

**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 4'500'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 30-B-P entre Bussy-Chardonney et Clarmont sur le territoire des communes de Bussy-Chardonney, Reverolle et Clarmont

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 3 mars 2015 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger, Daniel Brélaz, Michele Mossi, Alexandre Rydlo, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR), Pierre Bays (chef division infrastructure à la DGMR) et Laurent Tribolet (chef division entretien à la DGMR).

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 – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Cet EMPD concerne une route importante entre Bussy-Chardonnex et Clarmont, qui sert de route de déviation lorsqu'il y a des problèmes importants sur l'autoroute. Il s'agit d'une route dans un état de dégradation avancé, avec la couche supérieure qui se détache, un affaissement du soubassement, une déformation générale sur la chaussée. Elle a fait l'objet de 18 prélèvements qui ont confirmé ces problématiques. Aussi, c'est un assainissement complet de ce tronçon qui est proposé par cet EMPD de 4,5 millions, pour des travaux en deux phases qui s'étaleront sur 18 mois.

L'état général de la chaussée est dégradé : les bords sont touchés, sans accotement, avec beaucoup de fissures ont été rafistolées par les équipes d'entretien. Par ailleurs, on constate un important orniérage, jusqu'à 5 cm de profondeur, ce qui pose des problèmes de sécurité. De plus, il y a une mauvaise visibilité dans un virage en direction de Bussy-Chardonney, qui ne correspond pas aux règles de sécurité pour une route à 80 km/h. Enfin, dans le secteur du collège, en accord avec la commune, des mesures seront prises pour améliorer la sécurité des piétons grâce à des aides à traverser (îlot central, kit écoles avec signalisation lumineuse et réduction de la vitesse à 60 km/h). Cela permettra de sécuriser la traversée entre le collège et le parking de l'autre côté de la route, où beaucoup d'enfants sont déposés et repris. Comme le maillage du réseau routier le permet, les travaux prévus en deux phases seront réalisés route fermée, ce qui permet d'améliorer la sécurité des usagers, des ouvriers, tout en améliorant la qualité de l'intervention.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Pourquoi la durée des travaux prévus est-elle si longue ?

On va travailler en profondeur : on va traiter les revêtements qui ont pollués aux SAP, évacuer la fondation existante, remettre la fondation. Il y aura une grosse étape à l'été 2015, puis une deuxième en 2016 avant la pose des tapis.

Est-il normal d'attendre un tel état de dégradation avant d'intervenir ?

Il y a eu un coup d'arrêt à l'entretien des routes cantonales pendant la crise ; si les finances avaient été saines, ce tronçon à l'instar d'autres aurait dû être refait plus rapidement. Dans le cas précis, le projet est relativement complexe d'un point de vue technique, il y a eu des discussions avec les communes sur les aménagements (pistes cyclables, aides à traverser, etc.) et la problématique de l'évacuation des eaux usées a nécessité de longues discussions.

A l'heure actuelle nous rattrapons les retards accumulés : on estime qu'il faut investir entre 22 et 25 millions par année pour un entretien correct du réseau routier cantonal. Jusque dans les années 2006 / 2008, on est descendu à 5 millions par année ! D'où la stratégie des crédits cadres doublée d'EMPD spécifiques afin d'y aller d'un bon coup. Pour ce rattrapage on est limité financièrement et aussi en terme de ressources humaines : il y a un seuil de travaux qui peuvent être pris en charge par les entreprises, sans compter que pour favoriser les entreprises locales on met en soumissions des lots fractionnés dans les procédures de marchés publics.

On doit acquérir environ 3000 m² de terres agricoles. Y a-t-il un accord avec les propriétaires ? Ces surfaces seront-elles compensées ou prises sur le quota cantonal ?

Selon la procédure usuelle, avant d'aller puiser dans la réserve cantonale des surfaces d'assolement on s'adresse à la commune s'il y aurait des surfaces de compensations à proposer. Dans ce cas, les communes n'avaient pas de surfaces à offrir, dès lors elle sera prise sur le quota cantonal. L'enquête pour l'expropriation n'a pas suscité d'opposition. Les propriétaires sont indemnisés, on trouve le détail au point 1.5.1 en page 7.

Après travaux, ce tronçon sera-t-il adapté au trafic des 40 tonnes ?

Cette route accueille 50 poids lourds par jour. Avec un élargissement à 7 mètres, elle pourrait en accueillir plus.

4,5 millions pour 1400 mètres de route. N'est-ce pas cher pour de l'entretien différé ?

Si cette intervention a un coût élevé, ce n'est pas seulement parce qu'il y a des entretiens différés, mais aussi parce qu'il y a augmentation de son gabarit pour améliorer la sécurité, dans un contexte où la visibilité n'est pas garantie pour un trafic à 80 km/h.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.4.2 Profil type retenu

On a choisi une chaussée de 7 mètres alors que la norme VSS préconise 7 m 30 ? Pourquoi ne diminue-t-on pas légèrement les accotements d'un mètre pour atteindre ce standard ?

Pour définir la largeur de la chaussée, on prend en compte le volume de trafic et les probabilités de croisements poids lourd / poids lourd et poids lourd / voiture. Avec un trafic relativement faible, 3400 véhicules / jours, on admet que c'est une largeur suffisante. Pour l'économie générale du projet, on tient compte de l'emprise et des expropriations. Ceci dit, les accotements d'un mètre sont les standards sur le réseau routier, en dehors de certaines routes de montagne. Et ce afin d'assurer une facilité d'entretien et une sécurité accrue de la route, par exemple si un camion roule sur l'accotement ou pour la visibilité dans les virages.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 30-B-P entre Bussy-Chardonney et Clarmont sur le territoire des communes de Bussy-Chardonney, Reverolle et Clarmont

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 final sur le projet de décret

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

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 5 mars 2015.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*