

**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-cadre
de CHF 8'640'000.- pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art
du réseau routier cantonal pour la période 2015-2018**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 10 décembre 2015 au Domaine de la Ville de Morges, ch. de la Morgette 2, 1110 Morges, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, de MM. MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, Eric Züger, François Debluë, Martial de Montmollin, Michele Mossi, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général 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. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH explique que ce crédit cadre s'inscrit dans la stratégie ROC 2020 (Routes cantonales à l'horizon 2020 : lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau) . Une stratégie globale placée sous l'angle de la sécurité, des besoins des usagers, de l'entretien patrimonial ayant pour objectif de maintenir un état acceptable du réseau routier cantonal en choisissant le bon moment de l'intervention, sur la base d'une méthodologie de priorisation des interventions. Suite au premier crédit-cadre 2012-2015 pour la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal, ce second crédit-cadre concerne la période 2015-2018.

Le principe général vise à déterminer le meilleur moment de l'intervention, sur la base de critères et d'analyses croisées afin de déterminer le meilleur rapport coût – efficacité. Il s'agit dans le fonds d'éviter d'intervenir trop tôt et, autant que faire se peut, d'éviter l'intervention d'urgence qui met en danger les usagers de la route voire obligerait à condamner des axes routiers. Dix ouvrages d'art ont ainsi été sélectionnés dans ce crédit-cadre, qui ont un degré d'intervention prioritaire au regard de l'inventaire général des ouvrages d'art.

Pour rappel, il y a plusieurs outils de financements pour l'entretien des ouvrages d'art : le budget de fonctionnement pour les petites interventions ponctuelles et d'urgences, s'élevant à environ 1,2 millions par an, pour les gros objets, une demande de crédit spécifique est présentée et, enfin, pour les objets « moyens », les crédits-cadres.

Pour prioriser les interventions, la DGMR dispose de plusieurs outils :

- tous les cinq à sept ans, chaque pont est inspecté. Ces inspections permettent d'attribuer une note globale à chaque ouvrage sur une échelle de 1 à 5. L'objectif est d'amener la moyenne de notre parc d'ouvrage à la note 3 (cf. la matrice, p. 3 EMPD).

- La collaboration avec la division entretien de la DGMR qui permet de faire remonter les informations du terrain.
- L’inventaire des murs de soutènement, qui est terminé pour l’ensemble du canton. Il donne un état des ouvrages, et fournit une analyse de risque. Les murs proposés dans le présent crédit-cadre ayant été identifiés comme nécessitant des mesures d’urgence.

Passage en revue des objets concernés par l’EMPD

Le chef de la division infrastructure routière DGMR passe en revue les objets (cf. annexes de l’EMPD où on trouve les photos et plans). Il répond directement aux questions posées.

Annexe 1 : RC 60 C-S - Pont sur le Boiron – STEP, commune de Villars-sous-Yens

Il est aujourd’hui nécessaire d’intervenir sur ce pont rénové en 1950. Les ouvrages voutés sont très résistants tant qu’il n’y a pas d’infiltrations d’eau (dessiccation du mortier entre joints et risque liés au gel). Aujourd’hui il y a des problèmes d’infiltrations, d’où le souhait de rendre le tablier étanche afin de redonner une durée de vie importante à cet ouvrage.

Annexe 2 : RC 151 B-P - Mur après le col du Mollendruz direction Le Pont, Mont-La-Ville

Sur cet ouvrage, une glissière provisoire a dû être posée pour éviter que les charges routières arrivent trop près de la tête du mur. Il y a en effet un risque d’effondrement. Il s’agit de traiter ce cas de manière pérenne.

Annexe 3 : RC 251 B-P - Mur sortie La Sarraz en direction de Pompages (n° 4166)

On a prolongé la durée de vie de ce mur en moellon, avec de l’entretien courant, mais on constate qu’on n’arrive plus ainsi à garantir la durée de vie de ce mur qui commence à avoir de problèmes de gonflement. Il faut donc intervenir, la situation particulière étant qu’il y a une voie CFF en aval : un effondrement même partiel mettrait dès lors en danger l’exploitation ferroviaire. La demande de crédit concerne le mur supérieur : Le mur du bas, vu qu’il sert à soutenir la route est de la responsabilité de l’Etat et non des CFF, mais il est en bon état.

Annexe 4 : RC 429 C-S – Murs à Oppens

Il s’agit d’un mur qui est « cuit », probablement suite à un problème de gel ou de manque de ciment à la construction. Or il s’agit d’un tronçon relativement important connaissant un important trafic poids lourd lié notamment à l’exploitation des gravières dans le secteur de Bioley-Orjulaz.

Annexe 5 : RC 702 B-P - Passage inférieur de la Combabelle

Sur ce pont au Pays d’Enhaut, les murs d’aile se détachent du tablier, à cause d’un problème de fondation. L’objectif est de les fretter, soit ceinturer les deux murs qui sont face-à-face pour les stabiliser, une solution durable et économique.

Annexe 6 : RC 705 B-P - Murs 104, 107 et 298, commune d’Ormont-Dessous

Sur les murs de la route du col des Mosses, plusieurs interventions ont été effectuées ces dernières années. Il s’agit ici d’intervenir sur trois d’entre eux : le 107 en amont sera remplacé, le 298 en aval sera renforcé en tête de mur par une longrine. Pour le 104, une nouvelle approche a été développée : plutôt que démolir ce mur en aval, procéder à un terrassement de 7 mètre de profond, avec des ancrages, le poids du mur existant sera utilisé pour équilibrer le nouveau parement qui sera mis sur la face aval, avec deux avantages : moins de matériau à mettre en place car on bénéficie du poids propre de l’ouvrage existant, et la possibilité de faire un terrassement de l’ordre de 80 centimètres de profondeur qui permettra de compléter la chaussée, en lieu et place d’un terrassement très profond qui augmente le risque durant les travaux et impactent la circulation de manière importante.

Annexe 7 : RC 705 - Réfection de longrines

Sur environ un kilomètre divisés en tronçons de 20 à 50 mètres, les glissières reposent sur une structure qui est en très mauvais état, au point que ces dernières risquent de ne pas jouer leur mission de retenir des véhicules en cas de choc. Il s'agit d'intervenir sur la partie supérieure du mur pour stabiliser la fondation de la glissière.

Annexe 8 : RC 714 B-P Pont de la Combe sur CFF

Cet ouvrage construit en 1979 n'a jamais fait l'objet d'entretien lourd. Il est temps d'intervenir sur les joints de chaussée, l'étanchéité et les bordures. Des gravas commencent à tomber sur les voies CFF : il s'agit d'assurer la sécurité de l'ouvrage et de l'exploitation ferroviaire. L'intervention n'aura pas d'impact sur l'exploitation ferroviaire.

Annexe 9 : RC 744 B-P Estacade de la halte de bus, Corsier-sur-Vevey et annexe 10 : RC 763-B-P – Estacade d'Epesses, route de la Corniche, Bourg-en-Lavaux

Pour ces ouvrages, les photos parlent d'elles-mêmes : on commence à avoir des éclatements de béton, une situation qui peut s'accélérer, c'est donc le moment d'intervenir. A Corsier-sur-Vevey une peinture anti-graffitis sera posée, afin de faciliter leur nettoyage.

Dans ce beau paysage, ne pourrait-on pas intervenir rapidement pour effacer les graffitis ?

Le principe d'intervention de la DGMR est le même que celui de l'OFROU : coupler les interventions esthétiques avec d'autres qui sont nécessaires. En effet, cela a un coût, provoque parfois des interruptions de trafic, et souvent les graffiteurs reviennent derrière.

Peut-on masquer ces ouvrages qui ont un fort impact sur le paysage avec de la végétation ?

Dans les années 80, des bacs à plantes ont été mis sur la bande d'urgence : les plantes avaient de la peine à pousser dans le contexte autoroutier, et la bande d'urgence ne jouait plus pleinement son rôle. L'OFROU est revenu en arrière pour libérer la bande d'urgence. Il y a aussi eu l'utilisation de peintures dans les tons verts, bruns, etc. mais ce n'est plus d'actualité à l'OFROU. Par ailleurs, il s'agit d'ouvrages qui font l'objet d'inspections régulières : mettre de la végétation nécessiterait un débroussaillage régulier, notamment afin de pouvoir procéder à ces inspections ; la DGMR est dès lors peu favorable à ce type de végétalisation.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Des ouvrages qui ne figurent pas dans ce crédit-cadre mais dans sont un état de dégradation important. Feront-ils l'objet d'une demande de crédit ?

Un crédit cadre 2019-2022 sera présenté suite à ce crédit 2015-2018 : les 1,2 millions au budget annuel de fonctionnement ne permettent en effet pas de financer ces interventions.

Quelles synergies y a-t-il avec les autres chantiers, par exemple de réfection de routes ?

Il y a une coordination des chantiers entre les divisions entretien et infrastructures de la DGMR, qui n'ont pas les mêmes horizons de planification : la division infrastructure planifie à 3 à 5 ans, la division entretien à un an. Le budget de fonctionnement est utilisé pour intervenir simultanément aux travaux prévus par la division entretien si les coûts ne sont pas trop importants. Inversement, la division entretien a connaissance de la planification des travaux de maintenance, et s'ils peuvent coordonner leur intervention ils le font.

Concernant les inspections et inventaires, l'Etat transmettra-t-il aux communes l'état des ouvrages sur les routes en traversées de localité les concernant ?

Une fois l'inventaire des murs de soutènement terminé et les notes attribuées aux ouvrages, les communes seront informées.

On lit au chapitre 1.3, p. 2 que « [l'application] permet également de déterminer le moment optimal d'intervention ayant le meilleur ratio coût/efficacité ». Comment cela est-il fait concrètement ?

La cible est de ramener l'ensemble du parc cantonal à la note moyenne 3. Lors d'interventions sur des ouvrages, le but est de les ramener à la note 2 : le rapport coût efficacité est basé sur l'analyse de divers types d'intervention, avec cette même cible pour l'état final de l'ouvrage.

Si les trous et fissures sont néfastes à la sécurité des ouvrages d'art, la nature elle se les réapproprie rapidement, notamment les reptiles et batraciens. Les passages pour ces espèces sont-ils maintenus ou prévus lors de ces interventions sur les ouvrages d'art ? La DGMR est-elle sensible à ces questions ?

Globalement, ces éléments sont intégrés, à l'instar d'un projet de « crapaud duc » qui est en cours, des interventions en faveur de la faune qui ont un coût. Avec cet EMPD, on est dans une situation d'entretien et rien n'est prévu, mais il y a déjà eu des demandes, par exemple de poser des niches à chauves-souris, notamment dans le secteur de Château d'Oex, des demandes auxquelles la DGMR est ouverte. De manière plus générale, lorsqu'on intervient sur des structures de soutènement, à l'instar des CFF si on arrive à utiliser des systèmes de type gabion (casiers en fers contenant des pierres), on le fait car on sait que c'est vite colonisé par la faune.

Les Monuments historiques (MH) interviennent-ils concernant certains ouvrages ?

Lorsque la DGMR intervient sur un monument classé, contact est pris avec les MH. Par exemple pour le passage sur la Venoge dans le cadre de l'étape 3 de la réhabilitation de la RC-1, il y a une discussion entre la DGMR et les MH sur les interventions.

4. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT-CADRE DE CHF 8'640'000.- POUR FINANCER LES TRAVAUX DE MAINTENANCE D'OUVRAGES D'ART DU RÉSEAU ROUTIER CANTONAL POUR LA PÉRIODE 2015-2018

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.

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 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 4 janvier 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*