

**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'ouvrage de CHF 35'100'000.- pour financer les travaux de réhabilitation et de sécurisation de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2e étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 2 novembre 2023, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Jean-Luc Bezençon (qui remplace Loïc Bardet), Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Philippe Germain, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. MM Loïc Bardet, Oscar Cherbuin étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était excusée. Etaient présents M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Sébastien Domon, chef de la division infrastructures (DGMR), M. Didier Kreis, chef de projet (DGMR).

Mme Sylvie Chassot, secrétaire de commissions parlementaires, M. Philippos Kokkas, stagiaire de commissions parlementaires et M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, ont établi les notes de séance.

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

Le directeur général de la DGMR excuse Mme la Conseillère d'État pour raison de santé. M. Venizelos, son suppléant, est également excusé.

Le projet est déjà passé devant du CTITM (EMPD 111 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). Ce crédit a permis de financer l'avant-projet, le projet, les procédures d'autorisation et les appels d'offres reçus. Le tronçon est particulier, n'ayant pas de lignes de bus et étant une route utilisée pour des transports spéciaux. La route est dégradée avec une géométrie mal-adaptée, des problématiques de visibilité et des systèmes de retenues et glissières qui ne sont pas aux normes. Par conséquent, elle nécessite un entretien important. En plus, un point noir routier doit être supprimé, raison pour laquelle plusieurs variantes ont été étudiées parmi lesquelles le tunnel court est la solution qui a été choisie.

Le chef de la division infrastructures indique que la chaussée est fortement dégradée et fait partie d'une route cantonale du réseau de base. Le taux d'utilisation de ce tronçon est de 5'500 voitures par jour. En outre, il permet des liaisons internationales et de faire passer des transports spéciaux de classe 3 avec une largeur minimale de 4.5 mètres. Le crédit d'étude a été réalisé en 2019 et la demande actuelle concerne des travaux pour répondre aux problématiques mentionnées. La route connaît plusieurs problèmes, dont des fissures, des

risques de glissement de terrain, des effondrements de murs et une chaussée étroite et sinueuse. De plus, une concentration d'accidents est observée, correspondant à huit cas par an, notamment dans la zone du château, qui est particulièrement dangereuse. L'objectif du projet est l'amélioration de la sécurité et de l'état général de la route. Pour ce faire, il faudrait des corrections de géométrie, un élargissement, une estacade, la réfection des murs, la suppression de la zone la plus dangereuse par la réalisation d'un tunnel court, la création de voies de dépassement, la fracturation de la paroi rocheuse, la purge des instabilités et l'assainissement de la récolte des eaux de chaussée. Ces travaux permettent de mettre un terme à l'amélioration de ce tronçon qui a commencé en 2001 avec plusieurs étapes intermédiaires, comme en 2015, avec la construction de murs pour prévenir des éboulements, ou en 2017 avec l'assainissement de zones de virage dans la montée.

Le tunnel permettra de remplacer le point noir accidentogène. La voie montante sera plus large que celle descendante. L'étude a montré que les usager-e-s cyclospor-tif-ve-s pourront traverser le tunnel. L'aspect rectiligne du tunnel assure une bonne visibilité avec une luminosité accrue à l'intérieur. Le tracé actuel pourra aussi être utilisé par les cyclistes puisqu'il sera réservé à la mobilité active, aux urgences et pour accéder au château de Sainte-Croix. La construction du tunnel réduira le bruit routier dans la zone du château. De plus, des éléments environnementaux sont également prévus avec l'agrandissement d'environ 3'600 m<sup>2</sup> d'une prairie sèche à proximité, de l'aide pour le franchissement et des abris pour la petite faune dans les murs. Sur le plan de la planification de travaux, le projet est conséquent et durera quatre ans. Sous réserve des financements et de la procédure pour l'autorisation de construire, les travaux commenceront en mars 2024.

En matière de couts, le montant s'élèvera à CHF 35'100'000 millions. Les honoraires sont connus parce que le mandataire sera le même jusqu'à la fin des travaux. Le montant pour le tunnel est déduit des soumissions rentrées et l'adjudication est sur le point d'être prononcée.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

*La parole n'est pas demandée.*

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

*[Seuls les points ayant suscités une discussion sont mentionnés]*

#### **1. Présentation du projet**

Une députée remarque que l'argumentaire se base principalement sur les accidents. Pour résoudre ces accidents, il est proposé de réduire la sinuosité et de stabiliser la route. Toutefois, la députée aurait voulu connaître les causes principales des accidents afin d'être sûre que le projet mettra un terme à ce problème. La vitesse actuelle du tronçon est probablement une des causes principales des accidents. Limiter la vitesse à 30 km/h peut être une solution. La députée aimerait savoir également quelles sont les raisons de l'opposition à ce projet. Il faut faire une pesée d'intérêts, car le montant pour le projet est considérable.

Le directeur général de la DGMR répond que les causes des accidents ont été analysées lors du choix des variantes. Pour donner suite au premier crédit d'étude, une quinzaine de variantes avaient été étudiées en lien aux raisons des accidents. Le tunnel court avait été jugé comme la meilleure solution. Étant donné que la route est un réseau principal, elle devrait pouvoir accepter la vitesse de 80 km/h. Il existe des tronçons particuliers sur lesquels des changements de vitesse sont possibles. Le montant demandé permettra de résoudre une somme de problèmes et non uniquement les accidents.

Un député est de l'avis que la députée présuppose que l'automobiliste est fautif dans l'accident à cause d'un excès de vitesse ou de l'alcool. Toutefois, le projet respecte le cadre légal fédéral et il tient compte des différents intérêts et des observations faites.

Un député affirme que la question de la vitesse sur le tronçon est légitime. La vitesse de 80 km/h sur cette petite boucle est-elle adaptée ou non ? En plus, le nord du tronçon est habité. La diminution de la vitesse pourrait être une mesure légitime et proportionnée par rapport au cout de l'ouvrage. Le député demande quelle part du montant est réservée à la construction du tunnel.

Le chef de la division infrastructures répond que le tunnel coutera CHF 11'400'000.

Un député rappelle que les études et le choix de variante ont déjà été faits. La question traitée par la commission concerne l'EMPD présenté.

Le directeur général de la DGMR affirme que le projet s'inscrit dans l'analyse du choix de la variante à ressortir et à fournir, et il répond aux normes de sécurité. Dans l'intérim, la signalisation a été posée et les travaux mèneront par défaut à une limitation de la vitesse.

Une députée demande combien d'habitants vivent dans le hameau. En ce qui concerne le comptage, la députée aimerait avoir des chiffres plus actualisés. De plus, la question sur les oppositions au projet n'a pas encore été traitée.

Le directeur général de la DGMR répond qu'en ce qui concerne le trafic journalier moyen, une nouvelle campagne a été réalisée en 2021-2022. Le trafic a légèrement baissé à 3'400 véhicules par jour sur le tronçon qui précède le château.

Le chef de projet indique que le hameau compte entre 50 et 100 habitants. S'agissant des oppositions, une quinzaine (sur 26) de signatures récoltées et apposées sous un texte rédigé dont les griefs portent sur des questions environnementales (défrichement) subsistent. D'autres oppositions s'inquiètent des effets de la creuse du tunnel sur le bâti.

Un député demande dans quelle mesure la commune de Sainte-Croix, ou l'agglomération, sollicitent ce projet.

Le chef de projet indique que les communes de Bullet et de Sainte-Croix sont parties soutenantes au projet ; elles vont en profiter pour réaliser d'autres aménagements en localité ; des trottoirs seront par exemple réfectionnés.

### **3.6 Conséquences sur les communes**

Une députée demande des précisions au sujet de l'itinéraire touristique dont il est question à cet endroit.

Le chef de la division infrastructures indique qu'un chemin SuisseMobile se trouve à la sortie de la localité de Sainte-Croix ; actuellement un trottoir existe en descendant sur la gauche, mais pas à droite, malgré la présence d'habitations. Un trottoir sera réalisé à cet endroit pour sécuriser les déplacements de ces habitants.

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

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

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 10 voix pour, 1 contre, et 3 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 11 voix pour, 0 contre, et 3 abstentions.

## **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté par 11 voix pour, 1 contre, et 2 abstentions.

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

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret par 11 voix pour, 1 contre, et 2 abstentions.*

Noville, le 26 décembre 2023.

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