

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

chargée d'examiner les objets suivants :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 1'400'000.- pour financer les études d'assainissement et de renforcement du pont du Larrevoin de la RC 705, sur le territoire de la commune d'Aigle

1. PRÉAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 7 mai 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 Philippe Germain), de MM Jerome de Benedictis, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Yves Paccaud (qui remplace Vincent Jaques), Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner. MM Vincent Jaques, Philippe Germain 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, avec des ouvrages d'art structurants permettant notamment l'accessibilité vers Les Mosses et Leysin. Elle souligne que l'état du pont nécessite une rénovation urgente et un crédit d'étude pour son assainissement. L'ouvrage est classé en note 2 à l'inventaire, ce qui implique une collaboration avec la DGIP.

Le chef a.i. de la division infrastructures commente une présentation remise aux membres de la commission. Les ouvrages d'art concernés datent de 1965 et ont été construits dans le cadre de l'optimisation du tracé de la RC 705. L'ancienne route existe toujours. La structure en béton armé, d'environ 300 mètres, supporte un trafic d'environ 7'300 véhicules par jour, dont 240 poids lourds.

L'ouvrage est constitué de plusieurs éléments : mur de soutènement, estacade, viaducs d'accès et pont en arc d'environ 90 mètres de portée. Il souligne la particularité du pont en arc mince reposant sur des colonnes jusqu'au tablier. L'ouvrage est classé en note 2 sur une échelle allant jusqu'à 7, la note 1 correspondant aux monuments exceptionnels comme une cathédrale. Le projet est mené en collaboration avec le DGIP.

Les dégradations sont principalement dues à des problèmes d'étanchéité du revêtement, avec des infiltrations d'eau ayant attaqué les armatures en béton. L'ensemble des éléments est attaqué par les chlorures. Les glissières, garde-corps et joints de dilatation ne sont plus conformes aux normes. Il précise que le béton armé est fortement atteint et que la corrosion des armatures est active, certains éléments de liaison de l'arc étant

fissurés et corrodés. Certaines dégradations sont jugées alarmantes et les ouvrages annexes présentent également un état dégradé, avec des joints de chaussée défectueux.

Il rappelle que des interventions d'urgence ont déjà été réalisées en 2024 et 2025. Une inspection périodique, effectuée tous les cinq ans, a mis en évidence en août 2023 un niveau de dégradation élevé. Une inspection approfondie a ensuite été réalisée à l'aide de moyens complémentaires, notamment par nacelle. En juillet 2024, le rapport final a confirmé un risque important, conduisant à la mise en place d'étais provisoires en novembre 2024, afin de prévenir un risque de rupture fragile, qui peut intervenir sans crier gare. Ces étais ont été installés pour éviter un effondrement potentiel de certaines parties de l'ouvrage.

Des travaux d'assainissement ont été engagés en 2025, notamment sur le tablier et l'arc, afin de limiter la dégradation en attendant les interventions définitives. Le risque d'effondrement est désormais maîtrisé. L'objectif du crédit d'étude est de préparer les travaux à terme. La liste des interventions à étudier comprend notamment le renforcement du tablier et des piliers, le traitement du joint Gerber, ainsi que l'assainissement des bordures et des glissières.

Le planning indicatif prévoit la phase d'étude et d'avant-projet avec appel d'offres en 2027, la publication en 2028, l'octroi du crédit d'ouvrage fin 2028, puis le début des travaux en 2029 pour une fin prévue en 2030.

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député se voit confirmer qu'il n'est pas possible d'accélérer le calendrier.

Le chef a.i. de la division infrastructures précise que le rythme prévu correspond au processus usuel, lequel est déjà considéré comme relativement rapide, notamment si le crédit est adopté rapidement. Toutes les mesures nécessaires ont été prises afin de garantir la stabilité de l'ouvrage durant cette période d'environ cinq ans. La sécurité est assurée et conforme aux exigences en vigueur.

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

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

1.5 Aménagements cyclables

Un Député pose la question des vélos en lien avec les cols et le trajet entre Aigle et Les Mosses. Il n'y a pas de trafic pendulaire, mais il constate qu'aucune disposition spécifique n'est prévue pour le cyclisme de loisir, alors même que le col des Mosses est emprunté par ce type de trafic. N'y a-t-il réellement rien à entreprendre à ce sujet. En effet, même si la fréquentation actuelle est faible, une absence d'aménagement pourrait contribuer à maintenir cette situation, ce qu'il juge dommage au regard de l'intérêt touristique du secteur.

La cheffe du DICIRH répond que le potentiel lié au vélo est trop faible au regard des dépenses importantes que cela représenterait. Une pesée des intérêts a été effectuée et les efforts doivent être concentrés sur les secteurs présentant un véritable potentiel. Le crédit pour financer la stratégie vélo a été obtenu difficilement, et il s'agit ici d'un itinéraire de loisir s'adressant à un public très sportif. Ce projet ne s'inscrit ni dans une stratégie cyclable grand public ni dans un réseau structurant de mobilité douce ou de loisir.

Le directeur général de la DGMR ajoute qu'il s'agit d'un très court tronçon de quelques centaines de mètres, et qu'un aménagement spécifique serait disproportionné. Il souligne néanmoins que, du point de vue de la circulation, la qualité du tronçon sera assurée, ce qui constitue déjà un élément positif.

1.8.1 Coût des études

Un Député s'interroge sur le coût de l'étude et de son périmètre, notamment du suivi des travaux jusqu'à la phase 53. Il relève que l'amortissement est prévu sur 10 ans, alors que celui du crédit d'ouvrage s'étend sur 20 ou 40 ans. Il estime dès lors qu'une partie des honoraires devrait être intégrée au crédit d'ouvrage.

Le chef a.i. de la division répond que ce qui figure dans le crédit d'étude ne reviendra pas dans le crédit d'ouvrage. Il précise que la démarche est identique à celle appliquée dans d'autres projets, comme celui d'Aigle, où les études avancées permettent de se rapprocher de la phase d'exécution. Il s'agit d'une stratégie

visant à gagner en réactivité et à permettre une intervention plus rapide une fois le crédit de construction octroyé. Cette méthode est systématiquement utilisée, et les marchés publics sont conduits jusqu'à la phase 41, avec les soumissions rentrées. L'ensemble des prestations est adjudgé, mais non libéré faute de financement. Une fois le crédit de construction accordé, les phases sont déclenchées. Il souligne qu'il est plus efficace de conserver le même prestataire jusqu'à la fin du projet plutôt que d'en changer en cours de route.

Un député rappelle que l'ouvrage a été construit en 1965 et qu'il a donc environ 60 ans. Il demande des précisions concernant les interventions déjà réalisées, notamment sur l'étaiyage et le revêtement.

Le chef a.i. de la division confirme que plusieurs réparations ont déjà eu lieu, dont la pose d'un bitume sur une chape de béton afin de permettre le passage de véhicules militaires. Il ajoute que les garde-corps ne sont plus conformes pour cette raison.

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 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 22 mai 2026.

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