

**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'étude de CHF 1'645'000.- pour financer les études d'assainissement et de renforcement du viaduc sur la Grande Eau et les voies CFF de la RC 705, sur le territoire des communes d'Aigle et d'Yverne.

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 2 avril 2026, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Aude Billard, Nathalie Vez, Marion Wahlen (qui remplace Xavier de Haller), de MM Jerome De Benedictis, Jean-François Cachin, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Yann Glayre (qui remplace Stéphane Jordan), Pierre Kaelin, Pierre-François Mottier (qui remplace Bernard Nicod), Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner. MM Xavier de Haller, Stéphane Jordan, Bernard Nicod étaient excusés.

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 projet de décret qui concerne la RC 705 dans le Chablais et porte sur l'assainissement d'un ouvrage d'art fortement endommagé. En raison de l'importance des dégradations, une procédure d'urgence a été engagée afin d'obtenir un crédit d'études. L'ouvrage se situe dans une zone complexe, impliquant un second ouvrage d'art, nécessitant lui aussi un assainissement. Les travaux doivent être coordonnés, chaque pont servant alternativement de déviation pendant les interventions sur l'autre, ce qui impose une planification étroite.

Le chef a.i. de la division infrastructures commente une présentation concernant les éléments essentiels relatifs à la demande de crédit d'études pour le viaduc d'Aigle. Ce viaduc permet de franchir les voies CFF et la Grande Eau. D'une longueur de 545 mètres, il s'agit de l'un des ouvrages les plus importants du réseau cantonal. Construit il y a plus d'un demi-siècle, il repose sur une structure mixte acier-béton, utilisant notamment de l'acier cortène, dont la corrosion superficielle assure une protection naturelle. Le tablier est quant à lui en béton. L'ouvrage supporte un trafic significatif, avec plus de 10'000 véhicules par jour, dont environ 2 % de poids lourds. Le viaduc est composé de travées courantes d'environ 32 mètres et d'une travée principale de 55 mètres permettant les franchissements principaux.

Les principales dégradations observées concernent notamment le tablier, où des défauts d'étanchéité et de conception des bordures provoquent des infiltrations d'eau chargée en sels de déverglaçage. Ces écoulements

entraînent une dégradation marquée du béton et la corrosion des armatures, particulièrement d'un côté de l'ouvrage en raison du dévers. Des purges régulières du béton sont nécessaires pour garantir la sécurité des usagers situés sous le viaduc. Des dégradations similaires sont observées au niveau des culées et des piles, dues aux infiltrations d'eau. Les joints de chaussée, en particulier les joints à peigne, présentent également des dysfonctionnements : ils atteignent leurs limites lors de fortes températures, générant des contraintes importantes dans la structure. Les appuis du pont sont aussi affectés et ne permettent plus les mouvements nécessaires liés aux variations thermiques, ce qui impose leur remplacement. Une corrosion localisée est en outre constatée sur certaines poutres métalliques exposées à des écoulements d'eau. Malgré ces éléments, il souligne que plus de 99 % de la structure reste en bon état et que la conception d'origine est globalement satisfaisante. Il mentionne toutefois que certains éléments, comme les glissières de sécurité, ne sont plus conformes aux normes actuelles. Il évoque ensuite un autre problème, structurel, lié aux fondations. Certaines sont profondes, d'autres superficielles, ce qui a entraîné des tassements différenciés. Des interventions de relevage des appuis ont été nécessaires durant les premières années d'exploitation. Ce phénomène tend toutefois à se stabiliser avec le temps.

Concernant les mesures envisagées dans le cadre des études à venir, elles comprennent la réfection du tablier par hydro-démolition et reconstruction des parties dégradées, le remplacement des bordures, le renforcement de la dalle et le renouvellement du revêtement. La charpente métallique sera localement renforcée pour répondre aux normes actuelles, et les piles feront l'objet d'un renforcement, notamment en vue des exigences parasismiques. Les fondations seront élargies plutôt que remplacées par des fondations profondes, pour des raisons techniques et économiques. Les culées feront également l'objet d'interventions différenciées : reconstruction complète côté autoroute, et partielle côté Yvorne, avec des aménagements facilitant leur inspection future.

Concernant l'organisation des travaux, il souligne la complexité liée à l'importance du trafic et à la configuration du réseau routier. Il est prévu de maintenir la circulation en instaurant un sens unique sur le viaduc pendant les travaux, avec des déviations mises en place via le réseau existant. Des adaptations de certaines routes seront nécessaires pour absorber le trafic. Cette organisation est également pensée en coordination avec d'autres projets, notamment celui d'un autre viaduc et des développements des infrastructures CFF à l'horizon 2030. Pour limiter les perturbations, des ponts provisoires seront installés afin de maintenir la circulation au niveau des culées, et certaines interventions auront lieu de nuit. Des fermetures ponctuelles resteront toutefois inévitables.

Il passe en revue les coûts liés aux études, incluant les honoraires des ingénieurs, géotechniciens et autres mandataires spécialisés, ainsi que les prestations liées à la coordination avec les CFF et aux contraintes environnementales. Il précise que la demande actuelle porte sur les phases d'études jusqu'à la préparation des appels d'offres et des projets d'exécution, conformément aux normes SIA. Concernant le calendrier prévisionnel, les études doivent se poursuivre rapidement afin de permettre une mise en soumission des travaux au début de l'année suivante. L'objectif est d'obtenir le crédit d'ouvrage dans le courant de l'année 2027, pour un démarrage des travaux au printemps 2028. Ceux-ci s'étendraient jusqu'au début de l'été 2030, en cohérence avec les autres projets planifiés dans la région.

3. DISCUSSION GENERALE

Un député a demandé des précisions préalables concernant le chiffrage du projet, afin de mieux en comprendre le montant, sans pour autant le remettre en question au vu de la complexité du chantier exposée. Il formule deux interrogations : d'une part, l'absence apparente de la phase 33, en lien notamment avec une éventuelle nécessité de mise à l'enquête, et d'autre part, l'inclusion du groupe de phase 5 dans le crédit d'études, alors que cette phase est habituellement rattachée au crédit de réalisation. En effet, le montant du crédit peut paraître élevé s'il est uniquement rapporté aux phases 3 et 4, alors qu'une part importante concerne en réalité la phase 5 d'exécution. Il demande que cet élément soit clairement souligné dans le rapport de commission et exprime son soutien au projet.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que la phase 33 correspond à la mise à l'enquête, laquelle n'est en principe pas requise dans le cadre d'un assainissement d'ouvrage réalisé à l'identique. Il souligne toutefois qu'une réflexion reste en cours concernant l'aménagement d'un carrefour spécifique, pour lequel une mise à l'enquête pourrait éventuellement être nécessaire selon le projet retenu. La question du financement de cette éventuelle procédure demeure ouverte à ce stade. Concernant l'intégration de la phase 5 dans le crédit

d'études, il explique que la pratique habituelle consiste à inclure les études jusqu'à la phase 41, puis à intégrer les phases ultérieures dans le crédit de construction. Toutefois, dans le cas présent, des contraintes financières et organisationnelles — notamment le plafond du crédit d'études et l'impossibilité d'en solliciter un second — ont conduit à un phasage différent. L'ampleur et l'évolution des besoins en études ont également justifié cette approche, consistant à regrouper certaines phases dans un même crédit.

Le directeur général de la DGMR complète en précisant que les montants liés à une éventuelle mise à l'enquête resteraient modestes et ne concernent pas directement l'ouvrage principal. Il souligne également que le choix opéré s'explique par un souci d'efficacité et d'urgence, permettant d'engager rapidement la phase de projet d'exécution dès l'octroi du crédit, indépendamment du crédit de réalisation, afin de sécuriser le calendrier des travaux.

Un député s'interroge concernant l'impact du passage des 40 tonnes sur les ouvrages d'art du canton. Il demande notamment si l'harmonisation avec les normes européennes entraîne une détérioration accrue des structures, malgré les marges de sécurité prévues lors de leur dimensionnement.

Le directeur général de la DGMR répond que l'introduction des 40 tonnes a constitué un enjeu. Une analyse complète des ouvrages du canton avait alors été menée afin d'évaluer leur capacité à supporter ces charges. Cette démarche avait conduit à définir un réseau adapté aux 40 tonnes, avec, le cas échéant, des restrictions ou des renforcements d'ouvrages. Il souligne également que certains convois spéciaux dépassent ponctuellement ces charges, mais font l'objet de conditions particulières de circulation.

Le chef a.i. de la division infrastructures confirme que des convois plus lourds sollicitent davantage les ouvrages, mais précise que des renforcements ont été réalisés lors du passage aux 40 tonnes, augmentant ainsi le niveau de sécurité. Il indique que, pour la majorité des ouvrages, la différence entre 28 et 40 tonnes n'est pas déterminante en termes de dégradation, dans la mesure où ceux-ci sont conçus pour supporter ces charges. Il illustre son propos avec l'exemple du viaduc d'Aigle, où des convois exceptionnels pouvant atteindre 90 tonnes, voire 240 tonnes à l'avenir, sont envisagés. Il relativise toutefois ces chiffres en précisant que ces convois restent ponctuels et que leur impact doit être analysé en fonction du système structurel global. Des mesures d'exploitation accompagnent par ailleurs ces transports exceptionnels, comme l'obligation de circuler au centre de la chaussée ou à une vitesse spécifique, afin de limiter les contraintes sur les parties sensibles des ouvrages.

Un député demande des précisions concernant la notion d'urgence évoquée pour ce crédit d'études, notamment pour savoir si celle-ci découle d'une dégradation soudaine de l'ouvrage. De manière générale, comment est organisée la planification globale des interventions sur les infrastructures du canton.

Le directeur général de la DGMR précise que l'urgence est liée non pas à l'état de l'ouvrage, mais à la nécessité de coordonner les travaux avec d'autres chantiers à venir. Il ajoute qu'aucun ouvrage du canton ne présente, à ce stade, un caractère d'urgence nécessitant une fermeture immédiate, bien que certains soient en mauvais état et fassent l'objet d'un suivi et de travaux d'entretien réguliers.

Le chef a.i. de la division infrastructures détaille le processus de suivi des ouvrages, présenté en début de législature, basé sur des inspections menées tous les 5 ans permettant d'évaluer leur état et de planifier les interventions. Dans le cas présent, la coordination avec un chantier sur un autre viaduc, porté par les CFF, impose d'intervenir selon un calendrier précis afin d'éviter des conflits ou des retards problématiques.

Une députée évoque l'exemple d'une commune confrontée à des difficultés financières pour la rénovation d'un ouvrage, ayant entraîné des restrictions de circulation pour les poids lourds. Elle demande si une partie de la taxe sur les poids lourds est rétrocédée aux communes pour soutenir l'entretien de leur réseau.

Le directeur général de la DGMR répond que cette taxe n'est pas directement redistribuée aux communes, mais qu'elle alimente les finances étatiques, lesquelles permettent ensuite d'octroyer des subventions aux communes, notamment pour les travaux en traversée de localité pour lesquels un ouvrage d'art bénéficierait de subventions contraignantes. Il précise que, dans le cas évoqué, les travaux ont finalement pu être réalisés grâce à ces mécanismes de soutien, après une période transitoire durant laquelle une déviation avait été mise en place pour les convois de 40 tonnes.

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

1.8.1 Coût des études

Une députée demande des clarifications concernant les tableaux financiers présentés, en particulier les lignes relatives au CECE et au EPRC. Elle relève une apparente incohérence entre les deux tableaux : dans le premier, les montants semblent s'ajouter au total du crédit, tandis que dans le second, ils apparaissent comme inclus dans le montant global de CHF 1'645'000. Elle s'interroge également sur les différences de montants observées entre les deux tableaux pour ces mêmes rubriques.

Le directeur général de la DGMR répond que ces montants sont bien compris dans le total du crédit. Il précise que le premier tableau présente les montants initialement demandés pour le CECE et l'EPRC, tandis que le second tableau indique les montants effectivement dépensés. Par conséquent, seuls ces derniers montants doivent être amortis, ce qui justifie les différences observées.

1.8.2 Coût des travaux

Une députée relève que la part des études, qui représente 12,9 % du montant estimé des travaux, est légèrement supérieure au pourcentage des standards habituellement présentés et demande des compléments, notamment pour savoir quelle est la valeur standard de référence.

Le directeur général de la DGMR répond que le pourcentage est calculé sur la base d'un coût d'ouvrage encore estimatif, avec une marge d'incertitude d'environ ± 30 %. Ainsi, si le coût réel des travaux devait s'avérer plus élevé, la part relative des études pourrait mécaniquement diminuer. Il souligne que les études ont précisément pour objectif d'affiner ce coût, ce qui peut faire évoluer ce ratio. Il ajoute néanmoins que, compte tenu de la complexité du projet, le pourcentage restera probablement légèrement supérieur à la moyenne. Il n'existe par ailleurs pas de pourcentage standard unique, celui-ci dépendant de la complexité de chaque ouvrage et étant déterminé selon des normes spécifiques.

Le chef a.i. de la division infrastructures complète en précisant que l'évaluation se fait au cas par cas. Il souligne que le projet concerné présente une complexité particulière, notamment en raison d'études complémentaires liées au trafic. Il ajoute que, de manière générale, plus le coût total de l'ouvrage est élevé, plus la part des honoraires, exprimée en pourcentage, tend à diminuer, conformément aux principes établis par les normes professionnelles. Il relève également qu'à ce stade, le montant des travaux repose encore sur une estimation d'ingénieur, en l'absence de soumissions, ce qui accroît l'incertitude, particulièrement pour des travaux d'assainissement, plus difficiles à chiffrer que des constructions nouvelles. Les ordres de grandeur usuels se situent généralement entre 10 % et 12 %, pouvant varier jusqu'à 20–25 % pour des projets complexes, voire descendre à environ 8 % pour des ouvrages simples.

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.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 0 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 20.04.2026.

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