé selon la procédure en vigueur jusqu'ici".

A la lecture de ces informations et en vertu des nouvelles décisions de la Lfinfr, il est impératif de mettre en oeuvre une planification et un programme cohérent pour des réalisations qui doivent être présentées dans le courant du printemps 2007.

L'objectif du postulat s'inscrit parfaitement dans la poursuite des travaux administratifs et techniques qui permettront au Conseil d'Etat de présenter une vision d'avenir. Comme expliqué en préambule, la concordance avec les possibilités de jonction sur la N12 à Bulle est importante.

Par ailleurs, au niveau de la sécurité, il ne s'agit pas d'attendre qu'un grave accident survienne pour entreprendre des travaux indispensables.

Par avance je remercie le Conseil d'Etat pour la diligence dont il voudra bien faire preuve, afin de répondre à ce postulat et utiliser ainsi les nouvelles possibilités financières offertes par la Confédération.

Les Moulins, le 3 octobre 2006. (Signé) Albert Chapalay

4.2 Réponse du Conseil d'Etat

Le postulat a été pris en considération par le Grand Conseil en date du 1^{er} mai 2007. Il a été transmis au Conseil d'Etat pour que ce dernier puisse intégrer la demande du député Chapalay dans la planification 2007-2010 des prochaines améliorations à apporter au réseau vaudois, selon les conclusions du rapport de la commission chargée d'examiner le postulat.

Le chapitre 1.1.3 a présenté l'historique des importants travaux réalisés ou en cours depuis 1968 entre la jonction autoroutière de Bulle et la frontière bernoise.

Le présent exposé des motifs et projet de décret répond ainsi aux demandes formulées dans le postulat du député Chapalay, en sollicitant du Grand Conseil un crédit d'étude pour les tronçons de la Chaudanne et du virage au lieu dit "Les Rez" entre Rossinière et Château-d'Oex qui constituent les derniers points faibles de la liaison Bulle- Montbovon (voir notamment chapitres 1.1.4 et 1.3).

La phase suivante consistera à solliciter le crédit d'ouvrage en 2010 pour ces deux tronçons sur la base des résultats des études réalisées dans le cadre du présent projet de décret.

Lors de futures planifications routières, l'amélioration des tronçons suivants, mais qui présentent un degré de priorité nettement moindre, sera évaluée :

- la suppression du passage à niveau du chemin de fer MOB des Borsalets entre Château-d'Oex et Flendruz, avec la réalisation d'un ouvrage dénivellé ;

- le contournement des Moulins ;
- la correction du virage de Flendruz.

5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil

- d'adopter le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Albert Chapalay concernant les secteurs routiers sur la RC 702
- d'adopter le projet de décret ci-après :

PROJET DE DÉCRET

accordant un crédit d'étude de CHF 2'180'000.- pour la 2e étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "La Chaudanne", ainsi que pour la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" sur la commune de Rossinière (RC 702a)

du 18 mars 2009

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'étude de CHF 2'180'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études de la 2^e étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "la Chaudanne", ainsi que la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" sur la commune de Rossinière (RC 702a).

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte "*Dépenses d'investissement*" et amorti en dix ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

² Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 mars 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean