

**RAPPORT DE MAJORITE 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'étude de CHF 2'043'000.- pour financer les études de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2e étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 janvier 2019, à bord du bateau historique « Montreux », Chantier Naval CGN, Avenue de Rhodanie 17, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Alexandre Rydlo était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, directeur de la division infrastructure (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département évoque un tronçon connu et problématique, très accidentogène, avec 10 accidents par année en moyenne. Cette liaison internationale connaît un trafic important et constitue un point noir identifié nécessitant un investissement ad hoc important, hors du budget prévu pour les points noirs. La situation pousse les usagers à des comportements dangereux, avec une mauvaise visibilité, des rayons de courbure inadaptés, une géométrie variable, une largeur insuffisante pour le croisement des véhicules. S'y ajoutent des dégradations de la chaussée importantes, avec des fissures, des affaissements, des glissières qui ne supportent plus les chocs. Ce tronçon nécessite une intervention lourde pour corriger durablement cette situation. Une analyse de 26 variantes a été conduite pour déterminer l'intervention la plus pertinente sous l'angle de la sécurité et de l'intervention en génie civil. 6 grandes familles de variantes ont permis de déterminer que la réalisation d'un tunnel court est la meilleure en fonction du rapport coût efficacité. Il s'agit d'une demande de crédit d'étude, l'ouvrage n'étant pas encore dans sa phase de réalisation.

L'état de la chaussée, des falaises et des glissières est détaillé. Ce secteur est dangereux, avec des accidents graves, en moyenne un par mois. Concernant les variantes élaborées dans le secteur du Château, le virage de contournement est serré et irrégulier. L'assiette de la route est instable, ce qui provoque une partie des accidents par perte de maîtrise. Parmi les familles de variantes étudiées, l'une d'elle interrogeait la possibilité de résoudre l'accidentologie en se basant sur le tracé actuel avec des moyens financiers raisonnables. Au vu de la topographie, cette possibilité a été mise de côté, la première variante de ce type arrivant en 10^{ème} position sur 26. La seconde famille de variantes proposait un pont, plutôt que de traverser le massif rocheux et de couper le virage à l'aval du Château. Intéressantes au niveau technique, ces variantes sont les plus chères, avec un montant de CHF 17 mio pour le pont, mais ont un impact paysager important, sur la forêt,

sur le bruit. Ce pont aurait une pente supérieure à 6 %, qui dans les altitudes et les conditions hivernales données n'est pas favorable en termes de sécurité. Une 3^{ème} famille de variantes concernait des tunnels, avec plusieurs sous-variantes de tunnels, courts ou longs. La variante choisie, courte, d'une longueur de 180 m, a été choisie pour une raison importante. Elle ne nécessite pas d'installations de sécurité particulières, ni de chemin de fuite isolé, ni de niches de sécurité, ni de système d'évacuation des fumées conséquent. Cette solution reste relativement économique pour un tunnel et permet de résoudre le problème d'accidentologie en supprimant les virages dangereux. Un tunnel nécessite nettement moins d'entretien par rapport à un pont (joints de dilatation, intempéries). Les conditions géologiques et géotechniques sont relativement favorables. L'ensemble des variantes a été présenté aux deux communes territorialement concernées, St Croix et Bullet, qui ont pris position par écrit. St Croix a confirmé sa volonté de s'orienter vers un tunnel court. Bullet a laissé le soin à St Croix de se prononcer sur le Château. Bullet a confirmé les deux voies de dépassement alternées, avec une voie de 800 m à la montée et de 400 m à la descente, qui permettent de dépasser un convoi à la descente et à la montée dans des conditions de sécurité favorables. Il est précisé qu'il y a passablement de convois agricoles sur ce tronçon, un trafic touristique et un trafic d'usagers locaux qui vont travailler.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un investissement de CHF 10 mio sera nécessaire pour construire le tunnel, CHF 20 mio au total. Le rapport entre le nombre de véhicules, soit 5550 vhc/j, et l'investissement est-il pertinent ?

Pour cette question, il n'est pas possible de travailler de cette manière. Il est rappelé l'EMPD qui a permis de financer la route d'accès aux Mosses, dont l'investissement est sans commune mesure avec le nombre de véhicules. De la même manière, le coût de réfection de la cathédrale n'a pas de lien avec le nombre de paroissiens présents le dimanche. La situation géométrique est compliquée, avec des conditions météorologiques de montagne. L'objectif est d'éviter un secteur dangereux et accidentogène et non de faciliter l'accès. Cette solution doit apporter une correction sur le plan de la sécurité et doit offrir une durabilité de la solution choisie sur une liaison internationale.

Cette route est l'accès principal à St Croix. Une seule autre possibilité passe par Mauborget, sur une route en moins bon état et sur laquelle il y a nettement moins de trafic. Il est rappelé que le canton doit assurer l'accès des communes au reste du territoire selon un commissaire de la région.

Quelle est la limitation de vitesse sur ce tronçon ? Pourquoi ne pas se limiter à refaire la chaussée de ce tronçon accidentogène de manière correcte, voire créer des pistes de dépassement à la montée, et limiter la vitesse à cet endroit ?

Ce tronçon est limité à 80 km/h. Le projet nécessite, outre le tunnel, d'intervenir en raison de la dégradation importante d'une vingtaine de murs de soutènement. Des massifs rocheux dégradés se fissurent et peuvent provoquer des chutes de pierre sur les usagers. L'intervention ne sera de toute façon pas légère. Concernant la question de l'accidentologie, il ne suffit pas de limiter la vitesse. La règle générale concernant les routes cantonales, qui est de 80 km/h, est adaptée en fonction de la situation. A cet endroit, indépendamment de la vitesse, le gabarit ne permet pas le croisement de deux voitures. Il s'agit donc de corriger le gabarit quoi qu'il arrive. Sans tunnel, l'intervention va atteindre un montant de minimum CHF 15 à 16 mio. La solution proposée, avec un coût supplémentaire de CHF 4 à 5 mio pour la collectivité, met à l'abri durablement, indépendamment du comportement individuel. Car même avec une limitation de vitesse, elle n'est pas toujours respectée. C'est le principe des mesures d'interventions effectuées, car la responsabilité va au-delà du comportement humain, en empêchant physiquement que ce soit le cas. Le cas des accidents mortels des ouvriers de la route sur les autoroutes en dépit des limitations de vitesse est cité. Ces accidents sont désormais empêchés par des poteaux, des radars et toute une série d'obstacles physiques. Abaisser la vitesse ne suffira pas.

Le site est situé entre 900 et 1'000 m d'altitude. La chaussée est très utilisée sur cette liaison internationale, avec de nombreuses plaques françaises le matin. Les convois agricoles provoquent souvent de grosses colonnes. Concernant les voies de dépassement à la descente, il est constaté qu'il n'est techniquement possible d'élargir qu'en amont. Contacts pris avec plusieurs habitants des deux communes, ils sont enchantés de ce projet. Le syndic de St Croix s'attend en revanche à une augmentation de la densité du trafic en provenance de Pontarlier.

Le projet est attendu par les syndicats et la région. Il y a effectivement une forte activité transfrontalière dans cette région. Mais la sécurisation du tronçon permettra aussi de préserver les comportements de certains jeunes de la région. Un point noir comme celui-ci nécessite une solution qui n'a pas été traitée à la légère, avec 26 variantes étudiées.

Quel est le coût de la variante sans tunnel, avec réfection de la chaussée ? Un commissaire est toujours d'avis qu'il est possible de limiter la vitesse, même si certains usagers ne respectent pas la loi.

Il est évoqué un montant entre CHF 14 et 15 mio, sans solution durable et sans garantie de respect de la limitation de vitesse. En raison de l'ouverture des marchés publics, la commission n'aura pas plus de détail des postes et des CFC.

On se situe au niveau de l'étude préliminaire. Le coût est un des éléments d'une analyse multicritère du rapport coût-efficacité, qui amène cette variante en 10^{ème} position sur 26.

Parmi les critères d'analyse figurent le coût de construction, le coût d'entretien, l'impact du chantier, l'impact économique sur les usagers, les aspects trafic, sécurité, sécurité des riverains, accès, écoulement du trafic y compris des transports publics, la géométrie routière, l'environnement, les nuisances sonores, l'intégration paysagère, la nature, la faune, la flore, la forêt, l'impact sur l'environnement du chantier, les aspects aménagement du territoire, l'emprise définitive, l'amélioration de l'accessibilité à St Croix, etc. De nombreux critères sont ainsi pris en considération dans l'analyse. Cette 10^{ème} position est loin du podium.

Des précisions concernant l'accès au hameau du Château et le trafic des cyclistes sont souhaitées.

L'accès se fera par le côté nord. La partie sud sera déclassée et remise à la commune. Il est précisé que 20 cyclistes sont dénombrés par jour. Ce ne sont pas des pendulaires ni des écoliers, mais des sportifs. A la descente, au vu de la vitesse, un aménagement n'est pas nécessaire. A la montée, un aménagement serait disproportionné au vu du trafic. Pour la mobilité douce, la question de la création d'un aménagement dans le tunnel ou de l'utilisation du tracé actuel de la route sera intégrée à l'étude, avec les croisements à gérer.

Il est confirmé que le bâtiment situé à la sortie du tunnel est une station-service abandonnée, qui sera rasée. Le terrain est à vendre et le canton souhaite saisir l'opportunité d'acquérir cette parcelle.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.4.1 Etude de variantes

Un commissaire n'est pas favorable à ce projet pour les raisons évoquées. Les chiffres de la page 7 de l'EMPD ne correspondent pas à ce qui a été annoncé. Les problèmes et les accidents peuvent être réglés par des investissements lourds par principe, alors que parfois, une limitation de vitesse suffit.

Les points 3 et 4 ne comprennent pas d'investissements dans le secteur du Château.

Il est relevé que dans le cadre de la construction de l'autoroute dans la région de la Broye, les écologistes avaient soutenu la construction de tunnels, qui minimisaient les impacts écologiques, notamment pour la faune. Cette position n'est pas comprise.

1.7 Coûts des travaux et des études prévues pour le Canton

Des précisions au sujet des investigations concernant les matériaux pollués sont demandées.

Il s'agit des HAP et de la station-service.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

Froideville, le 24 février 2019

Le rapporteur de majorité :
(signé) Jean-François Thuillard