

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 1'876'000.- pour financer les travaux de construction d'un giratoire sur la RC 780a, au droit du carrefour du Lombard sur la commune d'Ollon.**

**1. Préambule**

La commission est composée de Mesdames Christiane Rithener, Pascale Manzini et Messieurs Jean-Jacques Truffer, Pierre-André Pidoux, André Marendaz, Gregory Devaud, Lucas Girardet, Pierre-Alain Favrod, Fabrice de Icco, Pierre Grandjean, Philippe Grobéty. Ce dernier est confirmé dans son rôle de président.

Elle s'est réunie le 11 novembre 2011 en présence de Messieurs François Marthaler (Chef du DINF), Dominique Blanc (Chef du Service des routes), Yves Menétréy (Ingénieur - Chef de projet du dossier Lombard) et Sébastien Nendaz (Responsable ouvrages d'art).

La commission a étudié lors de la même séance cet EMPD et l'EMPD 431.

Les notes de séance ont été prises par Monsieur Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, que nous remercions pour son travail.

**2. Informations du Conseil d'Etat**

François Marthaler explique que le carrefour du Lombard fait parler de lui depuis longtemps. Situé entre Aigle et Ollon, il est l'un des plus graves points noirs du canton, où l'accidentologie est particulièrement élevée. Le dossier n'a pas été facile à régler car plusieurs propositions étaient en concurrence. Heureusement, un accord a récemment pu être trouvé entre tous les partenaires, qui sont les Transports Publics du Chablais (TPC), la commune d'Ollon, le Service des routes (SR).

Le projet retenu figure parmi les solutions les plus économiques et rationnelles. Il devrait sérieusement améliorer la sécurité de ce carrefour à la visibilité assez délicate, sur un tronçon où l'on roule assez rapidement.

Le Conseiller d'Etat rappelle que le traitement des points noirs du réseau routier cantonal fait partie des premiers principes de priorisation des projets routier. Il souligne encore l'adoption, il y a une année, de sa stratégie pour l'entretien du réseau des routes cantonales avec la publication «Routes cantonales à l'horizon 2020».

**3. Explication technique du projet**

Dominique Blanc rappelle l'historique du projet :

- Au début, il prévoyait un carrefour à feux en raison de la complication de la voie de chemin de fer traversant le carrefour.
- Ensuite, un giratoire a été mis en place de manière à être compatible avec le passage d'un train en son milieu, ce qui a occasionné de nombreuses discussions avec les Transports publics du chablais (TPC).
- Il a été modifié en 2010 suite au projet de modification du tracé de la voie de train de l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC). Ce dernier a été pris en compte et les études supplémentaires ont repoussé le projet d'une année.

Ce cas de figure d'un train traversant un rond-point est plutôt rare et se retrouve plus souvent en ville. Il est plus compliqué à réguler et demande la mise en place de barrières de façon plus importante.

La commission consulte aussi le plan de signalisation et de gestion du trafic. Nous constatons que le tracé actuel de l'AOMC ne passe pas par l'axe du giratoire alors que, dans la variante retenue, il est modifié et permettra au train de passer dans l'axe du giratoire.

La régulation s'effectuera par un système de trois barrières et feux. Une barrière se situera sur la branche venant d'Aigle. Un aménagement similaire sera réalisé sur la branche venant de Bex. Pour le trafic venant d'Ollon, la barrière se trouvera dans le giratoire, afin de ne pas perturber le trafic pouvant continuer sur Aigle qui ne serait pas stoppé par le train.

#### **4. Discussion générale**

Comme le relèvent plusieurs commissaires, le passage de la voie ferrée au centre d'un rond-point avec trois barrières, dont une dans le giratoire est original et pose plusieurs soucis. Le principal concerne la fluidité du trafic, car la circulation sera bloquée aux passages des trains.

Les représentants du SR nous ont expliqué que plusieurs variantes ont été étudiées :

- Passage de la ligne AOMC à droite du giratoire : cette variante n'a pas été menée plus avant pour des raisons de coût, car cela nécessitait de déplacer complètement la ligne.

- Un passage par pont a aussi été examiné et chiffré. C'était une des propositions phare de l'ATE pour Chablais-Agglo. Cela impliquerait un changement de catégorie du projet, nécessitant un ouvrage de taille conséquente si on considère simplement les pentes maximales pour une voie de chemin de fer. A cela s'ajoute la question du passage ou non par Ollon, qui est sensible pour la région, et qui selon les dires du Chef de département, n'est pas encore définitivement tranchée. Il n'estime donc pas approprié de construire un viaduc pour l'abandonner ensuite au profit d'un tracé direct. La solution proposée est pragmatique et vise à régler la question des points noirs plus que celle du tracé de l'AOMC.

La variante proposée s'adapte au nouveau tracé de la ligne de l'AOMC prévu pour 2018-2020 et a fait l'objet d'une coordination avec les TPC. Les travaux seront réalisés de manière coordonnée. Les TPC vont déplacer la voie dans le giratoire pour ne pas avoir à intervenir à nouveau. Ils rattraperont l'ancien tracé provisoirement jusqu'au déplacement définitif de la voie de part et d'autre du giratoire. Il est à relever que le nouveau tracé prévu pour l'AOMC est celui qui est projeté dans le cadre de Chablais-agglo.

Les études de la gestion et de la synchronisation du temps de passage d'un train entre la fermeture et l'ouverture des barrières et de la fluidité du trafic ont été menées conjointement par le SR et les TPC. Les feux vont être couplés à la gestion de la signalisation électrique des TPC. Le train va provoquer la fermeture des barrières. La durée de la fermeture est d'environ deux minutes. Ce temps a été calculé par rapport au temps de passage d'un vélo qui doit pouvoir faire le tour du rond-point avant le passage d'un train.

Le Chef de service indique que la variante choisie est la plus rationnelle. Il ne pense pas que le trafic Ollon-Bex, qui est assez faible, va bloquer le giratoire. Une grande partie du trafic part en direction d'Aigle et de l'Autoroute. L'étude des flux de trafic a été faite par des ingénieurs lors du dimensionnement du giratoire. Il s'est avéré qu'il n'est pas nécessaire de réaliser une voie supplémentaire pour laisser l'accès direct Ollon-Aigle dans le giratoire. En cas de problème et d'augmentation du trafic, cela reste néanmoins envisageable à l'avenir, moyennant des expropriations beaucoup plus importantes.

Monsieur Marthaler ajoute que toutes les questions concernant la charge du trafic et le fonctionnement du carrefour ont été étudiées et que selon les chiffres fournis par Transitec, le nombre de véhicules qui tournent à gauche en direction de Bex s'élève à 40 par heure. A priori, quatre véhicules par heure se retrouveraient bloqués par le passage d'un train. Il y a actuellement

deux trains par heure et le projet Chablais-agglo prévoit d'augmenter la fréquence à quatre trains par heure.

A une question d'un commissaire sur le financement de l'ouvrage, le Chef de département indique qu'il y a deux problématiques, avec d'une part le régime hors traversée selon la loi cantonale actuelle sur les routes, et d'autre part la hiérarchisation du réseau. La RC 780 fait partie du réseau de base. La RC 719 va probablement y entrer aussi selon la logique qui veut que les principales agglomérations et les centres touristiques importants doivent être reliés par le réseau de base des routes cantonales. A ce stade, il explique que cela n'a aucune incidence sur la propriété de la route, respectivement sur la répartition des charges entre canton et communes. Dans le futur, cette question sera discutée dans le cadre de la plateforme canton-communes dont les premières séances seront agendées dans les semaines qui viennent. Concernant sa position, le Conseil d'Etat souhaite qu'une route cantonale faisant partie du réseau de base soit cantonale de bout en bout, pour éviter que de petites communes ne supportent le coût d'une route à grand trafic. Il rappelle que seul le canton de Vaud connaît un tel régime. Ailleurs, une route est soit propriété du canton, soit de la commune.

## **5. Examen du projet de décret**

### **1.7.2 Travaux liés au TPC**

Les TPC ont le financement pour les 30 % à leur charge.

### **1.8 Description du projet**

Les représentants du SR précisent que les ronds-points sont normés en fonction du trafic et de plusieurs paramètres dont le passage de convois exceptionnels. Le diamètre extérieur du giratoire est de 40 mètres. Ce rond-point est sur la RC 780, un axe de catégorie II. Il comporte donc aussi une zone franchissable pavée de 3 mètres pour les convois spéciaux. L'anneau central mesure 7 mètres.

### **1.9 Planification intentionnelle des travaux de création du giratoire**

En réponse à la question d'un commissaire, le SR répond que les travaux ont été coordonnés avec les TPC pour le centre du rond-point. Il est tributaire des horaires de l'AOMC. Le planning est fixé pour fin décembre dans l'optique de pouvoir disposer de la voie libre pour la saison d'hiver. Les travaux doivent commencer au mois d'avril et la fenêtre pour les travaux routiers et ceux des TPC est la même.

Le rond-point a été présenté et approuvé par la municipalité. Tout ce qui est au centre du giratoire a été coordonné avec la commune. En revanche, les travaux à l'amont de l'ouvrage n'ont pas fait l'objet d'une coordination.

### **1.10 Crédit d'ouvrage sollicité**

Monsieur Marthaler répond à un commissaire qui se demande pour quelles raisons ce projet ne reçoit pas une participation de la Confédération. Avec la RPT, la Confédération participe de manière forfaitaire, pour l'ensemble des routes principales. Ce tronçon ne fait pas partie des 375 km de routes principales qui repassent à la Confédération, avec un coût d'entretien annuel estimé à Fr. 300 millions. Il faut respecter un certain nombre d'exigence de l'Office fédéral des routes (OFROU) quant au gabarit, à la sécurité et l'entretien. Ainsi l'indemnité de la Confédération est touchée forfaitairement sous la forme d'une subvention pour les travaux autres que techniques.

C'est en complément aux notes de séance que la commission reçoit l'estimation du montant que le canton de Vaud devrait toucher à terme, lorsque tous les chantiers subventionnés selon le système des contributions spécifiques d'avant la RPT (comme la H144) seront terminés.

L'estimation, basée sur une clé 2008, dépend des comptes routiers des cantons (incontrôlables par le SR) et du total à disposition des routes principales. Ce montant peut évoluer dans le temps :

- Clé 2008 = 5.42 % pour Vaud sur l'ensemble de la contribution globale pour le pays.
- Total 2011 à disposition des cantons = Fr. 70.9 millions pour les projets spécifiques + Fr. 95 millions pour la contribution globale, ce qui fait un total de Fr. 165.9 millions.

Le total de Fr. 165.9 millions actuel fonctionne en vase communicant, les contributions spécifiques vont tendre vers zéro en alimentant ainsi la contribution globale. Le montant annuel estimé pour le canton de Vaud est d'environ Fr. 9 millions.

Pour répondre à un commissaire qui trouve le montant de Fr. 118'000.- élevé pour l'installation de chantier, Monsieur Menétrey indique que la dénomination «installation de chantier» correspond au chapitre des séries de prix selon un catalogue de prix normalisés (CAN). Outre l'installation des cabanes de chantier, elle comprend toute la problématique de la gestion du trafic pendant le chantier, comme les feux pour gérer les véhicules par exemple. Il va aussi y avoir une interruption du trafic ferroviaire.

A la dernière interrogation sur ce chapitre, le Chef du département rappelle que, pour des questions d'urgence (accident mortel), les soumissions ne sont pas rentrées avant la demande de crédit pour cet objet. L'étude des variantes a fait perdre une année par rapport à l'intention initiale du Conseil d'Etat. En l'absence de soumissions rentrées, les écarts conjoncturels, le devis de l'ingénieur, une forte demande dans le secteur de la construction, les imprévus et une possible augmentation des prix justifient les 20% de réserve, afin de pouvoir réaliser les travaux sans devoir demander un crédit supplémentaire. Il rappelle que, pour des travaux normalisés depuis des décennies comme les travaux routiers, lors de d'adjudication sur la base de plusieurs offres, il a pu constater que l'écart entre le meilleur marché et le plus cher était de 25 à 30%. Il ajoute que celui qui fait l'offre la plus basse n'est pas toujours disponible ensuite.

## **6. Discussion sur le projet de décret et vote**

Article premier

Vote : Il ne suscite aucun commentaire et est accepté à l'unanimité des 11 membres de la commission.

Article 2

Vote : Il ne suscite aucun commentaire et est accepté à l'unanimité des 11 membres de la commission.

Article 3 (article d'exécution)

Vote : Comme il s'agit d'une dépense liée, le référendum facultatif ne peut pas être lancé contre cet EMPD. La commission vote cet article pour prendre acte de ces modalités. Il est accepté à l'unanimité des 11 membres de la commission.

## **7. Entrée en matière sur le projet de décret**

La commission recommande l'entrée en matière au Grand Conseil à l'unanimité des 11 membres présents.

Vers l'Eglise, le 13 décembre 2011.

Le rapporteur :  
(signé) *Philippe Grobéty*