

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'étude de CHF 2'570'000.- pour financer les études de la RC 705 B-P pour la reconstruction du tronçon routier du secteur de la Frasse sur la commune d'Ormont-Dessous

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 25 août 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, Daniel Ruch (qui remplace Loïc Bardet), Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, Fabrice Tanner, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. MM Loïc Bardet et David Raedler étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH : M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Pierre Bays, chef de la division infrastructures (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance avec le soutien de la section du Bulletin du Grand Conseil.

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

La cheffe de département évoque un EMPD d'importance en termes de volume de travaux et au niveau financier. L'attente de la région et des touristes qui pratiquent cette route est grande pour ce tronçon détérioré qui permet d'accéder à la station des Diablerets. Le terrain, qui a glissé pendant des années, est désormais stabilisé. Le profil de la route est dangereux, avec des virages serrés et un manque de visibilité, malgré un abaissement de la limitation de vitesse à 60 km/h. Ces conditions ne sont plus adaptées aux charges de trafic actuelles et futures. Elle rappelle qu'assurer la viabilité des routes cantonales et la garantie de l'accessibilité, notamment pour les régions de montagne, est une obligation légale. Si le département essaie de maintenir un niveau d'investissement équilibré sur l'ensemble du canton, force est de constater que la région du Chablais représente des investissements plus importants en raison des dénivelés, de l'altitude, d'une météo plus compliquée. C'est le cas ici avec des ouvrages d'art, un mur de soutènement dégradé, etc. Il est nécessaire d'intervenir et il s'agit d'un gros projet, pour lequel plusieurs variantes ont été examinées. Cet EMPD va financer les études jusqu'à l'avant-projet, et permettre d'aller jusqu'à l'appel d'offres. Le crédit de réalisation pourra ensuite être demandé sur la base des soumissions rentrées.

Les interventions sur les routes cantonales sont systématiquement soumises au guichet vélo, qui se détermine sur l'opportunité de réaliser des pistes ou des bandes cyclables dans le cadre de ces interventions.

Le chef de la division infrastructures retient que ce secteur représente un cauchemar pour les géologues et les géomètres. Depuis la construction de cette route au 19^{ème} siècle, le glissement de la Frasse a été très actif, et la route s'est déplacée de 100 mètres par rapport au cadastre. Une galerie de drainage a été créée dans les années 2000. En effet, l'eau lubrifie le terrain, ce qui lui permet de glisser. Le mouvement a été ramené de 30 cm à 2-3 cm par année. Avec le recul, ce terrain est considéré comme stabilisé, ce qui permet une intervention

durable. La route existante présente des problèmes de sinuosité, de profil en long, avec des instabilités de bords et des ouvrages en mauvais état. La visibilité est mauvaise pour tous les usagers.

Une étude préliminaire a été réalisée pour cadrer et orienter les mandataires au bénéfice du présent crédit d'étude. Plusieurs tracés ont été étudiés selon le document annexé. La variante 2, celle qui a été retenue et qui semble être la meilleure solution, implique de rester sur le tracé et de corriger la sinuosité et le profil en long. Les trous seront remblayés avec les matériaux des bosses. Le triple virage de franchissement du Bay sera supprimé. Les soumissions rentrées permettront de consolider la demande de crédit d'ouvrage qui sera déposée d'ici quelques années.

3. DISCUSSION GENERALE

Une députée demande quel itinéraire est possible pour se déplacer à pied ou à vélo. Elle regrette qu'il ne soit pas possible d'aller d'un village à l'autre à pied, par exemple pour les personnes qui n'ont pas de permis de conduire.

La cheffe de département remarque qu'un itinéraire piéton existe. Une liaison est aussi possible en bus et en train. Le principe de l'accessibilité pour les personnes sans voiture est garanti. Le développement du réseau des TPC vise à rendre accessible l'ensemble des villages des Alpes vaudoises avec les transports publics. Concernant les principes d'intervention en matière d'aménagement cyclable, elle explique que la priorité est donnée au réseau structurant, puis complémentaire. Une cohérence est nécessaire, avec pour objectif d'augmenter la part modale du vélo sur l'ensemble du canton. En termes de priorisation, ce tronçon est plutôt concerné par les cyclistes sportifs. L'aménagement pour ces cyclistes sportifs pourra être examiné plus en détail si la commission le souhaite.

Une députée a pratiqué cette route à vélo à plusieurs reprises. Elle est satisfaite de l'amélioration de la sécurité et comprend les raisons qui conduisent à ne pas réaliser d'aménagements cyclables sur ce tronçon. Elle demande quels outils peuvent être utilisés pour améliorer la sécurité, afin de pouvoir garantir une meilleure cohabitation entre les usagers. Elle évoque la limitation de vitesse, la signalisation, les lignes continues.

Le chef de la division infrastructures répond qu'une meilleure visibilité, le remplacement de trois virages par un tronçon rectiligne et l'élargissement des accotements vont améliorer la sécurité. Avec l'amélioration du tracé et du profil en long, le croisement de véhicules larges sera également plus sûr. Il explique que les travaux prévus représentent CHF 20 mio par kilomètre. Réaliser des aménagements cyclables représente un surcoût de CHF 8 à 10 mio par kilomètre. Il suggère de prioriser ces investissements pour les réaliser là où ils ont le plus d'impact.

Un député remarque que dans le cadre de ce crédit d'étude, les zones de glissements sont connues depuis un siècle. Il demande pourquoi des honoraires sont prévus pour des cartes de glissement. Il demande s'il y a eu une mise en concurrence.

Le chef de la division infrastructures répond que les mandats financés par ce crédit d'étude seront issus d'offres rentrées selon une procédure de marché public en procédure ouverte. Six offres sont en cours d'analyse. Les frais de l'étude préliminaire présentée ce jour seront remboursés avec cette demande de crédit, en conformité avec la Loi sur les finances. La géologie et le comportement du glissement sont connus. L'étape suivante est de construire un mur de soutènement et des ancrages, ce qui nécessite d'autres études, plus détaillées, comme des sondages pour investiguer la roche, pour savoir quels types d'ancrage seront nécessaires. Il s'agit de passer du généraliste au spécialiste.

Le directeur général de la DGMR ajoute que par rapport au coût total des travaux, évalué à CHF 25 mio, les études pour CHF 2.5 mio représentent 10%, ce qui est usuel. Dans ce cas précis, ce pourcentage est plutôt bas par rapport à la complexité géologique du dossier.

Un député constate que les premiers crédits ont été accordés dès 2017, lors de la précédente législature. Une évaluation a pu être réalisée qui a abouti à plusieurs variantes. Il estime que cela est nécessaire pour définir les montants de la phase suivante concernée par cet EMPD. Les coûts de ces variantes ont été estimés et il demande à quel point la commission peut être informée de la procédure du choix et de ses éléments déterminants. Cela permettrait d'être plus confiant sur le choix final.

Le chef de la division infrastructures répond que les critères principaux étaient la qualité de la géométrie, la correction du tracé existant, la géologie, le coût, le planning des travaux, l'impact sur le trafic et l'impact sur l'environnement. Ce sont des critères classiques, quel que soit le projet.

Un député demande si le trafic sera maintenu lors des travaux.

Le chef de la division infrastructures répond que dans les principes identifiés, une déviation du trafic n'est pas possible. La création d'une route ou piste provisoire n'est pas raisonnable au vu de la topographie du secteur. Les travaux seront donc réalisés sur route ouverte. Avec un tronçon de 1.1 km de long, des longueurs de zones sous feu de 200 à 300 m, le travail s'effectuera par demi-chaussée, soit en 12 étapes, dans un secteur où la météo ne permet pas de travailler entre fin octobre et fin mars. Cela donne une projection sur la durée des travaux. Tout cela sera précisé dans le cadre des études à venir.

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

1.3.2 Trafic

Un député remarque que cette route est utilisée par l'armée avec des véhicules lourds à pneus pour accéder depuis Aigle à la place de tir de l'Hongrin. Outre les problèmes d'interruption de circulation, il demande si une participation financière de la Confédération est prévue sur ce type de projets.

Le chef de la division infrastructures répond que le col des Mosses est une des quelques routes principales suisses du canton. Pour ce type de route, la Confédération verse un montant forfaitaire annuel, qui couvre une partie de l'entretien. Ce montant entre dans les caisses générales de l'Etat, mais ne figure pas comme recette au projet, puisque ce montant n'est pas affecté à un projet.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

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 DÉCRET

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

7. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

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

Noville, le 21 novembre 2022.

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