

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit cadre de 12'700'000 francs pour le renforcement au trafic 40t du solde des ouvrages de la RC 705a (Col des Mosses - axe 40t prioritaire)

La commission nommée pour étudier l'objet cité en titre s'est réunie le 18 mai 2009 à la Grande Salle de Mex. Elle était composée de Mmes et MM. les députés Ginette Duvoisin, Anne-Marie Depoisier, Véronique Hurni, Susanne Jungclaus Delarze, Jean Guignard, Claude-André Fardel, Pierre-André Pidoux, Michaël Buffat, Jean-Marc Chollet, Eric Walther, Grégory Devaud, Rémy Pache et de Philippe Cornamusaz, premier membre désigné, confirmé en début de séance président rapporteur.

M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF) était accompagné de M. Jean-Bernard Pfander, chef de projet, de M. Sébastien Nendaz, chef de la section Ouvrages d'art, et de Mme Christine Laub, secrétaire, qui a pris avec diligence les notes de séance, ce dont nous la remercions.

M. Cornamusaz, premier membre désigné, ouvre la séance en saluant les membres de la commission ainsi que les représentants de l'Etat et les remercie de leur présence.

Il prie le service de remercier également la Municipalité de Mex qui a mis à disposition les locaux.

M. Marthaler fait un bref historique des 40 tonnes (40t). Un premier crédit d'étude de 1,4 millions de francs a été voté en 2004 pour la mise en conformité du réseau routier vaudois aux 40t, puis a suivi une demande de crédit d'ouvrage de 14 millions de francs pour permettre de débiter les travaux et, au vu des surprises rencontrées lors de ces travaux, un complément a été voté en octobre 2008 pour un montant de 4,5 millions de francs, rallonge qui annonçait la présente demande de crédit d'ouvrage.

M. Marthaler informe que cette route est classée comme route principale suisse, statut qui permet au canton de bénéficier de subventions fédérales. La RC 705 ne sert pas uniquement à relier le Pays-d'Enhaut au Chablais, mais sert aussi d'itinéraire de délestage (axe Nord-Sud) lorsqu'il y a un problème sur l'autoroute. Lors de la construction des ouvrages, dans les années 1940, ils avaient été dimensionnés pour des camions de 13t, ce qui est actuellement totalement insuffisant. Donc, sans le passage aux 40t, des travaux auraient de toute manière été nécessaires.

M. Marthaler nous précise qu'on ne peut pas reprocher à un utilisateur d'être la cause des dégâts. Concernant l'armée et ses chars de combats, ceux-ci ne circulent sur les ouvrages que du côté amont de la chaussée "collé à la montagne" afin de ne pas faire peser le poids de tels véhicules sur les estacades. Pour les travaux sur la route et le rail, une commission des partenaires a été mise en place ; les Transports Publics du Chablais (TPC) connaissaient les plannings du Service des Routes (SR), mais

des dégâts dus aux forces de la nature ont imposé des travaux sur la ligne de chemin de fer.

On nous confirme que la coordination existe et qu'un papillon d'information rédigé en commun entre les TPC et le SR est disponible.

La route des Mosses est "accrochée à flanc de coteau" et comporte un nombre élevé d'ouvrages d'art, essentiellement des estacades. Le passage de véhicules de 60t, voire de 70t, n'est pas encore à l'ordre du jour. De plus, c'est la charge par essieu qui est à prendre en compte, plutôt que le poids total du véhicule. On nous précise que les ouvrages renforcés aux 40t dans le cadre de ces crédits pourront supporter des 60t vu que la charge par essieu est déterminante ; cependant les ouvrages considérés aujourd'hui comme aptes au trafic 40t, où aucune intervention n'est prévue, devront être réexaminés et éventuellement renforcés pour un passage aux 60t.

La commission se demande où s'inscrit cet exposé des motifs et projet de décret au sein de la vision globale du programme de remise en état des routes cantonales vaudoises. Tout le canton a passablement de dégâts sur ses routes cantonales.

M. Marthaler mentionne un rapport, ainsi qu'une vision stratégique en cours d'élaboration, qui conduiront à des investissements importants sur une durée de 15 à 20 ans. Le DINF est conscient que le SR possède un gros retard concernant l'entretien des routes cantonales, en général. Le montant sera très important afin que l'entretien soit assuré sur le long terme et des moyens supplémentaires devront être mis en œuvre. On nous confirme également que les routes en traversée de localité seront prises en compte dans ce programme.

Un commissaire demande si l'hiver rigoureux que nous venons de traverser aura des incidences sur le coût des travaux de la RC 705.

On nous répond que ces estacades sont déjà fortement dégradées et qu'il ne devrait pas y avoir d'augmentation importante du montant des travaux.

Autre souci sur ce tracé, le glissement de la Frasse. Les travaux seront terminés d'ici 2 à 3 ans et le glissement se poursuivra encore quelques années.

M. Marthaler précise que les 40t peuvent tout de même passer, mais que la vitesse est limitée à cet endroit à cause de la sinuosité de la route.

Vote de la commission:

Article 1 : approuvé à l'unanimité.

Article 2 : approuvé à l'unanimité.

Article 3 : Le décret de 12'700'000 francs est une dépense liée.

Les membres de la commission acceptent à l'unanimité et recommandent au Grand Conseil d'entrer en matière sur le projet de décret précité.

Trey, le 2 juin 2009.

Le rapporteur :
(Signé) *Philippe Cornamusaz*