

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

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF
13'700'000.- pour financer le renforcement et l'assainissement du solde des ouvrages non
conforme au trafic 40t du réseau routier cantonal.**

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 Menétrey (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 430.

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

Le chef du DINF se déclare content de parvenir au bout de ce processus d'assainissement du réseau routier cantonal concernant l'arrivée des 40 tonnes. Il a découvert cet élément dès son arrivée en janvier 2004. Il rappelle que Fr. 40 millions de crédits ont déjà été votés, auxquels s'ajoutent les Fr. 13.7 millions proposés dans cet EMPD. Il faut aussi ajouter à cela les investissements des communes concernant une dizaine d'ouvrages sur le réseau des routes cantonales et communales pour un montant de Fr. 7 à 10 millions. C'est un effort important et il relève que pendant ces huit dernières années, ce réseau a été mis aux normes progressivement.

Il se souvient avoir aussi été assailli de demandes du Grand Conseil pour l'utilisation de la RPLP et son affectation au service des routes (SR). Il rappelle que, même si cela ne représente pas la totalité de ce qu'il a reçu, le canton a beaucoup investi pour permettre le trafic des 40 tonnes autorisé avec l'introduction de la RPLP. Les ouvrages les plus urgents ont eu la priorité pour ne pas paralyser le trafic et pénaliser l'activité économique du canton. Une série d'ouvrages sur la route du col des Mosses ont suivi. Ce sont finalement les ouvrages du réseau prioritaire qui ont obtenu un crédit de Fr. 8.6 millions en février 2010.

Avec le présent crédit de Fr. 13.7 millions, les ouvrages importants qui sont en dehors des axes principaux et avec des enjeux moins urgents, vont pouvoir être traités. Monsieur Marthaler indique avoir demandé, dans un premier temps, un crédit global de Fr. 50 millions que le Conseil d'Etat avait refusé. Il estime que c'est finalement une bonne chose car de bonnes et moins bonnes expériences ont été faites. En étalant cette démarche dans le temps, il a été possible de profiter du savoir faire des ingénieurs de l'EPFL et du SR en lien avec la révision des normes sur le calcul de la portance des ouvrages. Ceci a permis d'intervenir sur les derniers ouvrages en application de normes renouvelées et en ne faisant que ce qui était vraiment nécessaire, sans marges de sécurité excessives qui auraient coûté plus cher. Auparavant, on passait sur les ouvrages avec un cylindre de 20 tonnes pour vérifier si les calculs étaient corrects, ce qui est assez rustique. Ainsi, il fallait non

seulement comprendre le fonctionnement de ces ouvrages, mais surtout revoir ces normes dans une perspective plus dynamique que statique.

3. Discussion générale

A une question d'un commissaire qui demande si le trafic de 60 tonnes est un sujet de discussion en Suisse ou si c'est une vue des pays qui nous entourent qu'on ne verra jamais et qui est vouée au ferroutage, le Conseiller d'Etat indique en avoir déjà parlé lors d'une séance de commission de février 2010. A l'époque, la polémique était ouverte et une consultation formelle des cantons s'était soldée par un vote de l'assemblée générale de la Conférence des directeur cantonaux des travaux publics invitant la Confédération à interdire l'entrée à ces véhicules de 60 tonnes pour toutes sortes de raisons et notamment les impacts sur un réseau chargé non en tonnes, mais surtout en véhicules. Il ajoute que les tracteurs sont les mêmes et que les puissances ne sont pas forcément proportionnées au delta de poids total. Ainsi, pour l'heure, il a été décidé de refuser le passage des 60 tonnes à travers la Suisse. Il relève que si la génération suivante de politiciens changeait d'avis, cela n'aurait pas d'incidence car la charge par essieu n'a pas changé avec le passage aux 40 tonnes. Il en irait de même pour les 60 tonnes du point de vue statique et dynamique des ouvrages.

A la question de savoir s'il s'agit bien du solde définitif, y compris des ouvrages concernant des tronçons communaux, Monsieur Marthaler indique que le canton n'a jamais subventionné ni financé les ouvrages d'art sur des routes communales ou des chemins vicinaux. Cette responsabilité incombe aux communes et il souligne que l'essentiel des routes qui relient les zones d'activités économiques devant être approvisionnées par camion de 40 tonnes sont des routes cantonales. Les seules exceptions à la règle, où se situent l'essentiel des ouvrages, sont les routes cantonales en traversée de localité comme à Yverdon, Echallens ou Vallorbe.

Les représentants du SR donnent à la commission quelques précisions sur «le modèle de charge actualisé». Il s'agit de la charge dynamique plutôt que statique. Les normes de dimensionnement étaient trop pénalisantes pour vérifier une structure existante, car elles amenaient à renforcer beaucoup plus l'ouvrage. L'EPFL a mené une recherche pour déterminer quelle était la charge réelle qui agit sur un ouvrage quand le véhicule passe, notamment par des cellules de pesage. C'est ce que l'on appelle la charge actualisée. La charge réelle a été déterminée au moyen de courbes de risques (courbes de Gauss), en prenant la valeur permettant de mesurer la résistance sans prendre de risque sur la structure. Ces charges ont permis d'éviter le renforcement d'une quinzaine d'ouvrages par rapport à l'application des charges de dimensionnement des normes SIA.

4. Examen du projet de décret

1.3.3 Routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels

Outre les difficultés pour l'entretien et le dimensionnement des routes, un transport exceptionnel sur 300 km avec accompagnement de gendarmes coûte très cher. Ce genre de transports n'a lieu que lorsque ce n'est pas possible autrement, par exemple comme avec des turbines, des transformateurs, des wagons, des éléments d'éolienne ou des moteurs de bateau qui n'offrent pas la possibilité de se démonter.

1.4 Inventaire des ouvrages

Un commissaire se déclare heureux que certains points qui ont fait l'objet de nombreuses discussions aient été repris dans cet EMPD, et notamment les ponts concernant la RC 290. Cela évitera à bien des entreprises de prendre une déviation et il remercie le Conseil d'Etat d'avoir pris cela en considération.

Un autre commissaire est content que le pont sur la Thielle à Suscévaz soit prévu au programme. Il retient néanmoins qu'il y avait eu des discussions affirmant que ce n'était pas la peine de renforcer le pont parce que les routes d'accès n'étaient pas assez fiables. Les représentants du SR répondent

que l'impulsion était l'état des ouvrages, mais qu'il faut effectivement une route pour y arriver. Ils indiquent que le projet routier sera réalisé en même temps que les ponts.

1.7 Planning intentionnel et coût des travaux

Comme pour l'EMPD 430, les soumissions ne sont pas rentrées. Les 15% de réserve se basent sur l'expérience des EMPD précédents. En cas de dépassement sur un ouvrage, il sera possible de rééquilibrer sur les autres ouvrages.

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

6. 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*