

**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'ouvrage
de CHF 3'900'000.- pour la démolition d'un mur et la construction d'un pont
sur la RC 709 (Le Sepey – La Forclaz) au lieu dit Le Bouillet**

La commission s'est réunie le jeudi 10 janvier 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que MM. Jean-François Cachin, Jean-Marc Chollet, François Debluë, Alexandre Rydlo, Jean-François Thuillard, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Jacques Perrin, Michele Mossi, Alexandre Berthoud, Alexis Bally. Excusés : Stéphane Rezso, remplacé par A. Berthoud, et Olivier Mayor, remplacé par A. Bally.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de M. Dominique Blanc, chef du SR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

Position du Conseil d'Etat

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD concerne une zone peu peuplée du canton. Il n'en demeure pas moins, poursuit-elle, qu'il s'agit de respecter la législation routière imposant un entretien et une sécurisation de ce passage. Un crédit d'étude accordé par la COFIN en septembre 2012 a permis d'étudier les diverses variantes possibles ; au terme d'une analyse multicritères, la solution privilégiée pour résoudre ce point de passage délicat est la construction d'un pont, en fonction de plusieurs critères (intervention, nuisances sur les voisins, durabilité de l'ouvrage, sécurité, durée des travaux, coûts et moyens requis, etc.) Sans entrer dans les détails, on se trouve dans une situation où la nature impose ses règles : il y a une érosion du terrain qui crée une instabilité, sur laquelle érosion on ne peut intervenir. Des mesures d'urgence ont dû être prises : passage à sens unique et renforcement provisoire du mur de soutènement.

Le chef du SR explique que d'un point de vue technique on est confronté à un glissement de terrain localisé mais non maîtrisable (doline). Dans cette situation où le terrain va continuer à évoluer, on a le choix entre ;

- refaire le mur de soutènement tout en sachant qu'il va se déformer à la longue et qu'on devra intervenir à nouveau dans un délai de l'ordre de quinze ans ;
- comme le tronçon concerné par ce glissement de terrain est assez court (moins de 60 mètres), construire un pont qui passe par-dessus la zone de glissement, un pont métal offrant plus de souplesse et une portée plus longue pour s'écarter du glissement.

Au fond, le choix doit être pris entre une intervention régulière sur ce point du réseau routier ou la création d'un ouvrage plus cher pour régler durablement le problème, ce qui est proposé ici, la solution du pont étant financièrement plus favorable à long terme et plus sûre.

Discussion générale

Organisation des travaux

Un membre de la commission estime que la durée de l'intervention (7 mois) est longue et demande pourquoi les travaux sont planifiés sur deux années, 2013 et 2014. Le chef du SR explique qu'il est prévu que les travaux soient exécutés en 2013 et terminés à l'automne, la commune concernée prévoyant d'utiliser ce passage entre la Forclaz et Le Sépey pour la désalpe cet automne. Terminer les travaux pour cette date est donc l'objectif. Les travaux prévus en 2014 sont des travaux de finitions (tapis définitif, bordures, etc.) Le tableau 3 en page 9 « *Planification intentionnelle et coût annuel des travaux* » met en évidence que la plus grande partie du montant demandé sera utilisé en 2013 (Fr. 3'078'000.- sur Fr. 3'900'000.-)

Un député demande si lors de la coupure de la route le service de bus entre Le Sépey et la Forclaz sera maintenu. Le chef du SR confirme qu'il sera maintenu, en faisant le tour par le Rosey.

Nature des travaux

Un commissaire demande si, sur cette route, ces ouvrages sont les seuls qui posent un problème sérieux ou s'il faut s'attendre à d'autres interventions. Le chef du SR rappelle que lors de sa précédente séance, la commission a examiné favorablement le crédit d'étude permettant d'évaluer l'ensemble des murs de soutènement du réseau des routes cantonales, laquelle étude permettra de répondre précisément à cette question. Ceci dit, il relève que sur cette route, c'est le seul ouvrage qui pose un problème urgent de cette nature, les autres n'étant pas connus comme celui-ci où la route a dû être ramenée à une seule voie.

Un autre commissaire demande si une expertise géologique permet d'affirmer que ce glissement de terrain va rester localisé à long terme, partant que la construction d'un pont n'est pas menacée par un élargissement du glissement. Le chef du SR confirme qu'une telle expertise a été faite et précise que ces glissements sont suivis de longue date, la route ayant déjà été refaite à cet endroit, ce qui permet de proposer l'option du pont, qui est économiquement la meilleure et la plus confortable pour les habitants confrontés à des fermetures régulières de ce tronçon.

Lecture du tiré à part

[Seuls les chapitres et sous-chapitres ayant fait l'objet d'une discussion sont reportés]

1.3 Exposé de la situation

Suite à une question, on apprend que la construction des murs actuels remonte à 1975 et que des mesures de renforcement ont été prises dès 1983.

Un commissaire demande si les autres approches que la construction d'un pont ont été chiffrées. Le chef du SR confirme que les autres variantes ont été chiffrées : les variantes « épaulement » se situent entre 1 et 1,5 millions, les variantes de correction du tracé de l'ordre de 6 millions. Concernant la relation entre ces coûts et la durée de vie des ouvrages, le chef du SR explique qu'elle se situe dans les ordres de grandeur de quinze ans pour l'épaulement qui coûte environ 1,5 millions et de plus de huitante ans pour le pont qui coûte environ 4 millions.

1.4 Descriptif du projet

Suite à une question sur le type de pont qui sera construit, le chef du SR précise que le pont aura une structure basée sur une poutre en métal, droite, sur laquelle on coulera le pont en béton, courbe afin de s'éloigner au plus de la doline. La structure en métal sera préfabriquée en atelier puis assemblée sur place, afin de réduire la durée de l'intervention.

Examen du projet de décret

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 20 février 2013

Le rapporteur :
(signé) *Philippe Modoux*