



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Kolly Gabriel / Jordan Patrice

2021-CE-57

Route Corbières–Villarvolard : quel délai pour la réalisation des travaux de réfection ?

I. Question

La route qui relie les villages de Corbières à Villarvolard est dans un état déplorable et nécessite une rénovation urgente. Ces travaux sont attendus de longue date par les citoyens de la commune ainsi que par les nombreux pendulaires qui utilisent cette route tous les jours.

L'ajout des pistes cyclables prévues dans le projet s'avère être une nécessité pour sécuriser cet axe très fréquenté par les cyclistes notamment à la belle saison. Un sentier piétonnier financé par la commune est également prévu dans le projet. Cette liaison de mobilité douce est également attendue par les habitants de Villarvolard et Corbières depuis la fusion en 2011. La mauvaise desserte en transports publics de Villarvolard oblige régulièrement des personnes à marcher sur le bord de la route pour aller prendre le bus à Corbières.

La commune de Corbières a été contactée à plusieurs reprises depuis plus de 9 ans pour diverses questions en lien avec ce projet. Elle a été consultée pour un examen préalable il y a un peu moins de 2 ans. Depuis, elle reste sans nouvelles.

Nous demandons donc au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. Quand est-ce que ces travaux seront réalisés ? Un échéancier est-il prévu pour les différentes démarches administratives à entreprendre ?
2. Comment le Conseil d'Etat explique-t-il qu'il faille attendre plus de 10 ans pour la réalisation d'un tel projet ?
3. Comment sont priorisées de telles réfections ? Quels sont les critères prépondérants, la dangerosité ou l'état de la route ?

10 février 2021

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. *Quand est-ce que ces travaux seront réalisés ? Un échéancier est-il prévu pour les différentes démarches administratives à entreprendre ?*

Après plusieurs adaptations principalement liées au projet communal de cheminement piétons et à l'emplacement de la déchetterie communale, le projet d'aménagement cyclable a été mis en examen préalable en avril 2019.

Une fois que les éléments soulevés lors de l'examen préalable, principalement liés au tracé du cheminement piétons seront réglés, d'entente avec la commune, le projet pourra être mis à l'enquête publique. Elle pourrait intervenir encore avant l'été 2021. Suite à l'appel d'offres public auprès des entreprises de construction, un crédit d'ouvrage pourra être demandé au Grand Conseil. Si le projet ne soulève aucune opposition lors de la mise à l'enquête et si le crédit est accepté par le Grand Conseil, alors les travaux pourront vraisemblablement débuter en été 2022.

2. *Comment le Conseil d'Etat explique-t-il qu'il faille attendre plus de 10 ans pour la réalisation d'un tel projet ?*

Les principales contraintes de ce projet d'apparence simple sont liées au tracé et à la répartition financière Etat-Commune du cheminement piétons, à l'accès à la nouvelle déchetterie communale (dont le site a finalement été déplacé hors du périmètre du projet d'aménagement cyclable) et aux acquisitions de terrain nécessaires proches des immeubles bordiers de la chaussée. Le projet a été remis plusieurs fois sur le métier pour tenir compte de ces contraintes évolutives avant son examen préalable en 2019.

D'une manière générale, la relative longue durée des projets routiers s'explique par le fait qu'ils sont conduits par un ingénieur chef de projets du Service des ponts et chaussées (SPC) qui en mène plusieurs en parallèle. En fonction de l'évolution et des jalons des projets dont il a la charge (mise en appel d'offres du mandat d'ingénieurs selon les marchés publics, mise en examen préalable de l'avant-projet, mise à l'enquête publique du projet de l'ouvrage, traitement des oppositions, préparation du dossier pour son approbation, mise en appel d'offres des travaux, rédaction des messages à l'attention de l'autorité décisionnelle en matière financière, traitement des éventuels recours et expropriations, accompagnement et traitement des revendications des mandataires et entreprises, etc.), certains dossiers souffrent de la charge de travail générée par les autres. Lorsque cette situation se prolonge au détriment d'un ou plusieurs autres projets, un changement de chef de projet peut intervenir, avec une certaine perte de l'historique et des relations nouées avec les partenaires, notamment les communes. La durée des projets entraîne aussi parfois leur adaptation au gré de l'évolution des lois, règlements, normes et standards. Les modifications d'affectations des zones et l'évolution du bâti existant sont également des éléments qui peuvent faire évoluer un projet.

3. *Comment sont priorisées de telles réfections ? Quels sont les critères prépondérants, la dangerosité ou l'état de la route ?*

Il convient de distinguer l'ordre de priorité des réfections des tronçons routiers cantonaux en fonction de leur nature :

L'ordre de priorité des travaux d'entretien constructif (remplacement des couches superficielles sans changement de gabarit de la chaussée au-delà du domaine public cantonal, sans mise à l'enquête publique) est fixé selon :

1. l'état de la chaussée (classification des besoins par tronçons selon le relevé quinquennal de l'état de la chaussée) et des ouvrages d'art selon le relevé systématique (ponts, murs de soutènement) ;
2. le besoin de protection contre le bruit routier au moyen de revêtement phonoabsorbant ;
3. la possibilité d'intégrer une ou deux bandes cyclables avec une modification du gabarit routier dans les limites du domaine public cantonal existant.

Outre les grands projets décrétés par le Grand Conseil comme par exemple les 7 routes de contournement et la route de liaison Marly-Matran, l'ordre de priorité des projets d'*aménagement et réaménagement* de la chaussée (avec mise à l'enquête) est défini selon les besoins du réseau routier cantonal qui peuvent être déclinés selon plusieurs thèmes :

- > Sécurité routière : élimination des points dangereux ;
- > Amélioration de la mobilité : aménagements cyclables, adaptation du gabarit routier, modification des carrefours, élimination de passages à niveau ;
- > Législation fédérale : assainissement du réseau contre le bruit routier, mise en conformité des arrêts de bus selon la LHand, respect de la charge de 40 tonnes sur tous les ouvrages d'art cantonaux, mise en conformité de l'évacuation des eaux de chaussées avec parfois traitement et rétention préalable à la restitution au milieu naturel ;
- > Volonté des communes de réaliser des aménagements éditaires sur la route cantonale : réaménagement de la traversée de la localité, passages pour piétons, déplacements ou nouveaux arrêts de bus, nouveau raccordement ou modification d'un carrefour existant.
- > Environnement : suppression des conflits entre route cantonale et zones de protection des eaux des captages d'eau potable.

Sans la volonté d'intégrer un *aménagement* cyclable, lui-même ayant généré l'idée de créer un aménagement piétonnier, la chaussée du tronçon Corbières-Villarvolard aurait fait l'objet d'un *entretien constructif*. Le SPC y a volontairement renoncé puisque ce tronçon doit faire l'objet d'un réaménagement.

4 mai 2021