

**RAPPORT DE MINORITE 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'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, François Pointet, de M. Jean-François Thuillard, président, et du soussigné Christian van Singer ; 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

Le rapport de minorité ne reprendra pas ce point qui figure de façon exhaustive dans le rapport de majorité.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le rapport de minorité ne reprendra pas en détail la discussion générale, qui figure dans le rapport de majorité, mais se bornera à énumérer les raisons qui ont amené le rapporteur de minorité soussigné dans un premier temps à s'abstenir en commission au moment du vote recommandant au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret, puis aujourd'hui à vous proposer de ne pas entrer en matière, après s'être rendu sur place pour avoir une vision plus précise de la situation.

Les travaux proposés par l'EMPD consistant à réparer la chaussée qui présente des dégradations significatives telles qu'affaissements ou fissurations, à réhabiliter de nombreux murs de soutènement et à sécuriser certaines parois rocheuses entre le lieu-dit du « Grand-Contour » et le lieu-dit « Le Rocher » s'imposent.

Créer des voies de dépassement peut aussi se justifier si réellement de nombreux véhicules lents y circulent.

Mais le percement d'un tunnel sous le hameau du Château de Sainte-Croix ne s'impose pas : la motivation donnée dans l'EMPD est le nombre élevé d'accidents survenant sur ce tronçon. Il a même été dit, et rapporté dans le rapport de majorité, que « à cet endroit, indépendamment de la vitesse, le gabarit ne permet pas le croisement de deux voitures ». On comprend que, si tel était le cas, on soit amenés, vu les études menées avec un nombre de variantes considérable, à approuver la réalisation du projet recommandé.

Les souvenirs des lieux du rapporteur ne concordant pas à l'image qui nous a été présentée, il s'est rendu sur place et a pu constater que le gabarit permet le croisement aisé de 2 voitures. Par ailleurs, la largeur nécessaire pour un croisement normal varie avec la vitesse, les normes VSS le montrent clairement...

Les affirmations du rapport de majorité portant sur ces points sont donc erronées.

En ce qui concerne l'accidentologie des lieux, il serait utile de savoir si les véhicules impliqués roulaient les 2 sur la RC 254-B-P ou si l'un des 2 débouchait de la Villette, ou de la Rue du Castel, les mesures à prendre pour réduire les risques n'étant pas forcément les mêmes dans ces différents cas.

Mais surtout on doit se demander, et c'est la motivation principale de ce rapport de minorité, si une limitation de vitesse à 60 voire 50 km/h sur ce tronçon de moins d'un km ne permettrait pas de réduire les risques et la fréquence des accidents sans dépenser des millions supplémentaires pour un tunnel.

Le caractère accidentogène du lieu est connu depuis des années et avant de proposer ce percement on aurait dû vérifier l'efficacité d'une limitation de vitesse, d'autant plus que rouler à 60 km/h au lieu de 80 km/h sur ce tronçon de 800 mètres ferait perdre 12 secondes { $t=d/v$ donc pour 80 km/h on a $t_1=d/v_1$ donc temps₁ en secondes = $3600s/h * 0,8km/80km/h = 36$ secondes et $t_2=d/v_2$ temps₂ en secondes = $3600s/h * 0,8km/60km/h = 48$ secondes d'où une différence de 12 secondes, pour autant qu'on puisse raisonnablement rouler à 80 km/h avec de tels virages...} de même à 50 Km/h on parcourrait ces 800 mètres en 57,6, on « perdrait » moins de 22 secondes... (si possible techniquement une projection viendra étayer ce qui précède).

N'ayant pas obtenu des précisions exhaustives sur la ventilation des dépenses estimées pour les différentes variantes du projet, on peut néanmoins estimer qu'éviter le percement du tunnel permettrait d'économiser entre 5 et 7 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable.

Il faudrait donc limiter la vitesse sur ce tronçon et examiner l'efficacité de la mesure, avant de choisir une des variantes proposées pour assainir ce tronçon de route.

Il convient aussi de relever qu'on ne nous a pas présenté des mesures de bruit excessif auquel seraient soumis les habitants du Château de Sainte-Croix et qui justifieraient une telle dépense, sans compter qu'une réduction des vitesses réduirait aussi les nuisances sonores.

4 NON ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La minorité de la commission recommande au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur ce projet de décret.

La Croix, le 7 avril 2019

Le rapporteur de minorité :
(signé) Christian van Singer