

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant un crédit d'ouvrage de CHF 20'400'000.- pour la 2e étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "La Chaudanne", ainsi que pour la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" sur la commune de Rossinière (RC 702a)**

### 1 PRÉSENTATION DU PROJET

#### 1.1 Préambule et rappel de l'opportunité de ces projets

##### *1.1.1 Généralités sur les réseaux routiers de compétence fédérale*

Dans le plan sectoriel des transports de la Confédération, le Conseil fédéral a défini notamment deux types de réseaux routiers à l'échelle de notre pays : le réseau des routes nationales (soit essentiellement les autoroutes et quelques liaisons routières majeures vers les pays voisins) comme réseau d'importance nationale (réseau de base) et le réseau des routes principales comme réseau complémentaire.

Ces deux réseaux se distinguent par leur fonction pour les transports et par les responsabilités et les compétences relatives à l'entretien, à l'exploitation, au développement et au financement.

Dans les régions des Alpes et du Jura, peuvent être déclarées principales les routes dont l'amélioration ou la construction revêtent une importance particulière pour:

- a. le trafic de transit national ou international ;
- b. le développement du tourisme ;
- c. le maintien ou le renforcement de la structure économique de régions périphériques.

En dehors des régions des Alpes et du Jura, peuvent être déclarées routes principales:

- a. les routes importantes de grande communication reliées aux routes étrangères de même catégorie;
- b. les routes reliant entre elles les routes nationales et les villes ainsi que les diverses parties ou régions du pays ;
- c. les routes d'accès aux régions des Alpes et du Jura qui relient les routes nationales à ces régions.

### 1.1.2 La liaison routière entre Bulle, Château-d'Oex et la frontière bernoise

L'itinéraire Bulle-Montbovon-Château-d'Oex-Saanen est aujourd'hui une route principale dans le réseau national (H190 pour le tronçon Bulle - Château-d'Oex, puis H11 depuis Château-d'Oex jusqu'à la frontière bernoise (avant Saanen)). Cet axe est également une route principale de première classe dans les réseaux routiers vaudois (RC 702a dans la nomenclature vaudoise), fribourgeois et bernois. Elle assure la liaison par les Préalpes entre la Suisse romande et la Suisse allemande et permet, avec la route du col des Mosses, le désenclavement du Pays-d'Enhaut vers le plateau et la vallée du Rhône.

C'est l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1991 sur les routes de grand transit (RS 741.272) qui définit à son article 3 la notion de route principale. L'annexe 2 de cette même ordonnance mentionne exhaustivement les routes faisant partie de ce réseau national. Il convient de rappeler que le réseau des routes principales comprend des axes de communication importants pour le trafic suisse ou international, qui n'appartiennent pas au réseau des routes nationales (autoroutes). Ce réseau des routes principales comprend notamment des routes cantonales à fonctions régionales et touristiques importantes.

<b>N° Route principale</b>	<b>Description de la route principale (N° RC VD)</b>	<b>km</b>
H 1	Jonction N 9 Lausanne – Payerne – Corcelles – frontière cantonale Fribourg (RC 601). Frontière cantonale Fribourg – jonction N 1 Avenches (RC 607)	50.3
H 11	Jonction N 9 Aigle – Le Sépey – Col des Mosses – Château-d'Oex – Rougemont – frontière cantonale Berne	44.4
H 21	Frontière cantonale Valais (St-Triphon) – jonction N 9 Ollon	0.4
H 144	Jonction N 9 Villeneuve – Noville - Chessel – frontière cantonale Valais	4.7
<b>H 190</b>	<b>Frontière cantonale Fribourg – Rossinière – jonction H 11 Château-d'Oex</b>	<b>8.7</b>
H 123	Jonction N 1 Nyon – St-Cergue – La Cure – frontière nationale	19.4
	<b>TOTAL VD</b>	<b>127.9</b>

Tableau 1 : liste des routes cantonales vaudoises classifiées comme route principale par la Confédération (source : RS 741.272 – annexe 2)

L'ordonnance fédérale du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS 725.116.21) définit dans son chapitre 3, le calcul des contributions globales qui sont octroyées par la Confédération pour les routes principales desservant le territoire national.

### 1.1.3 Développements de ces quarante dernières années et rôle de la H190

Plusieurs améliorations ont été réalisées sur cette route au cours de ces quarante dernières années.

Sur territoire vaudois :

<b>Objet / tronçon</b>	<b>Mise en service</b>
- évitement de Château-d'Oex	1968
- construction du nouveau pont sur la Sarine à la Tine	1984
- évitement de Rougemont	1987
- construction du giratoire du Petit Pré à Château-d'Oex	1997
- première étape de la correction de la Chaudanne entre Rossinière et la place TCS	1998
- correction allant de la frontière fribourgeoise jusqu'au pont de la Tine	2005

Sur territoire fribourgeois :

<b>Objet / tronçon</b>	<b>Mise en service</b>
- amélioration de la route entre Bulle et Montbovon et largeur portée à 7.00 m	1999
- correction allant de Montbovon jusqu'à la frontière vaudoise	2006
- contournement routier de l'agglomération de Bulle - La Tour-de-Trême	2009

L'ouverture en décembre 2009 du contournement routier de l'agglomération de Bulle - La Tour-de-Trême permet de relier le Saanenland (BE), le Pays-d'Enhaut (VD) et l'Intyamont (FR) au réseau des routes nationales au droit de la jonction de Bulle sur l'A12.

### 1.1.4 Opportunité du projet de réhabilitation de la Chaudanne et du virage des Rez

Au vu de ce qui précède, le tronçon de la Chaudanne et le virage des Rez peuvent être considérés comme les derniers maillons faibles de la liaison Bulle-Château-d'Oex. En effet, on constate sur ces deux tronçons que la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.50 et 6.00 m, ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201.

En effet, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent entre 50 et 80 km/h selon les conditions locales, le Service des routes (SR) a admis une largeur de chaussée d'au moins 7.50 m qui correspond au croisement de deux poids lourds à 50 km/h.

Au vu de ce qui précède, la largeur de ces deux tronçons critiques de la RC 702 est donc aujourd'hui largement insuffisante en regard des flux de trafic qui utilisent cette route. On relève en particulier :

#### a) Tronçon de la Chaudanne

- une largeur de route insuffisante (5.5 à 6.0 m) ne permettant pas le croisement aisé de deux poids lourds et l'absence d'un trottoir pour l'accès au restaurant de la Chaudanne et à la halte du montreux - Oberland bernois (MOB) ;
- le passage à niveau de la Chaudanne, entre la RC et la ligne du MOB, avec le danger et les inconvénients de trafic et de fluidité qu'il présente ;
- la sinuosité inadaptée à une route principale de première classe et à une vitesse souhaitable de 50 km/h.

L'objectif est de remplacer ce tronçon de la Chaudanne par un franchissement dénivelé. Ce tronçon constitue un "goulet d'étranglement" du réseau routier du Pays-d'Enhaut en raison d'une typologie routière qui ne correspond plus aux exigences techniques du trafic routier, accentué par un comportement parfois irresponsable des usagers de la route qui ne respectent pas les règles de

circulation routière au droit d'un passage à niveau.

#### b) *Virage des Rez*

Le virage au lieu-dit "Les Rez" constitue un rétrécissement local dans la liaison Rossinière - Montbovon. Si les tronçons situés de part et d'autre de ce virage ont une largeur de chaussée d'au moins 7.00 m, à certains endroits du virage, cette largeur est inférieure à 6.0 m. De plus, la partie intérieure du virage est constituée de rochers affleurants. Le croisement des poids lourds ne se fait pas sans difficultés, et il n'est pas rare que des pneus éclatent suite aux frottements contre le rocher.

### **1.2 Bases légales**

#### *1.2.1 Loi cantonale sur les routes*

Ce tronçon de route cantonale (RC 702) est propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou)). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a LRou), qui a l'obligation d'en assurer la sécurité.

En outre, cette route cantonale est également considérée par la Confédération comme un axe (route H190) du réseau des routes principales, conformément aux dispositions de l'ordonnance fédérale du 18 décembre 1991 sur les routes de grand transit (RS 741.272) qui définit à son article 3 la notion de route principale. A ce titre, l'Etat de Vaud reçoit conformément aux dispositions prévues dans l'ordonnance fédérale du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin -RS 725.116.21 – chapitre 3) un montant financier versé sous forme de contributions globales. Celles-ci sont octroyées par la Confédération pour les routes principales desservant le territoire national. Dans le cas de notre canton, ces contributions sont affectées dans les comptes cantonaux selon les règles en usage à l'Etat de Vaud.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou de maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une adaptation aux standards actuels des infrastructures routières et la suppression du passage à niveau jugé dangereux.

#### *1.2.2 Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) - Suppression des passages à niveau*

Le programme d'aide fédéral pour la suppression des passages à niveau route/rail particulièrement dangereux (temps de visibilité de six secondes ou moins) s'est terminé à fin 2007. Par contre, les entreprises de chemin de fer privées peuvent toujours demander des mesures financières de soutien en corrélation avec la proposition d'élimination de passages à niveau.

La responsabilité de la planification des mesures d'assainissement des passages à niveau relève de l'entreprise de chemin de fer et du propriétaire de la route. Dans le cas de la Chaudanne, c'est le Canton (propriétaire de la route hors traversée) qui doit collaborer avec la compagnie du Montreux - Oberland Bernois (MOB) pour définir ensemble l'élimination de ce croisement à niveau entre rail et route.

La Confédération a fixé un délai à fin 2014 pour l'assainissement des passages à niveau. Un soutien financier peut être apporté aux compagnies ferroviaires privées par l'intermédiaire des crédits-cadres attribués aux entreprises concessionnaires par la Confédération et le Canton (10e CC : 2011-12, 11e CC : 2013-16). Dans chaque crédit-cadre, un budget est réservé au programme d'assainissement des passages à niveau, sous réserve de l'octroi des moyens par l'OFT et le Canton.

### *1.2.3 Arguments complémentaires pour la coordination rail-route*

Dans son ensemble, le présent projet a pour objectif de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

En sus, la suppression du passage à niveau de la Chaudanne apportera une amélioration de la sécurité routière et ferroviaire et une diminution des frais d'entretien tant pour le MOB que pour le Service des routes.

Une fois le projet réalisé, on réhabilite et améliore de manière significative la fonction de chaque tronçon de route qui sert d'accès au Pays-d'Enhaut. La RC 702 répondra enfin de manière satisfaisante, que ce soit du point de vue de la Confédération, des régions voisines, des communes riveraines ou de l'Etat de Vaud, aux attentes des usagers et riverains concernés par cet axe essentiel pour la région.

### **1.3 Le projet de la Chaudanne et du virage des Rez**

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. rapport N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont planifiés et priorisés avec cette méthode. Les projets retenus par priorisation concernent donc les aménagements routiers jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la substance du patrimoine des routes cantonales. Ils seront financés par le budget d'investissement, tout en répondant au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

Dans le cas d'espèce, la route cantonale RC 702 est une route principale de 1<sup>ère</sup> classe (dite classe "a") d'intérêt supra-régional et national.

Cette route fait également partie du réseau prioritaire ouvert à la circulation des 40t. C'est aussi un itinéraire pour transports spéciaux de type III (convois routiers de 90t au maximum).

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) est d'environ 4'500 véhicules/jour, dont 260 poids lourds (véhicules 3.5t). Elle supporte également un fort trafic touristique et on peut compter en fin de semaines des pointes entre 5'000 et 6'000 véhicules/jour.

La correction de la Chaudanne entre Rossinière et les Moulins est un projet dont le démarrage remonte à 1990. Le projet initial à réaliser, en une étape, de 1'300 m de long prévoyait un nouveau pont sur la Sarine et un raccordement à la route du Revers sur la rive gauche, avec remise en état et au standard du tronçon concerné.

Une première demande de subvention pour ce projet de CHF 13'300'000.- a été présentée par le SR à l'OFROU en 1992 et a été refusée.

En 1995, le SR a présenté à l'OFROU une demande de subvention pour la réalisation d'une première étape de projet de 560 m côté Rossinière, d'un montant de CHF 3'600'000.-. La subvention a été octroyée le 29 décembre 1995 et les travaux ont été terminés en 1998.

L'étude de la deuxième étape du projet, comprenant la traversée des voies du MOB et de la Sarine a fait l'objet de différentes variantes qui sont énumérées au chapitre 1.8.1.

Ce projet figurait déjà dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005, comme objet à démarrer durant cette période.

Toutefois, comme il s'agissait d'un des projets les plus coûteux, le Service des routes n'a pas démarré les études relatives à ce projet en première priorité. Au printemps 2004, le Conseil d'Etat a décidé de geler provisoirement ce projet en raison des difficultés financières que traversait le canton, décision qu'il a levée en 2007.

Au vu de ce qui précède et afin de garantir une sécurité routière adéquate sur l'ensemble de la route principale H190, une réhabilitation complète par mise aux standards actuels de l'infrastructure routière s'impose donc sur ces deux tronçons de la RC 702.

#### **1.4 Risques liés à la non mise en oeuvre de ce crédit d'ouvrage pour la RC 702**

Un crédit d'études de CHF 2'180'000.- a été adopté le 18 mars 2009 par le Grand Conseil vaudois. Il a permis d'amener le projet à un degré de maturité permettant de demander un crédit d'ouvrage sur la base de "soumissions rentrées".

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être rapidement poursuivis, et que par conséquent, la correction des deux tronçons critiques de la RC 702 devraient être repoussés de quatre à cinq ans, les conséquences seraient les suivantes:

##### **a) Risques pour les usagers de la RC 702**

Le mauvais état actuel de ce tronçon de la RC 702 (chaussée localement dégradée, largeur de la chaussée très faible, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques additionnels aux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en sa qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 du Code des Obligations (CO)).

Nous relevons toutefois qu'une surveillance accrue et la mise en place de restrictions supplémentaires de circulation (par exemple : abaissement de la vitesse, fermeture de la route à certaines catégories d'usagers (poids lourds, etc.)) permettrait de limiter partiellement et temporairement ce type d'inconvénients. Une telle solution de rechange n'est toutefois ni adéquate ni satisfaisante tant du point de vue technique que politique, dans une optique à moyen ou long terme. Elle contribuerait en effet à créer rapidement de fortes inégalités régionales, en laissant certaines parties du réseau routier cantonal régresser à des niveaux de service qui ne correspondraient plus du tout aux standards définis par le Conseil d'Etat (art. 12 LRou).

De plus, la RC 702 étant une route inscrite dans le réseau des routes principales de la Confédération, il est fort probable que ce type de mesure ne pourrait être mis en place sans que cela ne conduise la Confédération à revoir sa position ce qui pourrait, dans un cas extrême, conduire à la radiation du statut de route principale et à la perte des contributions globales que la canton reçoit pour assurer la viabilité de cet axe routier de montagne, ce qui prêterait fortement et durablement l'accessibilité des régions et des communes vaudoises du Pays-d'Enhaut.

##### **b) Risques pour les usagers de la ligne du MOB**

Le MOB a manifesté son intention de corriger son tracé ferroviaire au droit de la Chaudanne (cf. chapitre 1.8.2). Toutefois, cette correction est subordonnée à la mise en place des nouveaux aménagements routiers. Si un retard significatif est pris par le projet de suppression du passage à niveau, il est à craindre que les projets du MOB en subissent le contrecoup.

#### **1.5 Exposé de la situation susr les études déjà réalisées**

Un crédit d'étude de CHF 390'000.- sollicité auprès du Conseil d'Etat et de la Commission des finances (COFIN) a été octroyé en 2008. Il a permis de couvrir les frais d'études liés à l'achèvement des études préliminaires de la 2<sup>e</sup> étape de la correction de la Chaudanne.

Le crédit d'étude de CHF 2'180'000.- octroyé par le Grand Conseil en mars 2009 a permis de couvrir

l'ensemble des frais d'études liés à l'achèvement du projet et à la mise en soumission des travaux.

## **1.6 Descriptifs du solde des études à réaliser**

Le présent crédit d'ouvrage couvrira le solde des frais d'études liés à l'exécution du projet des deux ouvrages ("Chaudanne" et "Rez").

### *1.6.1 Prestations de service mandatées*

- Solde du projet d'exécution, direction locale des travaux et appui à la direction générale des travaux pour :
  - réhabilitation et correction du virage au lieu-dit "Les Rez" ;
  - correction du tracé routier, création d'un pont sur le MOB, abattage de rocher, entretien lourd des tronçons de chaussées conservées, entretien lourd et construction de murs de soutènements ;
  - coordination et contrôle de l'application des prescriptions de sécurité ;
  - suivi environnemental des travaux (SER).

## **1.7 Description des travaux à réaliser**

Le présent crédit d'ouvrage couvrira l'exécution des travaux liés aux deux ouvrages.

### *1.7.1 Travaux routiers*

- 2<sup>e</sup> étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "la Chaudanne", y compris systèmes de retenue pour véhicules routiers, marquages et signalisations ;
- réhabilitation et correction du virage au lieu-dit "Les Rez", y compris systèmes de retenue pour véhicules routiers, marquages et signalisations ;
- pose de filets de protection contre les chutes de pierre ;
- mesure contre le bruit (changement des fenêtres).

### *1.7.2 Travaux liés au MOB*

- travaux pour modifications provisoires des installations ferroviaires ;
- bourrage final des voies du MOB.

## **1.8 Description des projets**

### *1.8.1 RC 702a - Correction routière de la Chaudanne 2e étape*

Depuis 1992, plusieurs variantes ou groupes de variantes ont été étudiées par le SR et par des bureaux d'ingénieurs.

- Projet SR 94
- Projet SR 02, variante 0, variante 1, variante 2
- Projet "bureau Willi"
- Projet SR 04, variante 0, variante 1.

Les variantes ci-dessus ont été présentées au MOB, à l'OFROU, à la commune de Rossinière, au SFFN et à la Commission cantonale de protection de la nature (CCPN).

Suite à ces consultations, le SR a étudié un projet baptisé SR 04 - Variante 0 permettant de remédier aux inconvénients rencontrés. Cette variante a été présentée aux représentants des communes de Rossinière et Château-d'Oex (et au député Albert Chapalay) le 25 février 2005, ainsi qu'au MOB. Le projet SR 04 - Variante 0 satisfait les différents partenaires du projet de correction de la Chaudanne 2<sup>e</sup> étape.

Le SR a optimisé la variante de croisement dénivelé avec le MOB, mettant à profit la différence actuelle de niveau entre la route et le rail.

C'est ce projet qui a été priorisé et retenu par le Service des routes, dans le cadre de la démarche explicitée au chapitre 1.3.

Les travaux prévus sur un tronçon d'environ 800 m concernent le remplacement du passage à niveau existant par un pont permettant le passage par dessus la ligne du MOB, l'élargissement de la chaussée par l'excavation et la sécurisation du rocher et sa sécurisation par clouage ainsi que la construction de murs de soutènement et de murs ancrés, à l'amont et à l'aval, l'assainissement et la réfection d'ouvrages existants et la réfection complète des revêtements, canalisations et équipements.

Le pont sur le MOB, d'une longueur de 190.50 m est une poutre continue de sept travées avec des portées de rive de 21.50 m, une portée de 31.50 m pour le franchissement du MOB et quatre portées de 29.00 m. La géométrie en plan est en forme de S et le profil en long est en descente de la culée Bulle vers la culée Château d'Oex. Le tablier, d'une largeur de 8.20 m (sans les bordures) est de type mono-poutre en béton armé précontraint longitudinalement. Il présente un dévers unique, variant en fonction de la sinuosité du tracé. Il repose sur des piles rectangulaires en béton armé, toutes encastrées dans la poutre du tablier, à l'exception de la dernière pile côté Château-d'Oex qui est articulée dans les deux directions au moyen d'un appareil d'appui. Le tablier est encastré dans la culée Bulle et appuyé par l'intermédiaire de deux appareils d'appui à la culée Château-d'Oex.

Les piles et les culées sont en béton armé et encastrées dans des fondations semi-profondes réalisées au moyen de puits en béton. A la culée Bulle le mur en aile suit la géométrie de l'ancien mur avec une estacade permettant la liaison au tablier sans joint de dilatation.

L'étanchéité est constituée par des lés bitume-polymère, en une couche collée en plein, et protégés par un asphalte coulé.

Le système de retenue est constitué d'une glissière de profil A avec distanceurs dont les poteaux sont fixés sur la bordure du tablier, surmontée d'une main courante (OFROU n°22).

Le pont comporte un système de récolte des eaux de chaussée composé d'une canalisation de transport suspendue sous le tablier coté aval, de collecteurs de raccordement également suspendus sous le tablier et de grilles positionnées contre la bordure.

L'élargissement de la chaussée sera obtenu principalement par abattage de rocher à l'amont du tracé. L'abattage sera réalisé par étapes verticales, accompagné d'une sécurisation des talus par clouage systématique au moyen de tirants passifs en acier zingué et recouverts d'un treillis de protection.

Plusieurs murs de soutènement seront également construits, pour partie en remplacement de murs existants, tant à l'amont qu'à l'aval de la chaussée. Ils seront réalisés de manière classique, en béton armé. Les murs situés à l'amont de la chaussée et visibles depuis celle-ci seront complétés d'un revêtement en moellons, partiellement récupérés des murs existants.

L'ancien mur à contreforts du quai de chargement du MOB sera doublé d'un nouveau mur en béton ancré au moyen de tirants passifs.

Différents ouvrages existants seront conservés et feront l'objet d'un assainissement. Il s'agit du pont sur le torrent de la Chaudanne, de l'estacade de la Chaudanne n°2, du pont sur la Sarine et du mur de soutènement à l'amont du passage à niveau supprimé. Le ponceau de la Chaudanne sera comblé. La halte de la Chaudanne sera entièrement démolie, le local des installations de sécurité du passage à niveau étant cependant maintenu jusqu'à la fin des travaux du pont sur le MOB.

La chaussée sera reconstruite aux standards actuels, la pose des enrobés intervenant par demi-chaussées, au fur et à mesure de l'avancement du chantier. La couche de roulement sera posée en période météorologique favorable à la fin des travaux.

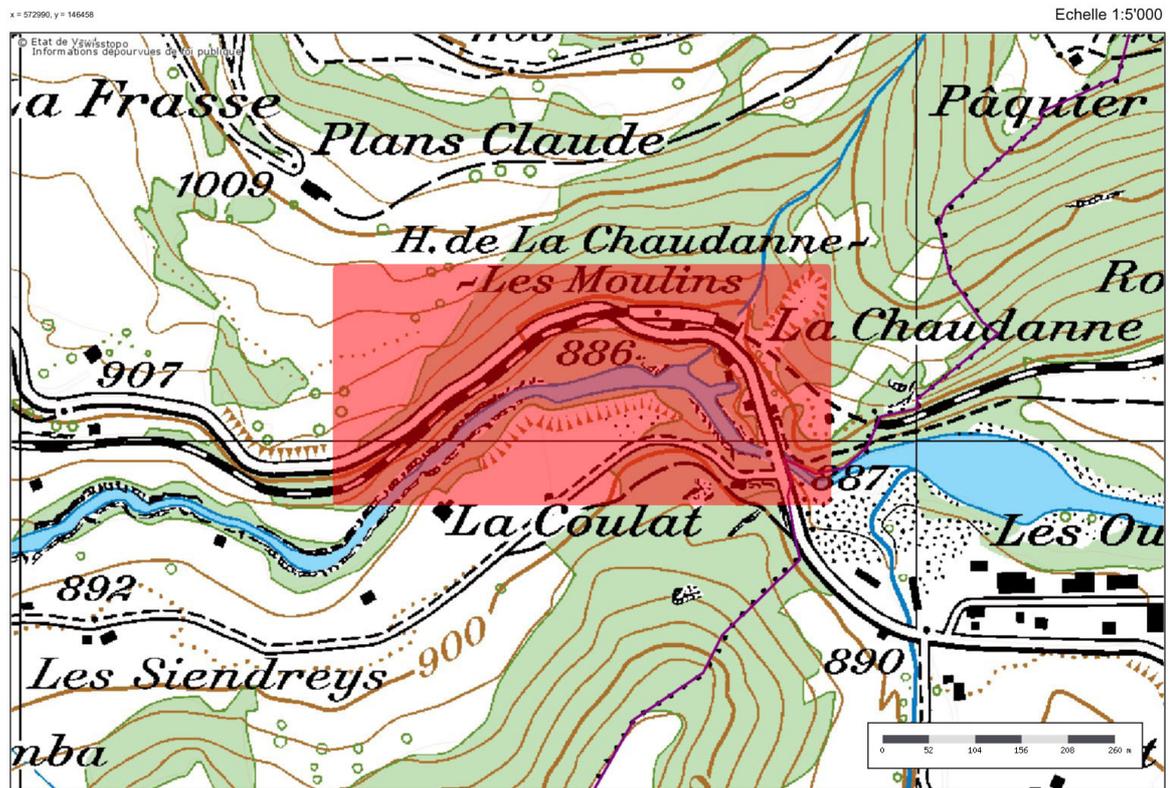
La transformation routière prévue au droit des bâtiments au lieu dit "la Chaudanne" est considérée

comme une modification notable de l'installation qui ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission du bruit extérieur (VLi) (art. 8 Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB))  
Lorsqu'il n'est pas possible de respecter ces exigences, le détenteur de l'installation oblige le propriétaire des bâtiments exposés au bruit à insonoriser les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit notamment au moyen de mesures d'isolation (art. 10 OPB).

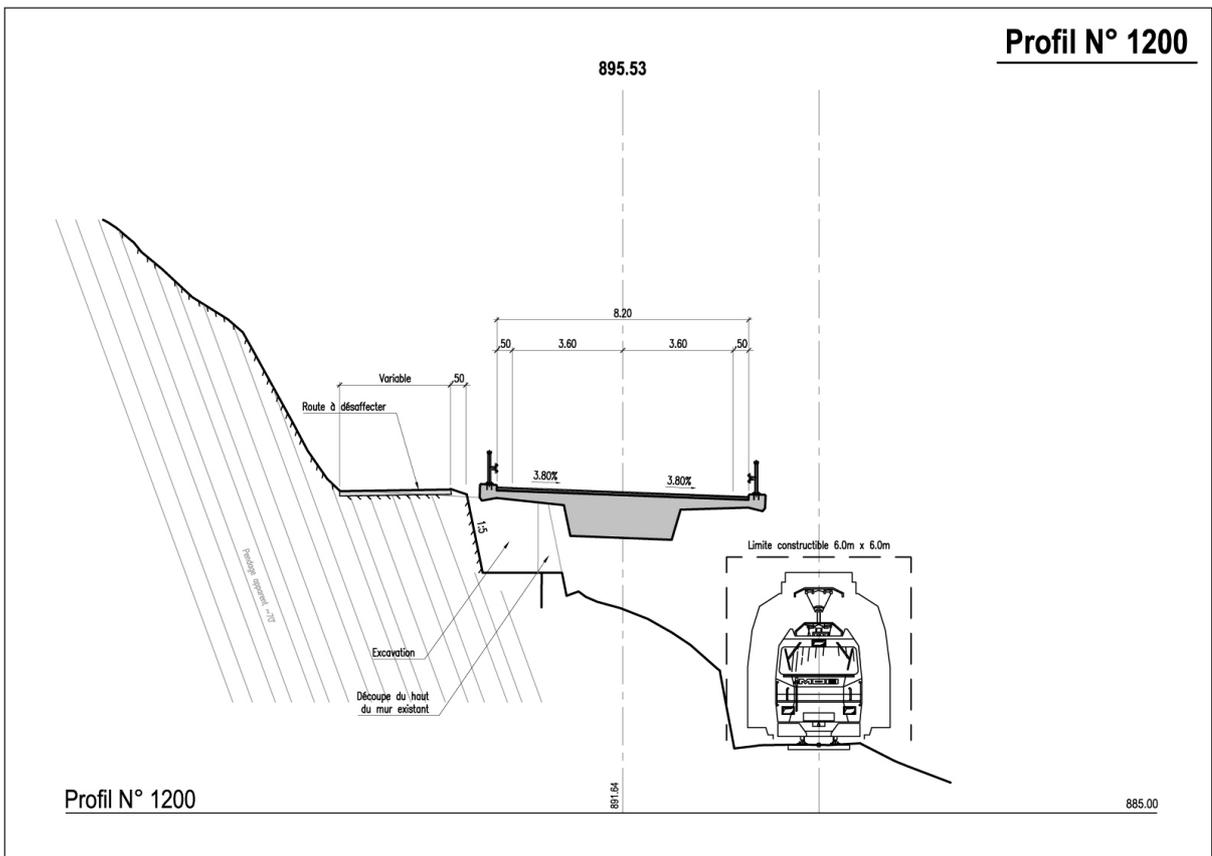
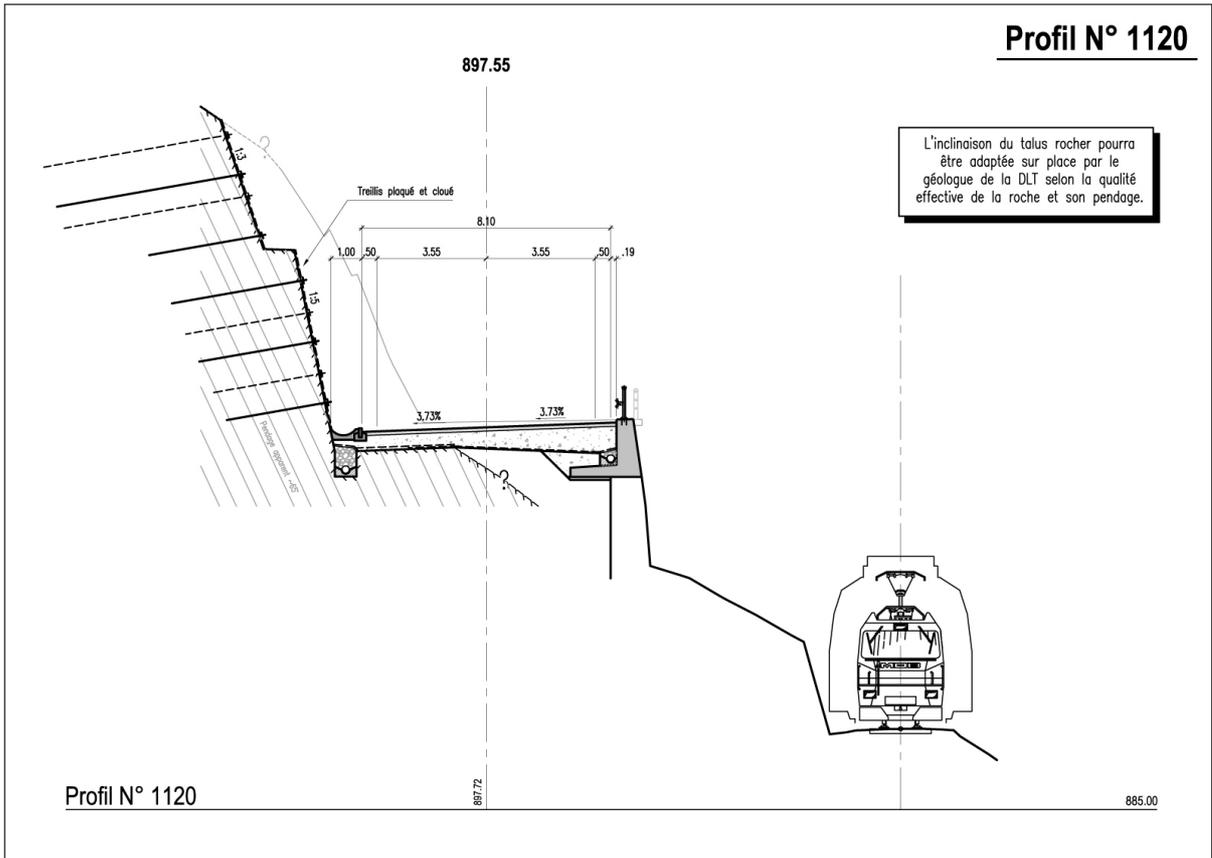
Le projet retenu, est décrit ci-dessous, en partant depuis Rossinière en direction des Moulins :

Les frais de ces mesures étant à charge du détenteur de l'installation (art. 11 OPB).

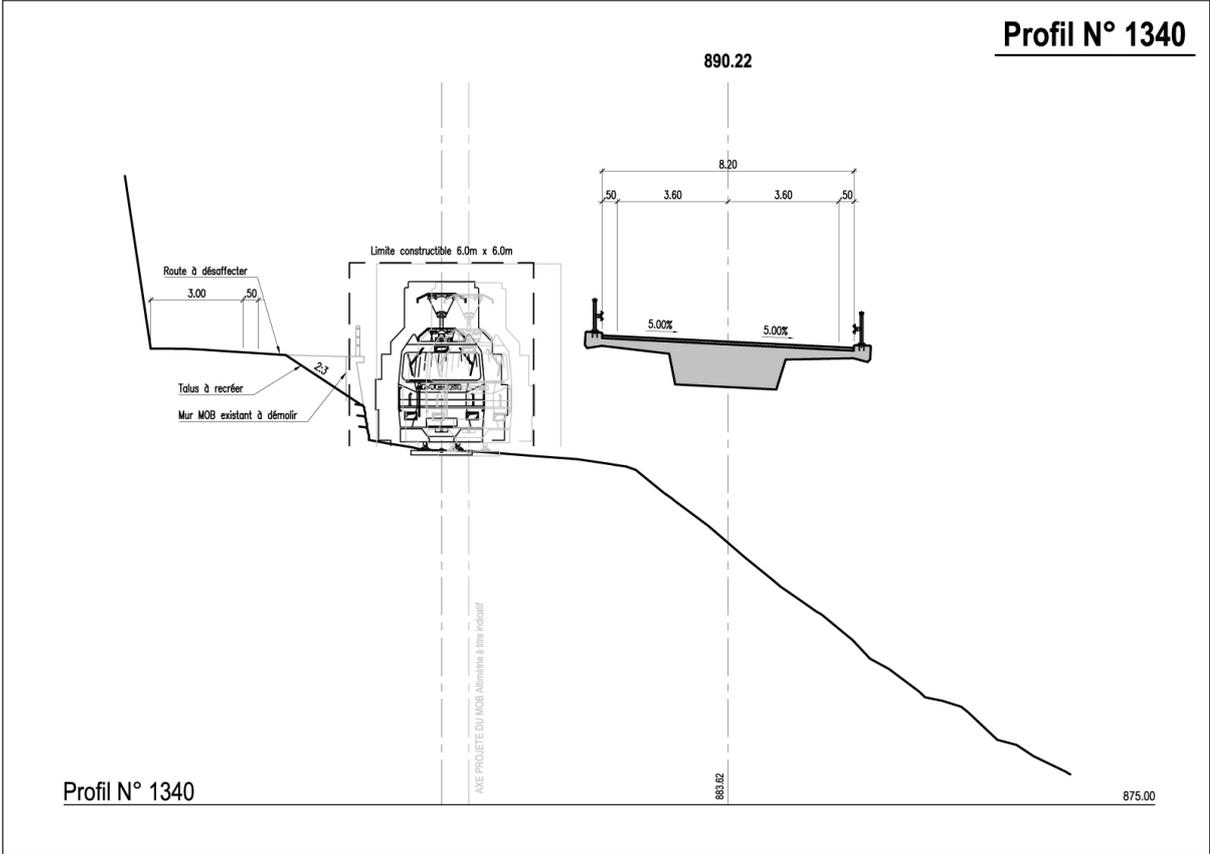
- **Profils 1'000 à 1'030** Raccordement à la correction de la Chaudanne 1<sup>er</sup> étape.
- **Profils 1'030 à 1'182** Élargissement de la chaussée par excavation du rocher à l'amont, côté Rossinière.
- **Profils 1'182 à 1'372.5** Croisement dénivelé avec le MOB en exploitant la différence de niveau existant entre la route et le MOB. Construction d'un pont permettant à la route de descendre selon une pente moyenne d'environ 4% et de se raccorder sur l'assiette de la route existante avant le restaurant.
- **Profils 1'372.5 à 1'455** Nouveau tracé depuis la fin du pont jusqu'à la gare ferroviaire actuelle qui sera démolie (selon accord avec le MOB).
- **Profils 1'455 à 1'520** Nouveau tracé depuis la gare ferroviaire actuelle jusqu'au portail du tunnel du MOB, avec la création d'un trottoir à l'aval pour accéder à la future halte ferroviaire.
- **Profils 1'520 à 1'560** Élargissement de la chaussée côté amont sur le secteur de la route passant devant le café. Cet élargissement nécessite la démolition du mur de soutènement amont existant et la création plus en retrait d'un nouveau soutènement.
- **Profils 1'560 à 1'605** Entre le café et le pont sur la Sarine, construction d'un mur de soutènement à l'aval pour l'élargissement de la chaussée et la création d'un trottoir.
- **Profils 1'605 à 1'660** Assainissement des ouvrages existants et raccordement à la route existante.
- **Profils 1'660 à 1'690** Assainissement du pont sur la Sarine.
- **Profils 1707 à 1708** Comblement du ponceau de la Chaudanne.



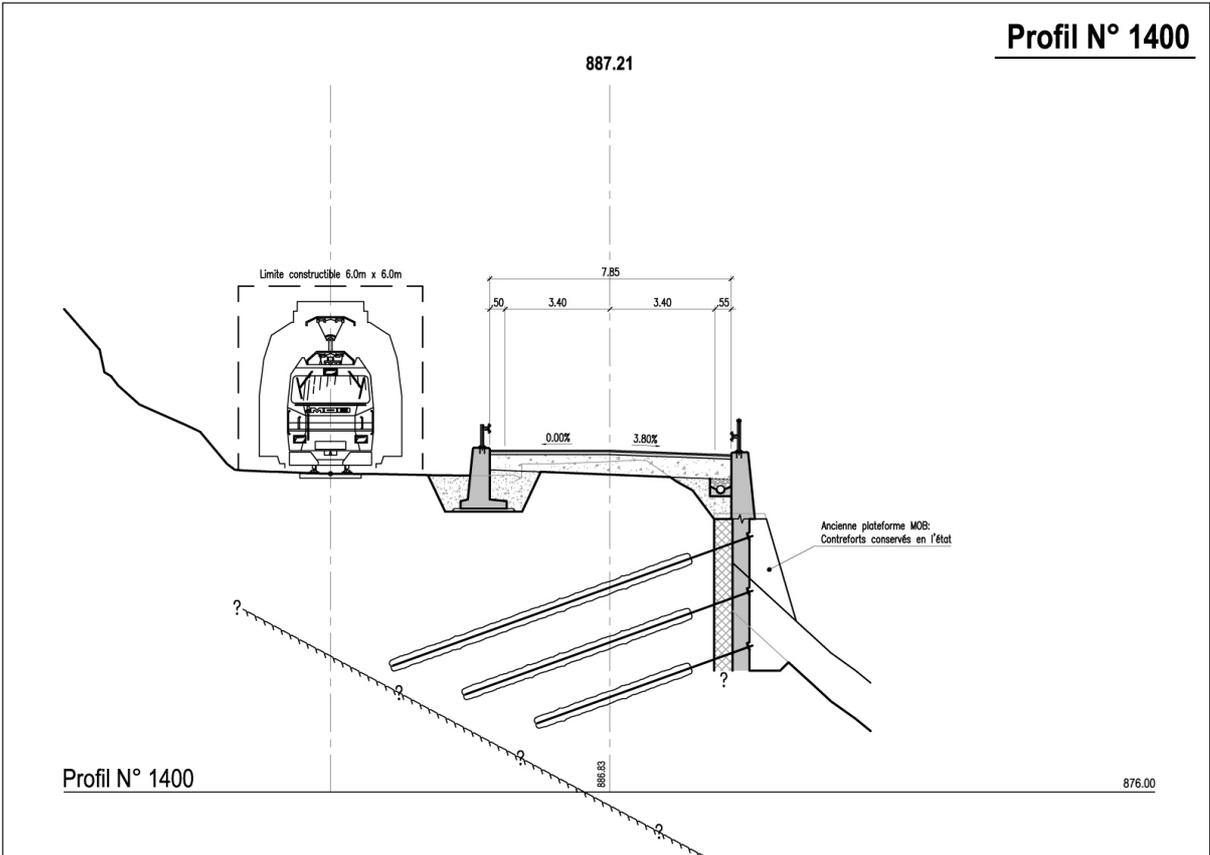
Lieu-dit "La Chaudanne" - Situation en plan

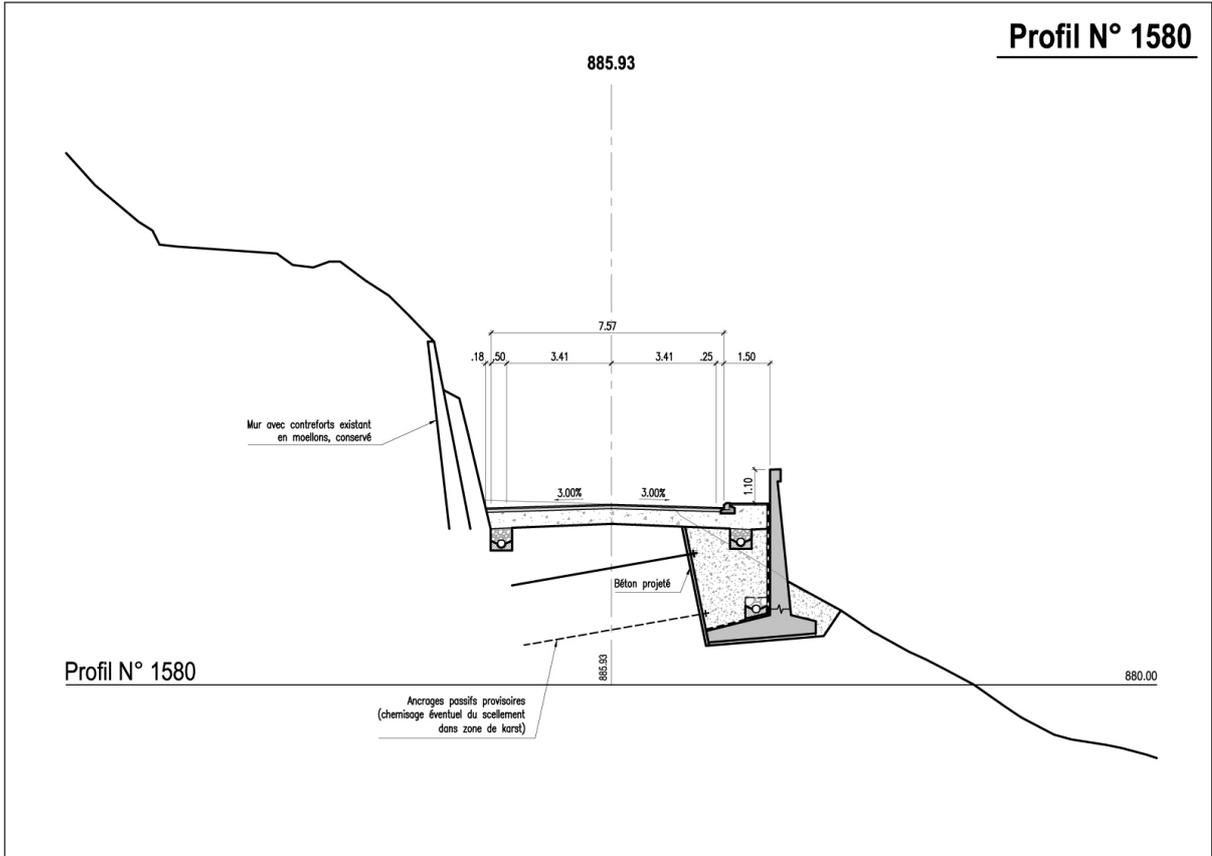


**Profil N° 1340**



**Profil N° 1400**





*5 images précédentes : La Chaudanne - Profils en travers caractéristiques*



*Lieu-dit "La Chaudanne" - Situation en plan et N° des profils*

### *1.8.2 RC 702a - Modification de l'entrée du tunnel du MOB*

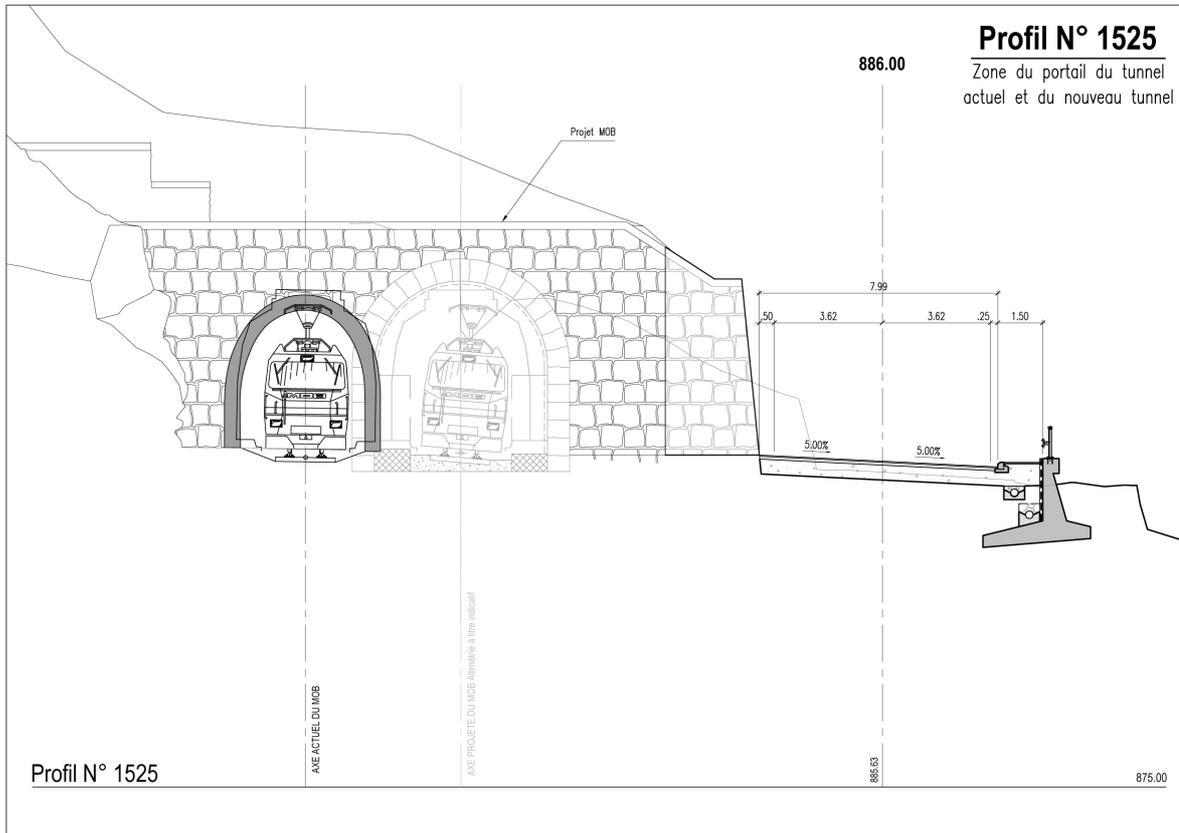
En lien avec les travaux de correction routière, le MOB prévoit ultérieurement la correction du tracé ferroviaire depuis l'actuel passage à niveau en direction de Château-d'Oex. L'amélioration des rayons permettra ainsi d'augmenter la vitesse commerciale du MOB sur ce tronçon et de réduire le temps de parcours.

Une coordination des études a permis une optimisation et une minimisation des coûts des projets respectifs. Chaque partenaire (soit MOB et Service cantonal des routes) assume ses propres coûts d'études et de travaux.

Cette correction du tracé des voies du chemin de fer implique que l'actuel portail du tunnel doit être décalé d'environ 5 m en direction du tracé routier.

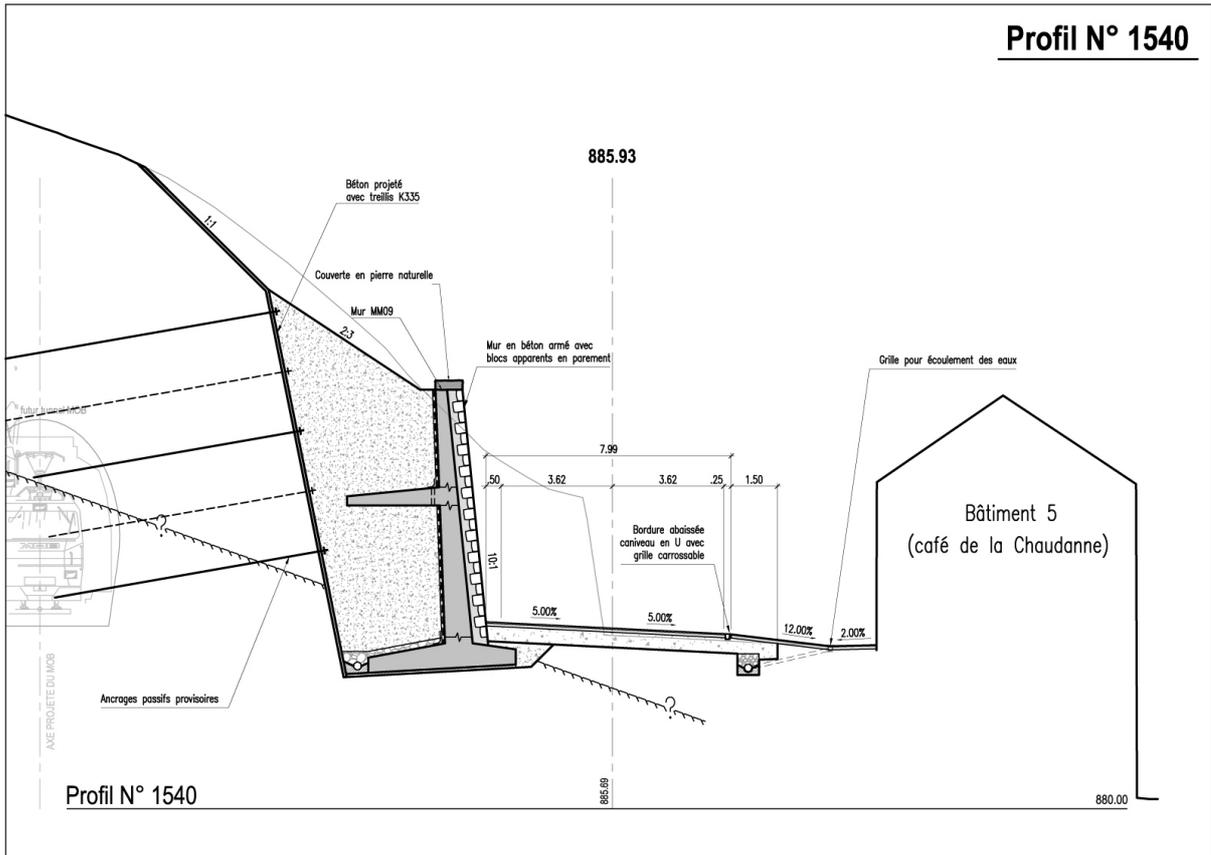
La présente demande de crédit d'ouvrage n'est pas concernée par les futurs travaux du MOB pour le tunnel ferroviaire de la Chaudanne.

Concernant la mise au gabarit et le déplacement du portail du tunnel de la Chaudanne, la compagnie du MOB a inscrit des montants au Xe crédit-cadre (année 2012) ainsi qu'au XIe (années 2013-2014). Sous réserve de l'approbation de l'OFT et du Canton, les ressources financières pour ces travaux seraient disponibles entre 2012 et 2014.



*Elévation du portail du tunnel du MOB*

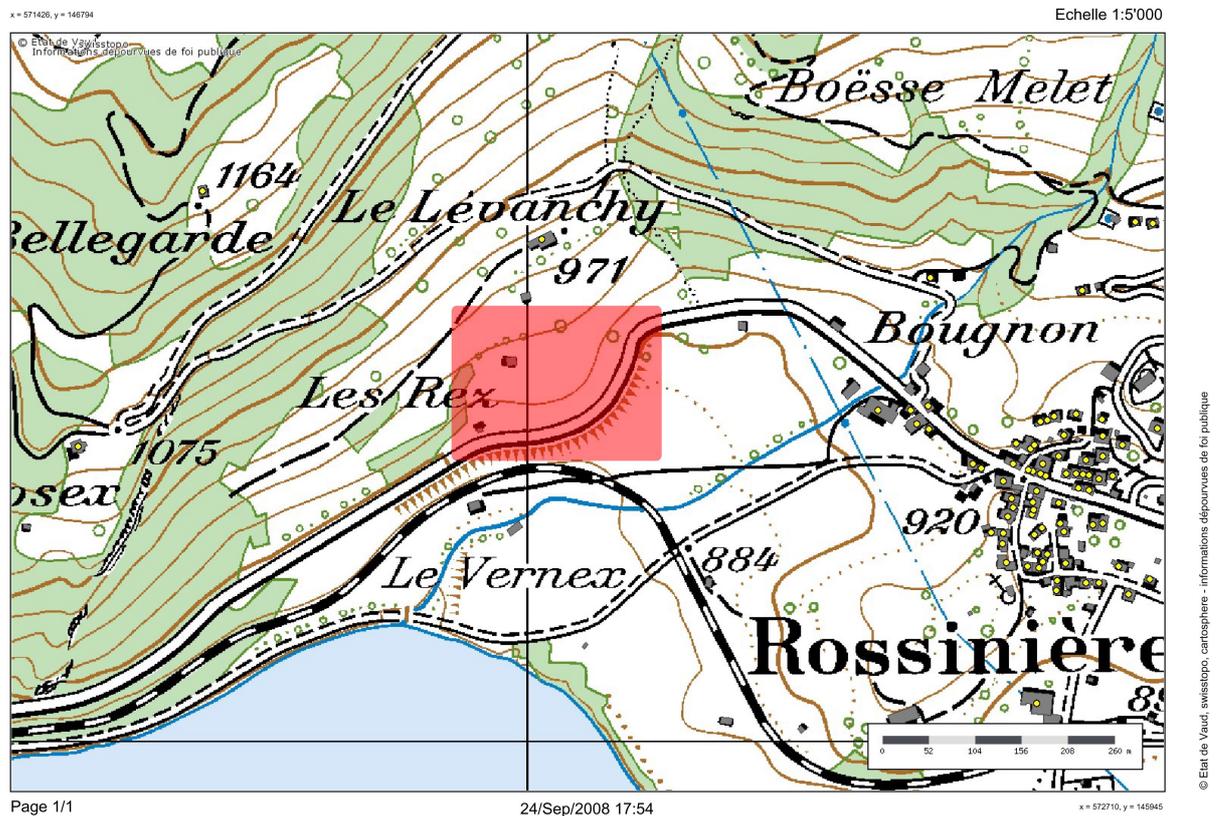
**Profil N° 1540**



*La Chaudanne - Profil en travers km 1'540*

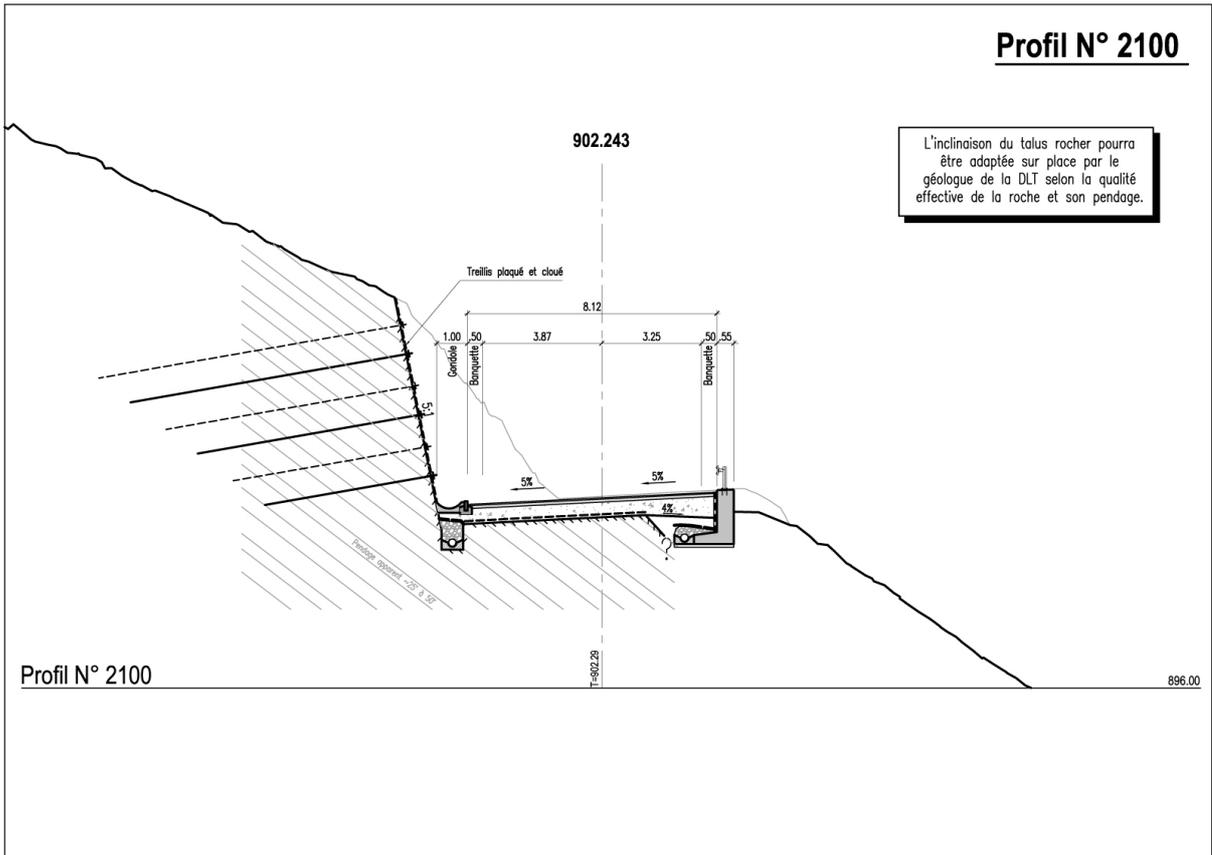
### 1.8.3 RC 702a - Correction du virage au lieu-dit "Les Rez"

Le projet prévoit sur un tronçon d'environ 400 m l'élargissement de la chaussée à 7.50 m (chaussée 2 x 3.25 m + surlargeurs dictées par le rayon horizontal du tracé et accotements 2 x 0.50 m), par excavation du rocher à l'amont, la construction d'un mur à l'aval et la réfection complète des revêtements, canalisations et équipements.



Lieu-dit "Les Rez" - Situation en plan

## Profil N° 2100



*Les Rez - Profils en travers caractéristiques*

## 1.9 RC 702a - Planification intentionnelle de l'ensemble des travaux

La planification générale comprend toutes les étapes du projet, soit la 2<sup>e</sup> étape de la correction routière de la Chaudanne et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez".

	2010				2011				2012				2013			
	T1	T2	T3	T4												
Procédure de demande d'autorisation (enquêtes travaux, expropriation, déboisement, décision d'allègement du bruit routier)		■	■													
Appels d'offres			■													
Rentrée de soumissions			●													
Comparaisons des offres, propositions d'adjudication				■												
Recherche du crédit d'ouvrage au Grand Conseil (EMPD) sur base de soumissions rentrées				■												
Travaux « Les Rez »					■	■	■	■		■						
Travaux « La Chaudanne »					■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
Travaux « Filets de protection »										■	■	■				

*Planning général des démarches et travaux*

Si la planification est tenue pour ces diverses démarches, il pourrait être envisageable de démarrer les travaux au printemps 2011, sous réserve de l'octroi du crédit par le Grand Conseil et des éventuelles oppositions aux demandes d'allègements relatives au bruit.

### 1.10 Crédit d'ouvrage sollicité

Le crédit d'étude décrété de CHF 2'180'000.- et le crédit d'ouvrage sollicité ont le même N° Procofiév 600'440.

Le bouclage de l'objet se fera décret par décret mais en même temps. Par conséquent, le crédit d'étude va rester ouvert jusqu'à la fin des travaux et le bouclage du tout.

La demande de crédit d'ouvrage n'est pas diminuée du solde positif du crédit d'étude. Ce solde sera expliqué au bouclage.

Une description complète des études et travaux encore à réaliser est faite aux chapitres 1.6 et 1.7.

N° d'objet Procofiév 600'440

**Postes budgétaires**

100	Honoraires	CHF	1'600'000.-
200	Terrains	CHF	110'000.-
300	Tracé	CHF	5'540'000.-
400	Ouvrages d'art	CHF	9'460'000.-
500	Bruit	CHF	80'000.-
600	Frais divers	CHF	50'000.-
700	Réserves	CHF	2'050'000.-
800	Recettes	CHF	0.-
	<b>TOTAL HT</b>	<b>CHF</b>	<b>18'890'000.-</b>
	TVA 8.0% (arrondi)	CHF	1'510'000.-
	<b>TOTAL CRÉDIT DEMANDÉ TTC</b>	<b>CHF</b>	<b>20'400'000.-</b>

Le coût des travaux principaux est basé sur les soumissions rentrées (offres fermes établies par des entreprises de génie civil) au 2<sup>e</sup> semestre 2010. Les honoraires et travaux non soumissionnés sont évalués selon l'expérience du SR.

Les coûts de renchérissement des travaux seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Dans l'EMPD de mars 2009, l'estimation de l'enveloppe des coûts pour les travaux de construction était de:

CHF	13'010'000 HT	pour la correction de la Chaudanne (14.0 mio TTC)
CHF	2'140'000 HT	pour la correction du virage des Rez (2.3 mio TTC)
<b>CHF</b>	<b>15'150'000 HT</b>	<b>total coût des travaux, hors réserves (16.3 mio TTC)</b>
CHF	3'030'000 HT	marge d'approximation de 20% sur devis 2008
<b>CHF</b>	<b>18'180'000 HT</b>	<b>coût des travaux selon devis 2008 avec marge de 20%, hors réserves</b>

Ces évaluations, établies en 2008, étaient basées sur l'étude préliminaire du projet routier et des ouvrages (pont, murs de soutènement, etc.). La marge d'approximation de coût à ce stade du projet était évaluée à +/- 20 %.

Le crédit d'études de CHF 2.18 mio a donc permis de réduire la marge d'approximation du devis de 2008. Il a permis de cerner avec plus de précision un projet complexe, car situé dans un environnement géologique difficile, situé à proximité d'une ligne ferroviaire à maintenir constamment en service, et sujet à d'importants assainissements d'ouvrages.

**2 MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs du Service des routes seront épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les marchés de service sont tous soumis à la loi vaudoise sur les marchés publics LMP-VD et le règlement d'application de loi sur les marchés publics RLMP-VD. Les valeurs des seuils et des procédures applicables aux marchés publics sont respectées.

Le Service des routes, par sa division Infrastructure routière, assurera la direction générale des études et des travaux, alors que les bureaux d'ingénieurs mandatés garantiront les prestations suivantes:

- élaboration des projets ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

### 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet n° 600'440

En milliers de francs

Intitulé	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	11'410	6'220	2'170	600	+ 20'400
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	- 0
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>11'410</b>	<b>6'220</b>	<b>2'170</b>	<b>600</b>	<b>+ 20'400</b>
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	+ 0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	- 0
<b>b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+ 0</b>
c) Investissement total : dépenses brutes	11'410	6'220	2'170	600	+ 20'400
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	- 0
<b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>11'410</b>	<b>6'220</b>	<b>2'170</b>	<b>600</b>	<b>+ 20'400</b>

Le montant prévu au projet de budget 2011 est de CHF 4'537'000.- et ceux au plan d'investissement 2012-2014 les suivants :

Année 2012 CHF 4'500'000.-

Année 2013 CHF 3'130'000.-

Année 2014 CHF 3'000'000.-

Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront modifiées dès l'adoption de cet EMPD par le Grand Conseil.

#### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 1'020'000.- par an.

### **3.3 Charges d'intérêt**

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

CHF (20'400'000 x 5.0 x 0.55) / 100 = CHF 561'000.-

### **3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel**

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

### **3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement**

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de fonctionnement du Service des routes affectée à l'entretien courant (exploitation).

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

Les communes territoriales ne participent pas financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité.

Pas d'effet direct sur la commune concernée, à l'exception de l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité pour les usagers.

### **3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie**

Ce projet n'a que très peu d'incidence sur l'environnement. On relèvera toutefois que la réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de qualité de l'air et du climat (amélioration des conditions de circulation pour les TI, suppression de "stop and go" dans le trafic).

Ce projet a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Les documents d'appel d'offres ont été élaborés dans un objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés.

### **3.8 Programme de législature (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)**

Néant.

### **3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

Conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral, les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques sont en principe des dépenses liées. En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'administration en exécution des obligations qui incombent à l'Etat.

a) Comme expliqué sous chapitre 1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation de ce tronçon routier résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art. 20, al. 1<sup>er</sup>, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité (art. 8 LRou) définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS). Les dépenses induites par l'EMPD, qui visent à la réhabilitation et à la correction d'un tronçon de route vétuste, et à son adaptation aux nouvelles exigences techniques et de sécurité et à l'augmentation du flux du trafic, résultent donc directement et inévitablement de l'exercice d'une tâche publique prévue par la loi. Il ressort en effet de l'EMPD que l'évolution des dimensions des véhicules au cours des trente dernières années rend désormais le croisement de ceux-ci

particulièrement périlleux. Un élargissement de la chaussée dans ces "goulets d'étranglement routiers" spécialement dangereux étant désormais indispensable. Quant à la suppression du passage à niveau de la Chaudanne, il répond lui aussi à une amélioration de la sécurité routière et ferroviaire ainsi qu'à la politique tant cantonale que fédérale d'assainissement des passages à niveau.

Au vu de ce qui précède, les travaux prévus remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, comme l'avait déjà confirmé le Service juridique et législatif (SJL) lors de l'examen de l'EMPD relatif au crédit d'étude de ce projet.

b) La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. Elle a fait l'objet d'un examen par le bureau technique du SR avec l'appui de divers mandataires spécialisés au vu de la complexité des aménagements projetés. Plusieurs variantes ou groupes de variantes ont été étudiés et le choix du projet retenu, baptisé "SR04 – Variante 0", répond aux exigences des différents partenaires du projet (les communes de Rossinière et de Château-d'Oex ainsi que le MOB) (cf. chapitre 1.8). Une coordination des études a en outre permis une optimisation et une minimisation des coûts des projets respectifs, chaque partenaire (soit le MOB et le SR) assumant notamment ses propres coûts en lien avec la phase d'étude et les travaux (modification de l'entrée du tunnel MOB). Le coût des travaux à effectuer, qui se limitent aux mesures nécessaires au vu des différentes contraintes, notamment techniques, est donc en adéquation avec l'objectif recherché. Le critère de la quotité de la dépense – qui vise en l'espèce à couvrir le solde des frais d'études liés à l'exécution du projet des deux ouvrages ("Chaudanne" et "Rez") ainsi que les travaux à proprement parler – est donc rempli (cf. chapitres 1.3, 1.6 et 1.8).

c) Les travaux doivent en outre être engagés dans les meilleurs délais afin de garantir la sécurité des usagers de la route et du MOB sur ce tronçon dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels (cf. chapitre 1.4). Le critère du moment de la dépense est dès lors également rempli.

Au vu de ce qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent donc être qualifiés de charges liées. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis aux exigences de compensation selon l'article 163 al. 2 Cst-VD.

### **3.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (Réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Celui-ci est entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008.

### **3.12 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

### **3.13 Simplifications administratives**

Néant.

### 3.14 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Objet N° 600'440

En milliers de francs

<b>Intitulé</b>	<b>Année 2011</b>	<b>Année 2012</b>	<b>Année 2013</b>	<b>Année 2014</b>	<b>Total</b>
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	561	561	561	1'683
Amortissement	0	1'020	1'020	1'020	3'060
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>1'581</b>	<b>1'581</b>	<b>1'581</b>	<b>4'743</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>1'581</b>	<b>1'581</b>	<b>1'581</b>	<b>4'743</b>

#### 4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

## **PROJET DE DÉCRET**

**accordant un crédit d'ouvrage de CHF 20'400'000.- pour la 2<sup>e</sup> étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "La Chaudanne", ainsi que pour la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" sur la commune de Rossinière (RC 702a)**

du 12 janvier 2011

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'ouvrage de CHF 20'400'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de la 2<sup>e</sup> étape de la réhabilitation et la correction routière au lieu-dit "La Chaudanne", ainsi que la réhabilitation et la correction du virage au lieu-dit "Les Rez" sur la commune de Rossinière (RC 702a).

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte "*Dépenses d'investissement*" et amorti en vingt ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 janvier 2011.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*