

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE
DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE**

chargée d'examiner les objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 10'775'000.- pour financer les travaux d'assainissement et de renforcement du viaduc de la RC 601 sur la Broye et les voies CFF, sur le territoire des communes de Lucens et Curtilles

1. PRÉAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie s'est réunie le jeudi 4 juin 2026, à la salle des Charbon, Place du Château 6, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Nathalie Vez, Muriel Thalmann (qui remplace Aude Billard), Claire Attinger Doepper (qui remplace Vincent Jaques), de MM Jerome de Benedictis, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner. Mme Aude Billard et M. Vincent Jaques 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, M. Stéphane Corthay, Chef de la section ouvrages d'art et dégâts des forces de la nature (DGMR).

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

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

La Conseillère d'Etat introduit ce projet de décret en précisant que la classification des risques s'effectue selon une notation allant de 1 à 5, l'objectif étant de maintenir en permanence le niveau de risque dans une plage considérée comme acceptable. Dans le cas présent, comme cela ressort de l'exposé des motifs, le niveau de risque se situe très largement au-delà du seuil considéré comme acceptable. L'inspection réalisée par la division infrastructure a en effet mis en évidence des niveaux de risque importants, associés à des états de détérioration relativement avancés. Ces dégradations concernent notamment le revêtement, l'étanchéité, la dalle, les culées ainsi que les joints. Au regard de ces constats, le moment de l'intervention apparaît justifié, de même que l'ampleur des travaux envisagés.

Le Chef de la section ouvrages d'art et dégâts des forces de la nature commente une présentation. Le projet concerne l'assainissement d'un viaduc de la RC601, construit en 1963 et situé sur un axe routier important entre Lausanne et Berne. L'ouvrage, long d'environ 300 mètres, supporte aujourd'hui près de 11'000 véhicules par jour, dont environ 650 poids lourds. L'objectif est de prolonger sa durée de service d'environ 50 ans et de l'adapter aux normes actuelles, notamment en matière de résistance aux séismes et de capacité à supporter les transports exceptionnels jusqu'à 90 tonnes, voire davantage à terme.

Le viaduc présente plusieurs problèmes liés à son âge : joints de dilatation et équipements vieillissants, infiltration d'eau et de sels de déverglaçage, corrosion du béton et des armatures, ainsi que des appuis qui ne répondent plus aux exigences sismiques actuelles. L'ouvrage est actuellement constitué de trois parties

distinctes ; les travaux permettront de les solidariser afin de former un seul ouvrage et de réduire les risques liés aux joints et aux appuis.

Les travaux comprendront notamment la réfection du tablier, le remplacement des garde-corps, des joints et des appareils d'appui, le renforcement de la dalle, le traitement des parties en béton dégradées et l'amélioration du système d'évacuation et de prétraitement des eaux de chaussée.

La principale contrainte extérieure concerne la présence de la ligne CFF sous le viaduc. Les travaux au-dessus des voies devront être réalisés principalement de nuit, entre minuit et 4 heures, soit environ trois heures de travail effectif par nuit, pendant une trentaine de nuits. Les accès à une entreprise voisine ainsi qu'aux services de secours devront également être maintenus en permanence.

Le crédit demandé s'élève à CHF 1,775 million et les travaux préparatoires sont prévus à partir de février 2027, avec un début des travaux principaux en mars 2027 et une mise en service prévue à fin novembre 2027. Le viaduc restera ouvert à la circulation pendant les travaux, avec une gestion du trafic par feux. La couche finale de revêtement bitumineux sera posée en 2028, lorsque les conditions météorologiques seront plus favorables.

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député souhaite remarquer que la ligne CFF concernée est celle de Payerne-Lausanne et non pas Payerne-Fribourg. Comme député broyeur, il se réjouit de cet EMPD qui concerne un axe routier historique.

Une Députée relève que la classification de l'itinéraire évolue d'une route permettant les convois exceptionnels de type 3 à une route de type 2. Elle demande si cette évolution constitue une obligation fédérale et, compte tenu de la présence de l'autoroute à proximité, pour quelle raison il est nécessaire de disposer d'un itinéraire routier spécifiquement adapté au passage des convois exceptionnels. Elle soulève la question des externalités liées à ces transports, à la charge du contribuable.

La Conseillère d'Etat répond que le réseau autoroutier n'est, de manière générale, pas conçu pour accueillir les transports exceptionnels. Certains convois peuvent atteindre des masses allant jusqu'à 408 tonnes et leur vitesse est limitée à 60 km/h au maximum. Outre le poids, ces transports présentent également des contraintes importantes en matière de largeur et de hauteur, auxquelles les infrastructures autoroutières ne sont pas systématiquement adaptées. Quelques exceptions existent toutefois et une collaboration est menée avec les autorités compétentes afin de permettre le passage du plus grand nombre possible de transports exceptionnels sur l'autoroute. Pour des convois atteignant environ 240 tonnes, seuls certains tronçons autoroutiers peuvent actuellement les accueillir.

Le Chef de la section ouvrages d'art précise que les transports exceptionnels de plus de 90 tonnes empruntent en principe un itinéraire de type 1, correspondant à une route d'importance nationale. Cet itinéraire traverse notamment une partie du canton de Fribourg. Quant à la possibilité de conserver et d'utiliser l'itinéraire existant, dès lors que les convois exceptionnels ne circuleraient pas quotidiennement sur celui-ci, il est précisé que ces transports sont loin d'être exceptionnels par leur fréquence. Le canton de Vaud délivre actuellement environ 4'500 autorisations uniques par année, soit plus de dix convois par jour. Les caractéristiques des transports ont considérablement évolué au cours des dernières décennies. A titre d'exemple, dans les années 1960 ou 1970, un camion d'environ 18 tonnes pouvait transporter une pelle de chantier de 15 tonnes. Aujourd'hui, un camion peut atteindre 40 tonnes et transporter une pelle chargée pesant entre 60 et 70 tonnes, ce qui représente une masse totale pouvant atteindre environ 110 tonnes pour un seul engin de chantier. L'augmentation de la puissance et des capacités des véhicules entraîne ainsi une sollicitation accrue des infrastructures routières, dont certaines remontent aux années 1960 et ne sont plus nécessairement adaptées à ces nouveaux convois. L'adaptation du réseau autoroutier nécessiterait par ailleurs des travaux importants. Ensuite, même lorsque l'autoroute peut être utilisée pour une partie du trajet, le convoi doit, à sa sortie, poursuivre son itinéraire sur le réseau routier cantonal afin d'atteindre sa destination finale ou le chantier concerné. Il est donc nécessaire de disposer d'itinéraires cantonaux permettant également d'accepter ces trafics. Les autorités ont l'obligation de prévoir des itinéraires permettant le passage des convois spéciaux, ce qui est considéré comme nécessaire au fonctionnement du territoire.

Concernant les externalités, les chantiers nécessitant des convois spéciaux sont fréquemment liés à des infrastructures ou à des besoins d'intérêt public. Sont notamment cités les travaux des CFF ainsi que la livraison de rames de tramway, chaque rame nécessitant un transport spécial. Il est également fait référence à

l'intervention réalisée sur le « pont bleu », qui avait nécessité un convoi particulièrement exceptionnel, ainsi qu'aux travaux de la RC 777, pour lesquels une grue de très grande dimension avait dû être acheminée par convoi spécial.

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

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

1.6.1 Principes généraux d'aménagement

Un Député demande des précisions quant au déplacement des services suspendus à l'ouvrage, notamment les réseaux de gaz et d'électricité, les installations de caténaires des CFF ainsi que, dans certains cas, la fibre optique. A qui incombe financièrement le déplacement et la remise en place de ces réseaux. Il souhaite savoir si le maître de l'ouvrage a l'obligation de prendre en charge ces opérations ou si celles-ci sont couvertes par une autorisation ou une redevance d'utilisation du domaine public.

Concernant les travaux réalisés à proximité des voies CFF, il demande si ces travaux peuvent entraîner des conséquences financières liées à un éventuel ralentissement du trafic ferroviaire, à des modifications d'horaires ou à d'autres mesures d'exploitation.

Le Chef de la section ouvrages d'art explique que les différents services présents sur le réseau routier doivent disposer d'une autorisation pour y être installés. Cette autorisation peut, selon les cas, être assortie d'une taxe. Toutefois, les services tels que les réseaux de gaz ou d'autres services publics bénéficient en principe d'une autorisation gratuite. En revanche, lorsque des travaux d'adaptation du réseau routier ou des ouvrages nécessitent le déplacement de leurs installations, les coûts liés à ces modifications sont à leur charge. Un préavis d'environ trois mois leur est généralement adressé afin de les informer de la nécessité de déplacer leurs installations. Cette opération peut néanmoins s'avérer complexe, notamment lorsqu'elle concerne des infrastructures telles que la fibre optique. Ces installations étant considérées comme des occupations du domaine public à bien plaisir, les coûts de leur déplacement sont, en principe, intégralement refacturés au service concerné. Une exception est toutefois relevée pour la ligne de contact des CFF, dont le traitement est soumis aux dispositions spécifiques de la législation sur les chemins de fer.

Ainsi, différents services bénéficient d'autorisations d'usage du domaine public, appelées AUDP. Celles-ci peuvent être gratuites lorsqu'elles concernent des services publics ou assimilés, tandis qu'elles peuvent être payantes lorsqu'elles concernent des opérateurs privés, notamment dans le domaine de la fibre optique. Les conventions établies dans ce cadre par le voyer définissent notamment les conditions applicables en cas de déplacement, d'assainissement ou d'adaptation des installations, conformément aux principes précédemment exposés.

Concernant les CFF, ils facturent systématiquement des frais par dans le cadre de travaux réalisés à proximité de leurs infrastructures. Dans le cas présent, les travaux étant réalisés de nuit, aucun allongement de la durée d'exploitation perturbée n'est prévu. Il n'a par ailleurs pas été possible de coordonner les travaux avec une période de fermeture complète de la ligne au cours des prochaines années. Les frais facturés par les CFF concernent notamment les opérations liées à la coupure de courant et à la mise à terre des installations, ainsi que la mise à disposition d'un surveillant CFF sur le chantier. Cette présence demeure une obligation légale, y compris lorsque la ligne est fermée. Les coûts comprennent également les opérations nécessaires au réenclenchement des installations. En revanche, aucun coût lié à la mise en place de bus de remplacement ou à d'autres mesures similaires n'est prévu, les travaux étant réalisés en dehors des périodes d'exploitation ferroviaire.

Un Député intervient au sujet de la réalisation d'un nouveau collecteur destiné à recueillir les eaux de chaussée, passant sous les voies CFF avant de se déverser dans la Broye. Il demande si un bassin ou un dispositif de rétention sera mis en place en amont.

Le Chef de la section ouvrages d'art répond que des dispositifs de traitement des eaux sont effectivement prévus.

1.6.2 Description du phasage des travaux

Un Député intervient ensuite concernant le risque que les usagers de la route contournent le chantier en passant par Lucens. Il relève que, selon le plan présenté en page 9, il pourrait être relativement facile de contourner la zone de travaux et s'interroge sur la manière dont la commune de Lucens réagit face à cette éventualité.

Le Chef de la section ouvrages d'art que les travaux ont été présentés à la commune et qu'ils ont également fait l'objet d'une présentation publique. Aucune réaction particulière concernant un éventuel report du trafic à travers la localité n'a, à ce stade, été signalée.

La Conseillère d'Etat précise que, comme pour tout chantier, un suivi régulier de la situation est assuré et que les mesures de circulation peuvent être adaptées en fonction des comportements observés. Si, par exemple, des automobilistes cherchaient à quitter l'axe principal pour traverser les localités afin de contourner les ralentissements, des adaptations de la signalisation pourraient être mises en place. Il est en effet préférable de maintenir le trafic sur un axe principal, même ralenti, plutôt que de favoriser sa dispersion à travers les localités. Ces situations font l'objet d'un monitoring pendant toute la durée des travaux, en coordination avec les communes concernées.

1.7 Aménagements cyclables

Un Député retient qu'il n'apparaît pas pertinent de réaliser des aménagements cyclables directement sur l'ouvrage dans le cadre de son assainissement, indépendamment du fait que celui-ci ne se situe pas sur l'un des axes cyclables structurants, comme cela est expliqué dans le rapport. Ne connaissant pas suffisamment la région, il demande quelles sont les alternatives cyclables existantes ou envisagées, en particulier pour les déplacements pendulaires et non pour les itinéraires de loisirs. Il rappelle notamment le souhait, à plus long terme, de disposer d'une infrastructure cyclable continue et sécurisée le long de la route de Berne, qu'il considère comme l'un des axes les plus dangereux du canton pour les cyclistes.

La Conseillère d'Etat explique qu'il n'est effectivement pas envisageable d'aménager une infrastructure cyclable directement sur la RC, compte tenu notamment de l'importance du trafic et de la présence de poids lourds, qui rendent cet axe peu adapté à la circulation cycliste. En revanche, une grande partie du réseau cyclable alternatif existe déjà ou peut être développée à partir de chemins existants et de chemins longeant la route. Elle rappelle la volonté de privilégier, en collaboration avec les autorités locales, des itinéraires alternatifs permettant de maintenir un réseau cyclable structurant, tout en recherchant des parcours aussi sûrs que possible et davantage éloignés des axes routiers très fréquentés, qui présentent des conditions particulièrement défavorables à la pratique du vélo.

Le Chef de la section ouvrages d'art ajoute que la construction de la route a entraîné d'importantes coupures dans les terres agricoles et qu'un réseau de chemins d'amélioration foncière a ainsi été créé. Ces chemins se trouvent aujourd'hui sur une grande partie du secteur concerné et peuvent constituer une base pour développer des itinéraires cyclables alternatifs. Sur le plan disponible en annexe, ces itinéraires sont notamment représentés en rouge. Ils comprennent un axe en direction de Curtilles, Romont et Fribourg, ainsi qu'un axe orienté approximativement du nord au sud en direction de Lausanne. Une autre possibilité, située plus à l'ouest, est également à l'étude. Elle consisterait à utiliser l'itinéraire passant notamment par Villeneuve, Fribourg et Granges-Marnand. Cette dernière possibilité fait encore l'objet de discussions. Une collaboration est engagée avec la commune de Lucens, laquelle a déjà aménagé une partie du réseau. À partir de la limite communale, il est prévu de créer une liaison en direction de Curtilles, en passant notamment par un pont historique sur la Broye ainsi que par un second ouvrage. La traversée de ces deux ouvrages est prévue, en principe, pour l'année prochaine et devrait être réalisée au moyen d'une piste mixte d'une largeur de 3,5 mètres. Dans le cadre de cet itinéraire alternatif, un nouvel ouvrage permettant le franchissement de la Broye sera également réalisé afin d'assurer la continuité de la liaison cyclable.

1.10 Coûts des travaux

Un Député intervient concernant les phases SIA et leur prise en compte respective dans le crédit d'études et dans le crédit de réalisation. Dans un décret précédent, le crédit d'études présenté intégrait également la phase

5 de réalisation. En l'occurrence, la situation est différente ici car la demande actuelle porte sur des honoraires correspondant aux phases à partir de la phase 5. Il demande des précisions concernant la différence de traitement entre les deux projets.

Le Directeur général de la DGMR explique que, dans le cas du viaduc d'Aigle évoqué, il avait été considéré comme nécessaire d'anticiper la phase suivante afin de ne pas être tributaire du crédit d'ouvrage, notamment en raison des enjeux de calendrier liés aux CFF. Il précise qu'il s'agit toutefois d'une approche au cas par cas et qu'il n'existe pas de règle absolue en la matière. Selon les caractéristiques et les besoins de chaque projet, les phases à intégrer au crédit sont affinées et déterminées en conséquence. Il souligne l'importance de faire preuve de transparence sur cette manière de procéder.

Un Député demande dès lors que cette distinction figure dans le rapport, notamment afin que les différences entre les montants des crédits d'études puissent être correctement comprises lorsque ceux-ci sont comparés entre eux. Il relève qu'un crédit d'études peut, selon les projets, inclure ou non la phase 5. Dans le cas présent, le crédit d'études initial ne couvrait pas la phase 5 et les honoraires actuellement demandés correspondent à cette phase.

3.2 Amortissement annuel

Un Député retient de la présentation que la durée de vie des travaux est estimée à 50 ans. Il relève toutefois que, selon les principes du MCH2, la durée d'amortissement est fixée à 40 ans, sauf exception clairement établie. Constatant qu'aucune exception ne semble être avérée dans le cas présent, il estime que le projet devrait être amorti sur une durée de 40 ans. Il reviendra sur ce point lors de l'examen du décret.

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.

Par suite d'une discussion animée portant sur la durée des amortissements, un Député propose l'amendement suivant :

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

Vote sur l'amendement : par 7 voix pour, 3 contre et 5 abstentions, l'amendement est accepté.

L'art. 2 amendé du projet de décret est adopté par 14 voix pour, aucune voix contre, et 1 abstention.

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 17 septembre 2026

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