

RAPPORT DE LA COMMISSION chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 25'900'000.- pour financer les travaux d'assainissement des murs, estacades sur la RC 719 et du pont de la Barboleuse situés sur le territoire de la Commune de Gryon

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 27 janvier 2022, à la salle Romane, Rue cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Sylvie Pittet Blanchette (qui remplace Alexandre Rydlo) ; de MM. Claude-Alain Gebhard (qui remplace Cloé Pointet), Daniel Ruch (qui remplace Carole Schelker), Jean-Luc Bezençon, Blaise Vionnet (qui remplace Jean-Christophe Birchler), Pierre Volet, Jean-François Cachin, Cédric Echenard, Vincent Jaques, Stéphane Rezso, Jean-Luc Chollet (qui remplace Pierre-Alain Favrod), José Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Carole Schelker, Cloé Pointet, Jean-Christophe Birchler, Alexandre Rydlo, Pierre-Alain Favrod 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 séance.

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

Madame la Cheffe de Département indique que cet EMPD concerne une intervention importante et plurielle. Elle vise principalement à assainir des ouvrages d'art nombreux et très endommagés, à intervenir sur la route concernant l'évacuation des eaux et la sécurité, ainsi qu'à la séparation des trafics entre le rail et la route. L'assainissement de la partie ferroviaire, à la charge des TPC, nécessite également une intervention cantonale. Il s'agit d'un projet d'entretien lourd, avec des enjeux de cohabitation entre les différents usagers. Une appréciation a été réalisée en fonction de la stratégie vélo, avec les impacts financiers en cas de modification de la demande pour y intégrer la réalisation d'un tracé pour les cyclistes. Compte tenu de l'amélioration substantielle de la sécurité et de la visibilité pour tous les usagers, il est considéré qu'il est disproportionné d'investir autant.

C'est un des projets phares de ces prochaines années, par sa taille et sa complexité, particulièrement en terme logistique, dans un secteur escarpé, avec des zones en glissement. Il nécessite une étroite collaboration avec les TPC. Il n'y a à l'heure actuelle pas de séparation physique entre le ferroviaire et le routier, ce qui pose un problème de sécurité, en particulier en hiver. Le tracé actuel, qui mesure 500 m, est sinueux, avec des rayons minimaux serrés, de 25 m, offrant une mauvaise visibilité. La voie de chemin de fer est en mauvais état, principalement dû au frottement des bogies sur les rails dans les virages. Les ouvrages en béton, construits dans les années 1950, sont très dégradés par le gel et le sel, et les glissements de terrain sont multiples à l'amont comme à l'aval. Avec l'affouillement dû à l'érosion, certaines estacades ne sont plus bien fondées et l'on voit leurs fondations. Une partie de la route a perdu son étanchéité et le soutien de la route a dû être renforcé par des cotes métalliques. L'accès au trottoir a été condamné par des barrières physiques pour éviter les charges de roue, et l'intervention est urgente en termes de sécurité.

Les objectifs du projet visent à améliorer le tracé routier et ferroviaire, à rendre le tracé ferroviaire compatible avec le nouveau matériel roulant des TPC, qui nécessite des rayons de 60 m, et à bénéficier d'une séparation physique entre la route et la ligne de chemin de fer. Cela conduit à une amélioration de la sécurité, du confort, de la visibilité, de la durabilité des ouvrages et de l'impact sur les coûts d'exploitation avec une infrastructure conforme aux normes actuelles. Le coût des travaux est important, réparti entre le canton et les TPC via la Confédération. Le trafic routier sur ce secteur est relativement modeste avec 2'500 véhicules par jour et deux trains par heure. Les conditions hivernales dues à l'altitude sont délicates, avec des travaux planifiés entre avril et fin octobre au mieux. En termes d'installation de chantier et de logistique, il y a peu de place en raison de la topographie et des nombreux ouvrages, et la route de Bex est à éviter. Cela aura un impact sur la conception du projet et sur le type d'ouvrage.

Cinq virages vont être supprimés et un nouveau pont sera construit au-dessus de la vallée, qui permettra d'agrandir le rayon de virage et d'avoir une bonne visibilité. Le pont est l'élément phare du projet et c'est la solution la plus économique et la plus opportune pour atteindre les objectifs. Le pont projeté est de type mixte acier-béton. Il sera constitué de poutres métalliques à treillis, légères et démontables en petits tronçons, qui seront assemblés sur place. Il sera peint de couleur rouge historique des TPC et couvert d'une dalle en béton armé. Des pieux serviront à soutenir la route et les estacades. Les murs amont seront réalisés avec un parement en pierre naturelle pour une bonne intégration paysagère.

Concernant les infrastructures cyclables, ce tronçon est situé sur le réseau « la Suisse à vélo » régional. Avec un trafic de moins de 3'000 véhicules par jour, le rapport coût utilité est défavorable à la réalisation d'une bande cyclable. En effet, en raison des estacades et des ouvrages, le coût au mètre est très élevé et la réalisation d'une bande cyclable à l'aval est évaluée à CHF 2.5 mio. Sur cette route de montagne, il n'y a ensuite pas de continuité de l'itinéraire, ni à l'aval ni à l'amont. Ainsi, la décision a été prise de ne pas construire d'aménagement cyclable à cet endroit, mais d'insister sur les avantages de ce projet, comme l'amélioration de la visibilité, qui profitera aussi aux cyclistes, ainsi qu'à leur dépassement en toute sécurité par les automobilistes. La question de la vitesse sera évaluée à la fin des travaux. La planification prévoit 3.5 ans de travaux. La ligne de chemin de fer des TPC sera fermée pendant une année en 2025, et les travaux de la gare de la Barboleuse et du tunnel de Fontannaz seront réalisés en même temps.

À l'heure actuelle, l'enquête publique est terminée et une opposition jugée peu critique a été déposée. Le dossier est en attente de validation à l'Office Fédéral des Transports et la signature de la convention pour l'exécution entre le canton et les TPC est en préparation. Les offres des entreprises sont en cours d'analyse et la suite des opérations sera consacrée à la préparation de l'intervention avec l'adjudicataire et l'optimisation du planning et des phases de travaux, en limitant les risques identifiés. Au niveau du montage financier, pour un total de CHF 50.5 mio, la partie routière qui est l'objet de la présente demande, représente 51.3% du projet. La partie ferroviaire représente quant à elle 48.7%. Le canton prend à sa charge 20% de la part ferroviaire concernée, via l'EMPD 21_LEG_84, adopté par le GC le 30.11.2021.

3. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire s'est rendu sur place pour estimer la valeur des terrains dans le cadre de la Commission cantonale immobilière. Il y a peu d'enjeux avec des terrains forestiers qui appartiennent à l'Etat et à la commune. Il signale que l'état des estacades est préoccupant, et que les travaux sont à son avis plus qu'urgents. Une négociation est en cours pour le dépôt de matériel et l'installation d'une piste de chantier.

La DGMR est félicitée pour le travail déjà réalisé. Ce projet est magnifique. Mais l'état de ce tronçon est préoccupant. Concernant le nouvel ouvrage d'art, l'idée de base est comprise pour éviter certaines courbes. Une possibilité d'enjamber la Gryonne a-t-elle été envisagée, car la route est sinueuse jusque de l'autre côté du vallon ?

Cette possibilité n'est pas invraisemblable et que l'impulsion première vient du domaine ferroviaire. L'idée est de traverser la Gryonne de manière plus directe, puis de rejoindre Villars par un tunnel. Des réflexions sont en cours à ce sujet. Le pont actuel sur la Gryonne n'est pas en mauvais état, mais ne se comporte pas très bien. Il est courbe, et le chemin de fer à l'extérieur de la courbe provoque des effets de torsion. Le scénario le plus probable est un entretien et une stabilisation des effets de torsion avec une béquille, dans quelques années. A plus long termes, il faudra trouver des synergies avec le projet ferroviaire pour améliorer le tracé.

Cet itinéraire touristique est particulièrement accidentogène pour les cyclistes et les voitures. En comprenant les arguments qui ont été amenés, une réflexion concernant la mixité du trafic des piétons et des cyclistes sur le trottoir a-t-elle eu lieu concernant ce tronçon ?

Une réflexion concernant les aménagements cyclables a été menée. Le trottoir prévu mesure 1.5 m. Une piste mixte ou l'ajout d'une bande cyclable nécessiteraient une largeur de 3m, ce qui implique un coût chiffré à CHF 2.5 mio.

Il est remarqué qu'en plus de la réalisation d'un tel ouvrage d'art, la possibilité de charger des vélos sur le train permet d'atteindre des objectifs de mobilité douce. Il semble de ce fait admissible de ne pas construire de piste cyclable, ce qui permet de diminuer les risques et les coûts.

Un traitement des eaux de ruissèlement est-il prévu ? La graisse utilisée pour la crémaillère est-elle récupérée ?

Les eaux de ruissèlement ne seront pas traitées. Selon les normes de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA), la concentration de polluants est trop faible au vu du trafic. Il n'y a pas de crémaillère à cet endroit, et il est précisé que de manière générale, la graisse étant hydrophobe, elle ne va pas se dissoudre.

Concernant le déroulement des travaux sur plus de 3 ans, il est indiqué que la première année, une fermeture est prévue pour quelques semaines, notamment pour la création de la piste de chantier, les installations de chantier, etc. La fermeture sera ensuite totale la deuxième année pour permettre la réalisation du gros des travaux. La dernière année, quelques semaines de fermeture ponctuelles sont prévues. Une présentation publique a été effectuée avant la mise à l'enquête pour expliquer la situation aux riverains. Un maximum sera fait pour garantir l'accessibilité entre Gryon et Villars, mais cette accessibilité ne pourra être garantie en tout temps. Durant la fermeture, il sera nécessaire de passer par Bex. Il existe une alternative par les chemins de montagne. Ce pourra être une solution pour le bus scolaire, mais pas pour tout le public.

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

Il est remarqué que la ligne des TPC sera fermée et que des bus de remplacement seront prévus en 2025. Des précisions pour les autres interruptions sont demandées et également concernant l'abattage d'arbres.

La mise en place de bus de remplacement pour les autres périodes de fermeture. Le débroussaillage concerne surtout la construction de la piste de chantier. Une fois le pont posé et la piste déconstruite, la nature pourra reprendre ses droits. Le pont constituera de plus un important passage à faune par rapport à la situation antérieure.

Quelques sapins vont être abattus en amont et quelques feuillus en aval. Les terrains en aval sont gras et froids, et ne seront pas desséchés par la présence d'un pont. Ce projet sera profitable à la forêt.

Il est ajouté que la forêt suisse augmente de 5'400 hectares par année, soit 1 m³ par seconde.

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.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

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

7. 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 10 mars 2022.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard*