

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de
CHF 5'430'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 639
entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur le territoire des communes de
Savigny et Forel (Lavaux)**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 13 Février 2014 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Eric Züger et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Laurent Miéville était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Dominique Blanc (chef du SR), Federico Molina (adjoint chef du SM), Hugues Tanoh (responsable du bureau technique du SR) et Christian Robert-Grandpierre (ingénieur chef de projet au SR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD

Cet EMPD relève d'une obligation de l'Etat sur un tronçon de route dégradé dont l'état nécessite d'intervenir pour l'assainir. Le moment d'intervenir est venu, si on tarde il faudra un investissement plus important. Cet EMPD intègre également la dimension de la sécurité : vu l'accroissement de la circulation et notamment des poids lourds, il est nécessaire d'adapter certains virages. Ce projet routier a été mené en coordination avec la commune concernée.

Il s'agit d'une réfection classique de route. On ne la met pas aux normes VSS, qui conduiraient à des chaussées trop larges : selon ces normes, si le croisement entre voitures est à 80 km/h, le croisement voiture/camions devrait se faire à 50 km/h. Mettre cette route aux normes VSS d'un croisement de deux poids lourds à 80 km/h serait démesuré. La largeur de route et la vitesse de croisement sont adaptées en fonction du trafic véhicules et poids lourds et du nombre de croisement prévus. Comme il y a peu de croisement de poids lourds, la largeur de route sera de six mètres, avec une correction des virages dangereux. Pour les virages, il s'agit principalement de régler des problèmes de visibilité. Certains rayons ont été modifiés, des arasés élargis à deux mètres. Pour le reste on est principalement sur l'ancien tracé. Bien entendu, les accotements sont soignés afin d'éviter une dégradation liée au trafic des quarante tonnes.

3. DISCUSSION GENERALE

Même si l'Etat applique des normes « restreintes », cela ne créent-il pas une obligation de refaire toutes les routes ? Y a-t-il une planification financière ?

Le CE a choisi une politique de priorité d'investissement suite à une identification du niveau de dégradation des chaussées. Une stratégie d'investissement a été mise en place : jusqu'à l'horizon

2018, les investissements émarginent au projet de financement. De plus, une gestion plus souple des TCA permet de mener à terme les projets jugés prioritaire par une réflexion par enveloppe.

Les travaux prévus par cet EMPD sont-ils dus aux retards d'entretien liés à la période d'austérité financière ? En cas d'intervention plus rapide, combien aurait-on économisé ?

La cheffe du DIRH confirme cette analyse. Si l'intervention avait eu lieu il y a une dizaine d'années, elle aurait été de moindre importance. Mais on profite de cette intervention pour améliorer la route au niveau de la dangerosité et des virages.

Des trois variantes étaient proposées, la troisième a été retenue. Selon quels critères ?

Le choix se fait principalement selon une clef coûts/durabilité. La variante « Démolition et reconstruction de la superstructure » a été écartée pour des raisons de coûts, surtout pour une route à trafic modéré. La variante « Dégrappage de l'enrobé » écartée car il y a des HAP qu'il faudrait placer en décharges. Comme ils sont stabilisés et qu'il n'y a pas de zones de protection des eaux particulières, on a choisi de les recouvrir, d'où la variante « Conservation de la structure ».

4. LECTURE DU TIRÉ À PART

1.5 Crédit sollicité

Les acquisitions de terrains sur zones agricoles sont-elles compensées ?

Il n'y a qu'un hectare de terres d'assolement, prises sur la part cantonale.

1.5.3 Devis

Le montant pour l'acquisition des terrains de Fr. 134'000.- est différent de celui apparaissant sous chiffre 1.5.1, qui est de Fr. 71'000.- Est-ce les frais de géomètres qui justifient cette différence ?

Le chef du SR confirme que la différence est liée aux frais, notamment de géomètre.

5. EXAMEN DU PROJET DE DECRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'430'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 639 entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 14 députés présents.

Oron-la-Ville, le 7 mars 2014

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*