

**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'investissement de CHF 18'600'000.- pour financer le réaménagement
de la route RC 422-B-P entre Cronay et la rivière de la Menthue,
sur le territoire de la commune de Cronay**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 22 mai 2014 à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne et était composée de Mme Annick Vuarnoz, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville, Eric Züger, Alexandre Rydlo, Michel Renaud (remplaçant Ginette Duvoisin), Raphaël Mahaim (remplaçant Olivier Mayor), Jean-Luc Bezençon (remplaçant François Debluè) et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée pour cet objet de MM. Vincent Kraysenbühl (directeur général de la DGMR) et Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière DGMR).

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

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD concerne la route qui relie Yverdon-les-Bains à Thierrens, pour continuer ensuite sur Moudon, une route principale qui fait partie du réseau de base. Cette route est inscrite sur les réseaux prioritaires pour la circulation des 40 tonnes, ce qui a de l'incidence notamment sur les emprises. Or, les caractéristiques de cette route sont inadaptées par rapport au trafic : elle n'est pas aux normes VSS en terme de largeur et a une couche de roulement très dégradée. Raison pour laquelle il a été décidé d'intervenir sur ce tronçon de manière lourde. Cette route va dès lors vivre des travaux importants. Pour optimiser les coûts et augmenter la sécurité des usagers et des ouvriers qui vont travailler sur cette réfection, la visibilité étant faible sur certains tronçons, il a été décidé de fermer cette route durant les travaux, soit pendant dix mois, à l'instar de ce qui a été fait pour la RC-559 (route dite du Golfe). Un itinéraire de déviation a donc été déterminé.

Le chef de la division infrastructure routière DGMR décline cinq objectifs principaux du projet :

1. rénover la superstructure qui présente beaucoup de dégâts : réparations de fissures, problèmes de profils en long et de dévers inversés ou incorrects, bords de chaussées endommagés de part et d'autre sur 80% du tronçon concerné ;
2. disposer de caractéristiques géométriques homogènes sur ce tronçon, dans la suite des travaux menés en 2004 sur le tronçon se situant à l'Ouest entre la rivière de la Menthue et Donneloye, le tronçon à l'Est ayant lui des caractéristiques correctes ;
3. mettre en conformité ce tronçon avec les normes VSS, notamment le virage dit de l'Estacade trop étroit qui pose des problèmes de visibilité importants ;
4. traiter de manière durable le problème de la falaise aval assez raide en cours d'érosion et proche de la chaussée qui se situe dans le secteur du virage de l'Estacade ;

5. répondre à l'importante accidentologie constatée : vingt accidents répertoriés par la police entre 2005 et 2013, avec douze blessés légers.

L'intervention part du village de Cronay en direction de l'Ouest, jusqu'à la Menthue. Un premier tronçon est purement routier, avant la zone de l'Estacade où la largeur de la chaussée se réduit à 5 mètres 60, une largeur est totalement insuffisante pour que les camions, comme les cars portaux (cinquante par jour) puissent prendre leur virage sans empiéter sur la voie voisine.

Dès lors que l'on se situe dans un secteur de glissement et de roches altérées, plusieurs variantes ont été évaluées pour élargir la route :

1. une estacade simple s'appuyant sur le mur aval existant, solution peu durable écartée du fait que la falaise aval est en cours d'érosion ;
2. une estacade s'appuyant sur des micros pieux d'un diamètre de 20 cm chemisés par un tube métallique, une solution relativement économique à la construction mais peu durable car l'acier n'est pas protégé et s'érode rapidement ce qui nécessiterait un entretien dans quelques années ;
3. une estacade posée sur des pieux en béton forés et tubés qui s'appuient de manière durable sur la molasse en bon état, avec un entretien usuel.

Cette troisième variante a été retenue, avec une option pour optimiser la surveillance et l'entretien de cet ouvrage : il s'agira non pas de poser l'estacade sur un remblais, ce qui ne permettrait plus de voir la dalle et l'état des pieux, mais de maintenir un « vide sanitaire » qui permettra d'accéder aisément à la structure et empêchera que l'humidité ne s'accumule dans ce secteur.

Concernant la déviation, la chaussée sera fermée pour limiter la durée des travaux, mais les véhicules d'urgence et les bus qui pourront continuer à emprunter cette route, sauf dans le secteur de l'Estacade où une petite déviation sera mise en place. Pour maintenir les services d'urgence et les horaires.

3. DISCUSSION GENERALE

Dans le secteur de l'Estacade, l'option de démolir le mur amont de 85 mètres a-t-elle été étudiée ?

Dans ce secteur, la molasse est altérée en surface. On devrait donc dans cette option revoir complètement le profil de la route. Or, avec une telle intervention la pente actuellement de l'ordre de 6% passerait à 8% voire 9%, ce qui est trop important dans ce genre de secteur, notamment en hiver.

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

6. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 3 juin 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*