

**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 d'ouvrage de CHF 39'600'000.- pour financer les travaux 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 thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le lundi 9 février 2026, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Yolanda Müller Chabloz (qui remplace Oleg Gafner), Nathalie Vez, de MM Jerome De Benedictis, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Philippe Germain, Cédric Echenard (qui remplace Vincent Jaques), Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Alexandre Rydlo (qui remplace Aude Billard), Nicolas Suter (qui remplace Pierre Kaelin), Fabrice Tanner. Mme Aude Billard, et MM Oleg Gafner, Vincent Jaques et Pierre Kaelin étaient excusée.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Samuel Debossens, chef a.i. de la division infrastructures (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de commissions, a établi les notes de séance.

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

La cheffe du DICIRH introduit ce décret en rappelant que le secteur est bien connu pour ses problématiques de glissements de terrain. Elle précise que les travaux sont entrepris alors que les glissements tendent à se stabiliser et que les problèmes géologiques semblent désormais maîtrisés. Un crédit d'étude a déjà été accordé et le crédit d'ouvrage important est désormais sollicité en toute connaissance des enjeux. L'intervention prévue est lourde et ne relève pas d'un simple entretien. Les travaux concernent principalement la géométrie du tracé, la reconstruction de la chaussée, la récolte des eaux, la réalisation d'ouvrages de soutènement à l'amont et à l'aval ainsi qu'un nouvel ouvrage de franchissement.

Le chef a.i. de la division infrastructure établit un bref historique du glissement. Les premiers phénomènes remontent à environ 190 ans. Lors de la construction de la route entre 1836 et 1840, un chemin existait déjà sur l'autre versant. Le terrain s'est déplacé latéralement d'environ 20 mètres et verticalement d'environ 9 mètres, rendant la route impraticable dès 1867. En 180 ans, les déplacements cumulés atteignent près de 100 mètres. Six phases majeures de glissement sont recensées, intervenant chaque fois après des épisodes de précipitations intenses. Des ouvrages ont été réalisés pour stabiliser le site, notamment une galerie de drainage, un tunnel et des forages drainants destinés à capter l'eau de l'ensemble du massif. Au pied du glissement, des enrochements ont été mis en place afin de limiter l'érosion provoquée par la Grande Eau. Les objectifs de

déplacement recherchés sont ramenés à moins de 50 cm par année. Après dix années d'observation, une réduction drastique des mouvements est constatée, avec des déplacements actuels de l'ordre de 2 à 3 cm par année. La zone qui glissait le plus fortement présente désormais des mouvements inférieurs à ceux des autres secteurs.

Les études de variantes sont ensuite présentées, une démarche usuelle pour ce type de projet. Les variantes sont évaluées selon plusieurs critères, notamment le niveau de confort, les coûts, les impacts environnementaux et les risques géologiques. Les variantes 1 et 3 sont écartées, tandis que la variante 2 présente un risque géologique trop important. Il commente ensuite les coupes types. Elles comprennent un mur à l'aval, un mur à l'amont ainsi qu'un profil sans ouvrage lorsque cela est possible, afin de limiter les coûts et les besoins d'entretien. Le franchissement du Bey est prévu au moyen d'un ouvrage en terre armée. La route actuelle est représentée en jaune sur les plans. Les différences d'altitude entre la route actuelle et la future route restent limitées, avec une variation d'environ 2 mètres.

Le phasage des travaux est particulièrement complexe. La construction du mur amont nécessite dans un premier temps le report du trafic sur la voie aval. Une fois ce mur réalisé, le trafic est déplacé sur la voie amont afin de permettre la construction de la voie aval. L'altitude rend de plus les travaux longs et techniquement complexes. Le projet comprend également l'entretien lourd d'un tronçon d'environ 340 mètres entre la fin de zone de glissement de la Frasse et le viaduc du Sépey, assaini entre 2024 et 2025. Les murs amont et aval, qui peuvent atteindre jusqu'à 12m, font également l'objet d'un assainissement. Concernant les mesures environnementales, le Bey fait l'objet d'un ouvrage en remblai associé à un cadre en béton armé permettant l'écoulement de la rivière. Un passage destiné à la petite faune est également prévu. Au total, 38 mesures environnementales sont prévues. Une notice d'impact sur l'environnement ainsi que les remarques des services consultés lors de l'examen préalable sont prises en compte dans le projet. Le présent EMPD permet également le remboursement des montants engagés pour l'acquisition des terrains. Le montant global de CHF 39.6 mios comprend les études, les prestations des ingénieurs qui accompagneront les travaux, ainsi que les interventions sur les chaussées et les ouvrages d'art.

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député relève que les risques liés aux glissements de terrain semblent désormais maîtrisés. Il s'interroge toutefois sur les informations figurant sur Géoplanet, où le secteur apparaît encore comme une zone de danger élevé et permanent. Il demande si ces données n'ont pas été mises à jour ou si cette classification demeure valable.

Le chef a.i de la division infrastructure répond que la source des informations figurant sur Géoplanet devra être vérifiée. Il rappelle que ce cas est particulièrement bien connu des géologues et des hydrologues, qui suivent le site depuis de nombreuses années. Il précise que la DGMR a attendu plusieurs décennies avant de réaliser la galerie de drainage et que de nombreuses mesures ont été effectuées. Environ dix années d'études ont été nécessaires. Le massif a été équipé d'inclinomètres et de piézomètres afin de disposer de données précises. Il souligne que les éléments et chiffres présentés reposent sur les études les plus récentes et sur une connaissance aujourd'hui beaucoup plus précise du site.

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

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

1.5 Aménagements cyclables

Une Députée relève que le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable spécifique alors que le secteur constitue un lieu apprécié pour le cyclisme de loisir. Elle regrette notamment qu'aucune bande cyclable, même sous la forme d'une bande jaune, ne soit prévue dans ce tronçon.

Un Député partage ce constat et estime qu'il serait intéressant de disposer d'un ordre de grandeur financier. Selon lui, une estimation approximative sur un tronçon d'environ un kilomètre permettrait de démontrer le caractère disproportionné des coûts.

Le directeur général de la DGMR répond que cette question revient régulièrement dans ce type de projet. Il rappelle que la route permet déjà la circulation des vélos dans un trafic mixte, même si elle ne se prête pas à un usage familial ou de promenade. Les cyclistes sportifs s'accommodent généralement de ce type de circulation. Il souligne que la réalisation d'aménagements spécifiques entraînerait des coûts très importants. L'élargissement de la route nécessiterait environ deux mètres supplémentaires de largeur, ce qui apparaît disproportionné au regard des besoins et des autres priorités cantonales. Il admet que cette absence d'aménagement peut être regrettée, mais estime qu'il ne s'agit pas d'une priorité. Il cite des exemples comparables à Belmont et dans la montée de Cossonay, où des aménagements ont été réalisés dans des terrains escarpés. Il précise que l'élargissement de routes dans ce contexte se chiffre rapidement en millions de francs.

Un Député relève que cette route présente un caractère particulier, comparable à des « montagnes russes », avec des limitations actuellement fixées à 60 km/h sur les parties déformées. Il s'interroge sur la suite prévue après les travaux et évoque les dispositions de l'ordonnance sur la signalisation routière. Il rappelle que lorsqu'aucune autre solution n'est possible pour protéger les usagers vulnérables, une réduction de vitesse peut être envisagée. Il demande si le maintien d'une limitation à 60 km/h est prévu.

Le directeur général de la DGMR répond que cette question revient également de manière récurrente. Il explique que la limitation de vitesse est liée avant tout à des considérations de sécurité et à la géométrie de la route pour l'ensemble des usagers. Il estime qu'au regard du principe de proportionnalité, aucune dérogation particulière ne se justifie. Selon lui, la géométrie et la largeur prévues permettront une cohabitation des usagers compatible avec une vitesse de 80 km/h. Il rappelle que le réseau hors traversée de localité est généralement limité à 80 km/h selon les normes de sécurité en vigueur. A priori, une fois les travaux terminés, la limitation devrait donc être fixée à 80 km/h, comme sur le reste du tronçon.

Un Député revient sur la question des piétons et des cyclistes. Il rappelle qu'une motion Haury (24_MOT_12) évoquait un cheminement cyclable de l'autre côté de la vallée, mais qu'une telle solution n'apparaît pas réalisable au regard du principe de proportionnalité. Il souligne que le premier segment entre Aigle et Les Ormonts reste particulièrement critique. Il suggère, dans une logique de multimodalité, que les cyclistes sportifs empruntent le train jusqu'au Sépey pour éviter cette portion. Il mentionne également le postulat Devaud (24_POS_3) et l'hypothèse d'un tunnel, même si les considérations de proportionnalité demeurent déterminantes. Selon lui, ce premier segment constitue avant tout un axe indispensable pour relier les régions et il faut actuellement accepter la route telle qu'elle est, en renonçant à certaines améliorations.

La cheffe du DICIRH rappelle que le rapport coût-efficacité des mesures doit rester déterminant. Concernant les limitations de vitesse, elle souligne que l'ordonnance sur la signalisation routière fixe des règles strictes ainsi que des motifs objectifs et proportionnés permettant d'y déroger. Elle rappelle que le canton de Vaud applique une politique claire en matière de limitations à 30 km/h et 60 km/h. Selon elle, une limitation à 60 km/h sur ce tronçon ne résisterait pas à un recours devant un tribunal faute de justification suffisante. De nombreux recours ont déjà été déposés sur d'autres mesures de limitation, notamment les limitations nocturnes à 30 km/h en milieu urbain, et les tribunaux exigent des critères objectifs et proportionnés.

1.8 Coûts des études et des travaux

Un Député relève que le montant consacré aux acquisitions de terrains s'élève à environ 300'000 francs, dont seulement 100'000 francs semblent correspondre à des achats de parcelles. Il demande comment se décompose le solde d'environ 200'000 millions de francs.

Le chef a.i de la division infrastructure explique que ce montant comprend également le remboursement d'autres frais, notamment des indemnités versées aux riverains. Il précise que des opérations d'abornement sont aussi nécessaires dans le cadre du projet. Ces démarches impliquent l'intervention d'un géomètre officiel. Une fois la route réalisée, il est nécessaire de procéder à la cadastration ainsi qu'aux mutations foncières afin de mettre à jour les données cadastrales. Il rappelle que les éléments faisant foi sont ceux effectivement implantés sur le terrain.

3.2 Amortissement annuel

Un Député relève que le règlement MCH2 est clair concernant les durées d'amortissement. Il demande quelle justification motive la dérogation proposée à une durée de 40 ans, l'amortissement étant ici prévu sur 20 ans, soit une durée réduite de moitié. Il va proposer un amendement aux conclusions sur ce point.

Le directeur général de la DGMR répond que la durée d'amortissement proposée applique les directives du SAGEFI.

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.

Un Député rappelle que le règlement MCH2 est clair concernant les durées d'amortissement. Il propose l'amendement suivant :

Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 40 ~~20~~ ans

La cheffe du DICIRH défend la position du Conseil d'État concernant la durée d'amortissement proposée de 20 ans.

Un Député relève qu'il s'agit d'une route particulière, implantée dans un secteur marqué historiquement par des glissements de terrain. Il observe toutefois que le glissement semble aujourd'hui stabilisé et que le décret doit tenir compte de la durée économique du projet.

Le chef a.i de la division infrastructure précise que les différentes composantes de l'ouvrage présentent des durées de vie distinctes. Les couches de surface de la chaussée nécessiteront un renouvellement après environ 20 à 25 ans et constituent les premiers éléments appelés à être remplacés. En revanche, les ouvrages d'art présentent une durée de vie beaucoup plus longue, de l'ordre de 100 ans selon les normes SIA. Il souligne que la majeure partie du montant demandé concerne précisément ces ouvrages. Concernant la structure routière elle-même, il indique que la première couche présente une durée de vie d'environ 20 ans, les couches de liaison environ 40 ans et les couches de base environ 60 ans, tandis que les graves ont une durée de vie encore supérieure. Il estime dès lors qu'une durée d'amortissement de 40 ans reste inférieure à la durée de vie globale de l'ensemble des infrastructures, même dans un contexte géologique particulier comme celui-ci.

Vote sur l'amendement : l'amendement est accepté à l'unanimité.

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

L'art. 3 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.

Noville, le 29 mai 2026.

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