

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

**EMPD accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 15'750'000.-
pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale RC 719
entre le village de Huémoz et le lieu-dit Les Tannes sur la commune d'Ollon**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 10 octobre 2013 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, Patrick Vallat, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Eric Züger, Michele Mossi et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Olivier Mayor était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de M. Dominique Blanc, chef du SR, et de M. Christian Heubi, ingénieur chef de projet DFN (Dégâts des Forces de la Nature) 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

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD est très attendu, puisqu'il s'agit de l'un des objets les plus détérioré du réseau routier cantonal. Il s'agit d'un tronçon situé dans une région accidentée et soumise aux pressions météorologiques liées à des hivers rudes, dans une zone de terrains très instables avec des mouvements géologiques plus importants qu'on ne le pensait. En plus des difficultés évoquées, cette route est pourvue d'une chaussée très étroite, étroitesse qui est accentuée en hiver lorsque l'on dégage la neige sur les côtés. Cette route connaît un trafic légèrement inférieur à 5000 véhicules/jour, avec en hiver des pointes jusqu'à 10'000 véhicules/jour. C'est par ailleurs une route qui ne peut être fermée au trafic, car il s'agit du seul axe d'accès à Villars depuis Ollon pour les poids lourds. Le maintien de cette route est dès lors nécessaire à la vie économique de Villars, un fleuron des Alpes vaudoises.

Compte tenu des fortes pressions météorologiques durant le printemps, la route Huémoz – Les Tannes était fortement détériorée. Par voie de conséquence, il a été décidé de faire des travaux d'urgence sur cette route en 2013, vu le risque de devoir fermer cet axe durant l'hiver. A cette fin, un crédit supplémentaire entièrement compensé par le Service de la mobilité d'un montant d'environ Fr. 500'000.- a été soumis à la COFIN. En vue de l'exploitation hivernale, le service d'entretien a aussi effectué des réfections d'enrobés sur cette chaussée dégradée, le tout dans le but d'offrir une circulation en deux sens durant l'exploitation hivernale.

L'ingénieur chef de projet au SR explique qu'il s'agit d'une correction d'environ un kilomètre à la sortie de Huémoz en direction de Chesières jusqu'au lieu-dit Les Tannes. Il s'agit du tronçon le plus

étroit de cette route, d'une largeur inférieure à six mètres en certains endroits – deux cars ne pouvant croiser actuellement, notamment en raison de l'étroitesse de la chaussée et de virages ayant des rayons très faibles. Le but du projet est d'élargir de manière raisonnable cette chaussée : comme le tronçon se situe en limite de talus aval ou en limite de talus amont, il faut dès lors sur presque l'ensemble de ce tracé créer de part et d'autres des murs de soutènement amont et aval, selon le schéma de profil type sis au chapitre 1.4.3 de l'EMPD. Il s'agit d'un soutènement amont cloué, réalisé en premier de manière à élargir au maximum la chaussée, suivi d'un second soutènement à l'aval pour soutenir cette chaussée et éviter que le bord aval glisse.

Il est prévu que les travaux envisagés soient réalisés sur deux années, les tapis définitifs posés la troisième année. Sur les 16 millions du projet, environ 12 millions concernent des travaux de génie civil, montant basé sur une soumission rentrée. Du fait qu'il faut en permanence maintenir une voie de circulation, il faut travailler à l'abri de feux de circulation, ce qui génère des contraintes pour l'intervention. De plus il s'agit de réaliser entre 4 et 5 millions d'investissements par année sur une saison limitée afin de ne pas péjorer la saison de ski et tenir compte des risques de gel (avril à mi-novembre). Dès lors, ce n'est pas tant d'un point de vue technique que la réalisation sera complexe, mais bien plutôt sur le plan organisationnel.

La route prévue aura une chaussée de 7,5 m, largeur nécessaire vu que l'on va se situer entre deux murs de soutènement, les normes demandant en tel cas une marge latérale de 30 cm à 50 cm. Les 7,5 m de la chaussée se décomposent ainsi : 6 m de largeur de base ; 50 cm pour l'inscription des véhicules longs dans cette zone de virages à rayons très courts ; 2 fois 50 cm de débatement de part et d'autre de la chaussée. Au final, cette route a six mètres de large de manière continue, soit le minimum de largeur pour une route de première catégorie.

Actuellement, les eaux s'écoulent sur le talus aval : comme on est dans une zone de gypse et de création de karst, il a été décidé en collaboration avec la commune de récolter les eaux de ruissellement de la chaussée pour les ramener dans les collecteurs communaux. Il a été tenu compte qu'un débit supplémentaire devrait être traité par la commune d'Ollon, qui profitera des travaux pour effectuer à ses frais toutes les canalisations d'eaux usées. Le Service de la mobilité a également demandé que soit réalisé un trottoir d'une septantaine de mètres afin de relier avec plus de sécurité un arrêt de bus, à la charge de la commune d'Ollon.

3. DISCUSSION GENERALE

L'ensemble de la route entre Ollon et Villars est-il en si mauvais état ?

L'ingénieur chef de projet au SR explique le tronçon concerné par cet EMPD est celui qui est dans le plus mauvais état. Une étude globale sur l'ensemble de la route entre Ollon et Huémoz à été menée par le SR : l'ensemble des points faibles (sous largeur de la chaussée, virage dangereux, écoulement des eaux...) a été recensé et un certain nombre ont été intégrés dans la planification des réfections futures par le SR. Cette pre-étude évalue l'investissement à venir à environ 30 millions pour les 7 à 8 kilomètres précédents, mais rien n'a été priorisé à ce jour.

Ces travaux sont-ils compatibles avec le contournement de Huémoz ?

Lors du vote du crédit d'étude par le GC en 2009, il a été demandé d'étudier le contournement de Huémoz, un supplément au crédit d'étude de Fr. 50'000.- ayant été prévu à cet effet. Ces études ont été menées : deux possibilités de contournement ont été étudiées, par le Sud ou par le Nord, avec des différences de coûts importantes (30 mios par le Nord et 10 à 15 mios par le Sud). Ces études ont permis de montrer que le contournement par le Sud serait mieux, et permettrait de « récupérer » les trois quarts des travaux prévus dans cet EMPD, partant que ce projet de réhabilitation est compatible avec le contournement de Huémoz. Selon les directives du CE, il faut 10'000 véhicules/jour pour entrer en matière sur le contournement d'un village, le double du trafic actuel.

La proportion des coûts liés à la géologie particulière des lieux peut-elle être chiffrée ?

Pour évaluer cette proportion, l'ingénieur chef de projet au SR renvoie au tableau des coûts (p. 10 EMPD) : le coût du tracé (chiffre 300) s'élève à Fr. 3'490'000.- et celui des ouvrages d'art et des murs à Fr. 7'750'000.- Sur ce dernier chiffre, il estime que la plus-value due à la géologie particulière des lieux est de l'ordre de trois millions.

Aurait-on pu imaginer une route moins large mais avec une vitesse de 50 km/h ?

L'ingénieur chef de projet au SR explique que le calibrage de la route est basé sur un croisement entre camions à 50 km/h et entre voitures à 80 km/h.

Sur la carte le tracé semble relativement rectiligne alors que l'on parle beaucoup de virages.

Concernant la sinuosité, si cela ne se voit pas sur ce petit plan, il y a beaucoup de virages qui sont actuellement hors normes que l'on va corriger au mieux, sachant qu'il est difficile de s'écarter d'un axe bâti, un axe plus droit entraînant la nécessité de construire plus de soutènement dans une zone de montagne.

Parce qu'à un endroit on met une route aux normes, doit-on mettre toutes les routes du canton aux normes, au risque d'investissements colossaux ?

Le chef du SR explique que l'on ne met pas toutes les routes aux normes. On en profite quand on fait les travaux et, de fait, on ne respecte pas toujours l'entier des normes : un croisement de deux camions sur des routes à 80 km/h est beaucoup trop larges dans ce contexte. On procède à chaque fois à une pesée d'intérêts, la largeur de la route étant adaptée en fonction du trafic. En l'état, on a opté pour une route de sept mètres de large, si on voulait qu'elle soit aux normes pour le croisement de deux cars à 80 km/h, il faudrait qu'elle mesure huit mètres cinquante de large.

Le coût de réhabilitation aurait-il été moindre si on était intervenu plus tôt, notamment du fait qu'il faut prendre des mesures d'urgence cette année encore ?

La cheffe du DIRH rappelle que les routes n'ont pas échappé à l'effort d'assainissement des finances de l'Etat. Il s'agit d'investissements importants, il y a eu des pesées d'intérêts. Il faut en prendre acte, ainsi que de la nécessité de faire des dépenses additionnelles pour pouvoir maintenir cette route ouverte cet hiver. Aujourd'hui une priorisation a été effectuée, les tronçons qui nécessitent qu'on investisse ont été identifiés. Cet EMPD est sur la table, un crédit additionnel compensé a été demandé pour effectuer des travaux urgents. On ne peut pas exclure que d'autres situations de ce type surviennent dans le canton, d'autres endroits du canton ayant souffert d'un sous investissement sont exposés à des conditions météorologiques ou géologiques particulières.

4. LECTURE DU TIRÉ À PART

1.6 Planning intentionnel et coût des travaux

Y aura-t-il une circulation alternée pendant la durée des travaux ?

L'ingénieur chef de projet au SR le confirme, mais pendant l'hiver la circulation à double sens sera maintenue.

Il y aura une enquête d'expropriation. Quelles surfaces sont concernées ? Cette procédure est-elle la seule qui permette d'obtenir la possibilité d'utiliser des terrains privés ?

L'ingénieur chef de projet au SR explique que l'expropriation est minime, le chiffre global étant de 440 m² expropriés sur le kilomètre de route concerné, soit une moyenne d'environ 50 cm. L'expropriation provisoire liée aux travaux est de 3600 m², soit une bande de 3,6 mètres. Il y a eu une présentation et une consultation de l'ensemble des propriétaires pour arriver à un accord avec eux. Actuellement, la quasi-totalité des propriétaires a donné son accord oral ; les sept propriétaires

ayant une maison et un accès ont donné leur accord, dont 5 par écrit. Le fait que l'on utilise la procédure légale de l'expropriation ne signifie pas que les propriétaires y sont opposés.

Y a-t-il des cas de perte de droit de construire suite à cette expropriation ?

Le chef du SR explique qu'il y aura une petite diminution du CUS, mais il s'agit de surfaces minimales au regard des surfaces concernées. Les propriétaires n'ont pas soulevé ce point.

Il y a Fr. 400'000.- au budget pour ces expropriations, alors que seuls 440 m² de terrain sont concernés. Comment est fixé le prix du terrain ?

Le chef du SR explique que c'est la Commission cantonale immobilière (CCI) qui est chargée d'estimer la valeur des terrains expropriés. L'ingénieur chef de projet au SR précise que le montant de Fr. 400'000.- comprend les frais liés à la CCI et à l'expropriation temporaire, qui fait l'objet de dédommagements pour les surfaces prêtées pendant les travaux. Un membre de la commission, ancien membre de la CCI, confirme que cette commission chargée de l'estimation des terrains travaille en toute indépendance.

A-t-on une idée des économies potentielles si certaines activités étaient gérées en interne à l'Etat, à l'instar des coûts d'ingénieurs civils ?

La cheffe du DIRH estime qu'il ne faut pas aborder cette question de manière simpliste. Cela dépend de la nature et de la complexité des travaux : externaliser peut coûter moins cher parce que le bureau retenu est spécialisé dans le domaine, à l'inverse il est parfois plus favorable de faire les études en interne. Au fond cela dépend beaucoup de la nature du projet. Il faudrait faire une étude pour répondre précisément à cette question, on n'est pas en mesure de le faire en l'état.

A la rubrique 331 du budget « ouvrage global (installation, régie, essai) » pour un montant de Fr. 1'200'000.-, que sous-entend la notion « essai » ?

L'ingénieur chef de projet au SR explique concernant les rubriques 331 et 442, de Fr. 1'200'000.- chacune, que l'installation couvre plus de 90% de ces montants, la régie 2% et les essais de l'ordre de 5% de ces montants. Dans les appels d'offre, les entreprises mettent des gros chiffres d'installation, une manière d'assurer une rentrée d'argent initiale rapide. Aussi, on se retrouve avec des montants de l'ordre de 20% dédiés à l'installation.

Y a-t-il un contrôle financier de ces entreprises ? Verse-t-on les frais d'installation en une fois ?

L'ingénieur chef de projet au SR explique qu'il n'y a pas de garanties prévues. L'installation est payée saison après saison et non pas d'un coup ; de plus lors de l'arrivée de la première facture, l'entreprise a d'ores et déjà déployé des machines, des grues, etc.

A la rubrique 111 du budget « Amortissement EPRC », que signifie EPRC ?

Il s'agit du compte du SR pour les études préliminaires des routes cantonales.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le recyclage des matériaux se fera-t-il vraiment, notamment de par la situation en montagne ?

Le chef du SR explique que la tendance est d'utiliser au plus les matériaux recyclés sur place, parfois dans d'autres chantiers cantonaux. Les chiffres sont en progression, ce qui est réjouissant car les possibilités de stockage se situent en plaine et sont limitées.

5. EXAMEN DU PROJET DE DECRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 15'750'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale RC 719 entre le village de Huémoz et le lieu-dit Les Tannes sur la commune d'Ollon

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 29 octobre 2013

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux