

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX  
TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit  
d'investissement de CHF 21'000'000.- pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon  
En Favrins sur la RC 706 B-P, sur le territoire des communes d'Ormont-Dessous et Ormont-  
Dessus**

## **1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 10 novembre 2022, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner, et de M. Pierre-Alain Favrod, président.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était excusée.

Etaient présents : M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Pierre Bays, chef de la division infrastructures (DGMR).

Mme Sylvie Chassot, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

## **2. PRESENTATION DE L'EMPL – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Le tronçon dont il est question avec cet objet se situe peu après le pont d'Aigremont en direction des Diablerets. Le secteur est sinueux et en mauvais état, il est très escarpé, avec des zones de glissements aujourd'hui plus ou moins stabilisées qui nécessitent des ouvrages en amont et en aval de la chaussée. La route est en mauvais état, la récolte des eaux n'est pas optimale. Il y a aussi un mur sur lequel le béton d'enrobage est éclaté, le scellement des garde-corps qui permettent de retenir les véhicules qui les percuteraient éventuellement est insuffisant, pour la sécurité des cars notamment (il y a beaucoup de transports touristiques dans cette zone). Ce sont des ouvrages construits à la fin des années 50, début des années 60, avec un faible enrobage et une faible protection de l'armature, dont des aciers qui sont dans le béton. Ajoutés à cela les cycles gel-dégel importants dans le secteur, plus l'épandage de sel en hiver, les ouvrages souffrent passablement.

Il y a une paroi berlinoise : ce mur amont montrait des dégradations importantes qui ont exigé une intervention urgente de sécurisation. L'idée du projet est d'assainir non seulement la route, mais aussi les ouvrages à l'amont et à l'aval de la chaussée et d'améliorer les conditions de visibilité : le croisement d'un véhicule un peu large ou, par exemple, d'une calèche provoque un freinage d'urgence assez dangereux.

Au sujet des travaux prévus, il y a un mur amont en bon état que la DGMR va essayer de conserver en ne réparant que le sommet du mur ; ensuite sera réparée la chaussée, puis, à l'aval, l'ancien mur sera récupéré et utilisé comme soutènement provisoire en attendant la construction d'un renforcement afin d'assurer l'ancrage

d'un nouveau garde-corps conforme aux normes de sécurité pour retenir les véhicules. Sur d'autres tronçons, le mur amont devra aussi être remplacé et le mur aval ne pourra pas toujours être récupéré.

Des parois provisoires devront parfois être posées, ce qui permettra sur ces tronçons de déplacer le trafic, de réaliser l'ouvrage, de remblayer et enfin de remettre le trafic à sa position initiale.

Le tracé existant est sinueux, avec des rayons trop faibles par rapport à la vitesse de circulation des véhicules dans ce secteur-là. Pour le nouveau tracé, l'idée est de lisser un peu ces virages, non seulement pour le confort de roulement, mais surtout pour la visibilité et la sécurité des usagers.

Une particularité de ce chantier qui fait 1,2 km de long, qui n'est donc pas très long, est qu'il durera entre 5 et 6 ans selon les prévisions. Le travail se fera à l'aide de feux : cette route étant l'accès principal aux Diablerets, il est impossible de la fermer. Lors de travaux sous feux, les tronçons travaillés font maximum entre 200 et 300 mètres. Donc si on prend 1200 mètres, on a déjà 4 étapes longitudinales et puisque le trafic est maintenu, 2 à 3 étapes transversales seront nécessaires, soit 12 étapes à réaliser entre fin avril et fin octobre si tout va bien, puisque l'altitude ne permet pas de travailler sur l'ensemble des mois de l'année.

Il s'agit donc avec cette réfection d'une intervention longue, assez lourde à l'amont, à l'aval, en maintenant le trafic pour assurer la sécurité des usagers et des ouvriers, d'où la longue durée planifiée.

Des surlargeurs en courbes, nécessaires à la sécurité lors de croisement entre deux véhicules longs, manquent sur ce tronçon. C'est un élément qui sera corrigé avec ces travaux.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

Un Député se fait l'écho de remarques qu'il entend de la population, à savoir que certains chantiers de la DGMR exigeant des fermetures de route ou des feux semblent parfois être à l'arrêt durant de nombreux jours, voire semaines. Est-ce que le problème vient de l'entreprise adjudicataire ? Auquel cas il s'agirait de pouvoir intervenir : le Canton a-t-il les outils pour le faire ?

Le Chef de la division infrastructures explique qu'un timing intentionnel doit nécessairement être annoncé lors d'un appel d'offres. Une fois reçu, le calendrier intentionnel est un élément noté : un planning plus optimiste est mieux évalué. Les entreprises ont généralement intérêt à ce que les travaux avancent vite, en raison aussi de surcoûts liés à l'immobilisation du matériel. Ainsi, les absences dont s'étonne le commissaire peuvent par exemple s'expliquer par le délai de séchage parfois important : à peu près 28 jours lorsqu'il s'agit de lier le rocher avec l'ancrage, par exemple (un décoffrage trop rapide rend le béton poreux et réduit la durabilité de l'ouvrage).

Le Directeur général de la DGMR ajoute que les travaux en aval sont invisibles depuis la route, ce qui peut faussement donner l'impression que le chantier est inactif. Il précise que la DGMR est extrêmement attentive et exigeante auprès des entreprises pour que ces temps soient le plus courts possible, le plus optimisé possible. Des peines conventionnelles peuvent être appliquées si une entreprise ne respectait pas ses engagements, dans un sens comme dans l'autre d'ailleurs : elle est récompensée si elle réduit son temps d'intervention, et sanctionnée si elle le dépasse.

Le Chef de la division infrastructures ajoute que sur un tronçon de travaux si court (1,2 km), il est impossible d'avoir deux zones de feu ; ceci ralentit d'autant plus l'avancée des travaux.

Un Député comprend les raisons de ce temps long de travaux, même s'il le trouve exagéré. Au moins faudrait-il qu'il n'y ait pas d'autres perturbations prévues dans ce secteur durant la durée des travaux.

Un Député note qu'un crédit-cadre, qui concerne un tronçon entre Aigle et les Diablerets a récemment été voté par le Grand Conseil : une coordination entre ces deux phases de travaux, afin de ne pas trop impacter les habitants des Diablerets et de ne pas trop perturber le trafic, a-t-elle été prévue ?

Le Chef de la division infrastructures indique que les travaux à la Frasse débiteront dans 4 à 5 ans. Cette zone se situe toutefois à bonne distance du tronçon En Favrans. Ainsi, si les deux zones devaient être simultanément en travaux, ce qui ne sera en principe pas le cas, il serait facile de dépasser un véhicule trop lent entre les deux zones de travaux.

Le Directeur général de la DGMR ajoute qu'une autre alternative serait de fermer la route afin d'avancer vite et bien, ce qui n'est malheureusement pas envisageable sur cette route-là. Il note que les usagers de ces routes

ont l'habitude de circuler dans des travaux ; ce sont des zones dans lesquelles l'Etat doit investir pour combler son retard sur l'entretien de ces routes, par rapport à la mise aux normes des 40 tonnes notamment. Beaucoup de ces travaux sont faits sous feux, ce qui permet une optimisation à même d'éviter des bouchons démesurés : lorsque cela est possible, ils sont enlevés le week-end par exemple, pour en minimiser l'impact ; par ailleurs, l'attente y dépasse rarement les 5 minutes, ce qui est malgré tout assez bien toléré par les usagers qui comprennent généralement bien la nécessité de ces travaux.

Un Député demande si les travaux sont modérés en hiver pour faciliter l'accès à la station par les skieurs et si c'est le cas, s'il ne serait pas plus opportun de ne pas le faire et d'ainsi diminuer la durée des perturbations.

Le Chef de la division infrastructures répond que l'impact favorable sur le tourisme hivernal est une heureuse plus-value d'une nécessaire interruption hivernale motivée par des exigences techniques : le travail des matériaux utilisés nécessite une température supérieure à 5 degrés. Il ajoute que les travaux seront réalisés ici par tronçon de 300 mètres, plus ou moins plats. Les feux seront réglés sur les véhicules les plus lents, généralement les vélos. S'agissant de la largeur de passage, elle dépend des choix de l'entreprise, des types de machines qu'elle souhaite utiliser, notamment. La largeur standard se situe entre 3 et 3,25 mètres ; elle est ensuite adaptée, étant entendu que la DGMR est consciente de la dangerosité de cette « largeur problématique » qu'il s'agit d'éviter, à savoir la largeur qui laisse penser aux automobilistes qu'ils ont la place pour dépasser un vélo sans toutefois que la marge ne soit suffisante. Ces décisions se prennent d'étape en étape en fonction de l'avancement du chantier et de la topographie du lieu.

Une Députée demande s'il a été envisagé de proposer une offre promotionnelle pour l'achat de billet ou abonnement de train afin de favoriser le transfert modal vers le rail, les Diablerets étant bien desservis.

Le Chef de la division infrastructures répond que le transfert modal a effectivement été encouragé dans la communication autour, par exemple, de la réfection de la Route de Berne. Une collaboration avec les communes a de plus permis l'installation de P + R dans ce contexte. Si le projet de la RC 706 ne prévoit pas explicitement d'offre promotionnelle, la communication autour des travaux va, comme c'est l'usage maintenant, encourager les usagers à revoir leur mode de transport en utilisant le covoiturage, ou le vélo, pour aller jusqu'à la gare du Sépey, peu accessible depuis les Diablerets.

Le Directeur général de la DGMR ajoute que la DGMR n'a pas encore été jusqu'à ce niveau de développement du projet mais qu'elle n'exclut pas à ce stade une offre promotionnelle. La DGMR reste toujours proche des entreprises de transport dans le cadre de ses chantiers pour voir s'il n'y a pas quelque chose à faire, afin de profiter de la gêne pour inciter au transfert modal.

Un Député dit qu'il s'agit de bien étudier l'opportunité : si à Leysin, par exemple, le train est effectivement plus efficace que la voiture pour descendre, ça n'est pas le cas depuis le Sépey.

Une Députée demande s'il ne serait pas opportun de revoir à la baisse la limitation de vitesse autorisée sur ce tronçon. Elle s'interroge également sur la possibilité envisagée, ou non, de créer un chemin pour les piétons.

Le Directeur général de la DGMR rappelle le principe général de la limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau des routes cantonales. Une dérogation à cette règle de base s'appuie en principe sur une accidentologie significative, ce qui n'est pas le cas sur ce tronçon. Par ailleurs, l'automobiliste doit adapter sa vitesse à la situation. Il est aussi important de garder un réseau aussi cohérent que possible et d'éviter une modification trop fréquente des régimes de vitesse.

Le Chef de la division infrastructures précise que 4 accidents ont été décomptés sur ce tronçon, dont 3 entre octobre et décembre, probablement dus au gel, le 4<sup>e</sup> ayant eu lieu au mois de mai, avec seuls des blessés légers. Par ailleurs, 65% des véhicules circulent à une vitesse en dessous de la limitation sur ce tronçon.

Sur la question du cheminement piétonnier, le directeur général de la DGMR indique que la typologie spécifique de cette route de montagne rend difficiles (et coûteux) de tels aménagements. Au vu de la faible utilisation piétonne (des sentiers pédestres, plus éloignés de la route, existent), le besoin ne semble pas nécessiter un investissement d'une telle ampleur.

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

Un Député demande pourquoi l'enquête publique d'expropriation a dû être relancée en juin.

Le Chef de la division infrastructures indique que l'enquête publique des travaux et l'enquête expropriation ont été lancées en même temps. La seconde ayant une durée limitée et la première ayant suscité des discussions, l'enquête expropriation, arrivée au terme de sa validité, a dû être relancée.

Une Députée regrette que le bilan des émissions de CO<sub>2</sub> ne soit pas présenté. Les émissions de CO<sub>2</sub> étant le principal facteur du réchauffement climatique, la commissaire estime qu'il serait intéressant et utile que le Grand Conseil, pour se prononcer, soit au fait du coût environnemental de ce type de travaux. L'objectif avec cette demande est purement informatif ; pour la commissaire, il semble en effet important que les différents acteurs aient conscience de ces données lorsqu'il s'agit de prendre des décisions.

Le Directeur général de la DGMR indique qu'à ce jour, cette analyse est faite lorsqu'il s'agit, par exemple, de choisir entre deux variantes de projets d'envergure, ce qui n'est pas le cas ici.

Un Député note que le projet examiné par la commission porte sur la rénovation d'une route existante. Si ce type de données peut être intéressant lorsqu'il s'agit de création de nouveaux tronçons, l'entretien de tronçons existants par contre, qui facilite et sécurise la circulation, peut difficilement être remis en question par les émissions de CO<sub>2</sub> qu'il engendre.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI ET VOTES**

### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTES**

#### Article 1

Un Député demande si, et comment, l'inflation est anticipée sur le montant du décret.

Le Chef de la division infrastructures explique que le montant du décret est basé sur les retours d'offres des entreprises. Reçus au début de l'été 2022, ceux-ci intègrent une première partie de la hausse, significative depuis le début de la guerre en Ukraine. La loi sur les finances précise que les variations économiques à partir de la date de référence des soumissions reçues ne sont pas incluses ; il n'est pas envisageable de bloquer les prix des entreprises pour 5 ans. Dans l'autre sens, si les prix baissent, des indices à la baisse sont calculés et le montant du contrat de l'entreprise va diminuer d'autant.

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 LOI**

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

## **7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE LOI**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Noville, le 8 décembre 2022.

*Le rapporteur :  
(Signé) Pierre-Alain Favrod*