

**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 3'130'000.- pour financer les travaux d'entretien lourd de murs de soutènement du réseau routier cantonal pour la période 2019-2022

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 31 octobre 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, Muriel Thalmann (qui remplace Pierre Dessemontet), Myriam Romano Malagrifa (qui remplace Vincent Jaques), de MM. Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Pierre-Alain Favrod, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Dessemontet, Vincent Jaques et Stéphane Rezso étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructures (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 présente ce décret qui concerne un crédit cadre. Le réseau routier cantonal compte de nombreux murs de soutènement. Ces murs font l'objet d'un monitoring pour connaître leur état de dégradation et pour permettre de déterminer le bon moment pour une intervention. Cette méthode a déterminé que 3 sites dans le canton méritaient une intervention prioritaire, objet de ce crédit cadre pour 2019 à 2022. L'idée est d'obtenir le crédit, de procéder à l'étude en 2020 et de réaliser les travaux en 2021-22. Ces trois sites concernent les communes de Bassins, Rougemont et Montreux.

Le canton assure le suivi de 740 ponts et estacades, ainsi que de 4500 murs répertoriés sur les routes cantonales hors traversée de localité. Il y a des murs de tous types, de 50cm à 10m de hauteur, ancrés, en maçonnerie, en béton, avec des longrines. Le parc est diversifié et il y a quelques années, les connaissances concernant ce patrimoine étaient peu étendues. Un crédit cadre a permis de mettre en œuvre une analyse des risques avec la Division entretien pour repérer la position de ces murs et analyser les risques pour chaque mur. L'analyse des risques tient compte de son état, de sa position par rapport à la route, des conséquences possibles d'une défaillance du mur, de la surveillance des ancrages, du jointoiment des moellons, etc. A l'issue de cette analyse, un certain nombre de cas, appelés mesures d'urgence, sont traités par le budget de fonctionnement, avec des interventions d'une ampleur raisonnable, inférieures à CHF 500'000. Les mesures d'urgence de ce crédit concernent des travaux plus conséquents. A termes, l'intention est de mettre en place un système de surveillance de ces murs, comme tous les ponts, avec un intervalle plus long, aussi en lien avec la taille du parc, tous les 10 ans, pour prioriser les interventions et gérer ce patrimoine de la meilleure manière possible.

La RC 32 à la Cézille (Bassins) est assez escarpée. Les problèmes concernent en premier lieu l'état du mur, l'empierrement ne remplissant plus sa fonction statique. Ce type de structure est très sensible au gel et aux précipitations, ce qui peut couper la circulation en cas d'effondrement. En amont du secteur, la visibilité dans le virage est mauvaise. Le troisième élément est lié aux chutes de pierres, avec une forêt protectrice en amont, mais sans aucun aménagement pour retenir les blocs avant qu'ils ne tombent sur la chaussée. Une surélévation avec un fossé sera créée à l'amont pour retenir les blocs et les empêcher de provoquer des accidents.

Concernant la RC 702, à Flendruz (Rougemont), la commune a réalisé sa partie de mur à l'amont il y a quelques années. Le canton doit intervenir sur son mur, fortement dégradé, et dont la barrière ne peut plus retenir des véhicules. Les travaux seront consacrés à l'assainissement du mur et à la mise en conformité du système de retenue, pour éviter qu'un véhicule ne bascule par-dessus l'ouvrage en cas d'accident.

La RC 737 comprend quelques virages en s dans la montée de Chailly (Montreux). Un mur de soutènement et deux estacades seront assainis, visant à élargir le trottoir et améliorer la visibilité des automobilistes sur les aménagements piétons. La chaussée comporte aussi des problèmes de géométrie. La ligne 208 des VMCV a été déviée temporairement car il n'est plus possible de prendre ce virage. La réfection du mur va permettre d'élargir la chaussée et aux transports publics de retrouver le tracé de la ligne 208. L'ensemble des ouvrages de soutènement du secteur figurent dans ce crédit, dont un mur de soutènement en gabions de quelques dizaines de mètres.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Les ouvrages dans cet état sont-ils nombreux, car les photos de ces trois ouvrages ne sont pas rassurantes ?

Il y en a forcément quelques-uns. Il n'y a pas seulement l'aspect, et certains de ces murs, en très mauvais état, ne représentent pas un danger pour les usagers. Il n'est pas possible d'intervenir tout azimut, et les ouvrages choisis dans ce crédit sont en mauvais état, mais présentent un risque pour l'utilisation de la route cantonale. Quelques grosses interventions sur la RC 705 sont encore à prévoir dans le secteur du col des Mosses.

Les cantonniers connaissent les endroits les plus délicats et contrôlent régulièrement leur état sur le terrain, ce qui permet de savoir si une intervention est urgente, hors contrainte budgétaire, etc. Il est rappelé que le réseau vaudois couvre un dixième du territoire suisse.

Il est confirmé que le mur de la RC 32 qui sera repris fait actuellement environ 20 m de long pour 2 m de hauteur.

Des précisions concernant le fonctionnement d'un collecteur drainant sont demandées.

Cela ressemble à une « chemise » en génie civil. Pour assurer le ruissèlement en bord de route, une tranchée de 90 cm de large et de 1.5m de profondeur est creusée. Un tuyau perforé y est installé, permettant de drainer l'eau du fossé dans des canalisations. Ce fossé est rempli de boulets, assez grands, pour que l'eau puisse passer au travers. Un géotextile posé autour du tuyau permet d'éviter que les matières fines n'entrent dans la tranchée et ne la bouchent.

Combien de mètres représentent ces 4500 murs ?

Ces murs sont recensés dans une base de données. Chacun de ces murs comporte une fiche avec sa longueur. La longueur cumulée des murs de soutènements répertoriés et bordant les routes cantonales hors traversées de localité est estimée à 165 km.

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

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

1.2 Bases légales

Les élargissements prévus empiètent-ils tous sur le domaine cantonal ?

C'est le cas pour les RC 32 et 702. La RC 737 a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique qui a été publiée, avec une emprise sur le domaine privé et une expropriation pour l'extension du domaine public.

1.3 Description des travaux prévus

La purge des fossés créés pour récolter les chutes de pierres est-elle facile à réaliser et à quelle fréquence aura-t-elle lieu ?

Les fossés seront purgés depuis la route avec des nacelles ou des pelles spécifiques, soit par la Division entretien ou par des privés. La fréquence est difficile à déterminer, car les blocs ne sont pas très gros. Elle dépend des conditions météorologiques et climatiques. La nécessité est de 4 à 5 ans suivant les cas. Il n'y a pas besoin de pistes d'accès.

Concernant l'adaptation du gabarit prévu à la Cézille, quelle est l'ampleur et l'emplacement de cet élargissement ?

Il s'agit d'un élargissement jusqu'à 1.5 m au détour du virage qui figure sur la carte. Il s'agit d'augmenter la visibilité. Il s'agit d'une adaptation géométrique mineure, locale et ponctuelle.

Le trottoir existant sera-t-il maintenu dans toute sa longueur à Montreux ?

Il sera élargi et rendu plus visible. C'est une adaptation, au côté sud de la route, jusqu'au ruisseau, et il n'y aura pas de nouvelle zone de trottoir.

La desserte actuelle est modifiée. Y aura-t-il un gain de temps une fois que le parcours initial de la ligne 208 des VMCV sera restauré ?

La ligne passe actuellement par le chemin de la Combe. Il n'y a pas de modification de la desserte. Le gain de temps sera minime.

Il est déploré la taille de certains bus des VMCV. Ils sont considérés comme inadaptés pour monter partout, surtout au vu de l'augmentation de la cadence.

Le trottoir est-il franchissable pour les véhicules ?

Concernant le mur de Flendruz, il est actuellement habillé par un remblai. Une fois rénové, il sera nu. Qu'est-il prévu pour son intégration paysagère ?

La bordure du trottoir fera 12 cm de hauteur. L'état actuel du mur sera restitué.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

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 à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 22 décembre 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard