

**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 9'530'000.- pour financer la réhabilitation de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland, sur le territoire des Communes de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne

La commission s'est réunie jeudi 7 février 2013 à l'Ecole hôtelière de Lausanne, au Chalet-à-Gobet, et était composée de Mme Monique Weber-Jobé, ainsi que MM. Jean-François Cachin, Jean-Marc Chollet, François Debluë, Alexandre Rydlo, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Jacques Perrin, Stéphane Rezso, Michele Mossi, Hugues Gander, Denis Rubattel ainsi que du soussigné. Excusé-e-s : Mmes Ginette Duvoisin, remplacée par H. Gander, et Annick Vuarnoz, remplacée par M. Weber-Jobé, ainsi que MM. Jean-François Thuillard, remplacé par D. Rubattel, et Olivier Mayor.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Dominique Blanc, chef du SR, et Martin Schneider, ingénieur chef de projet au 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 vise à financer la réhabilitation de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland. Il s'agit d'une route de liaison particulièrement dégradée et qui a souffert de toute une série de reports d'entretien. Aujourd'hui, intervenir est devenu urgent, pour deux raisons : la première est liée à des mesures de sécurité, la chaussée étant dans un tel état de dégradation que cela met en danger la circulation et les utilisateurs de ce tronçon ; la seconde, que ce tronçon n'est pas conforme à la Loi sur les eaux. Ces deux raisons impératives ont conduit le CE à présenter cet EMPD demandant un crédit d'environ 9,5 millions. Il s'agit d'un ouvrage d'importance, qui permet de développer un projet de mobilité douce grâce au re-dimensionnement de ce tronçon qui est trop étroit au regard de la fréquentation par trois types d'utilisateurs : les voitures, les camions et la mobilité douce.

Cet EMPD a fait l'objet :

- d'une planification conforme au rapport du CE sur les objectifs stratégiques adoptés par le CE ;
- d'une priorisation selon la méthodologie mise en place au SR ;
- d'une analyse Agenda 21 qui tient compte des trois dimensions du développement durable ;
- d'une analyse sous l'angle de l'opportunité du moment de la dépense, moment étant dépassé, les reports successifs impliquant une intervention plus lourde que si elle avait eu lieu bien plus tôt.

Le chef du SR rappelle que cette route dans un état déplorable et dangereux a dû faire l'objet de fermetures temporaires pour les camions et les deux roues. Il y a eu de nombreuses discussions sur la réhabilitation de ce tronçon de la RC 559, les premiers projets ayant été présentés en 2008. Après de nombreuses négociations, une chaussée de huit mètres de large a été retenue, permettant des croisements de manière normale avec les camions et de poser deux bandes cyclables. Cette réfection permet aussi de protéger des zones de sources S2, qui actuellement ne le sont pas du tout.

Discussion générale

Report des travaux

En réponse à une question, le chef du SR explique que le premier projet de réhabilitation de cette route a été soumis aux communes en 2008. Ce projet a été retardé, car c'est une route très sensible : une partie de la population voulait une route étroite pour minimiser les impacts dans cette zone de forêt et loisirs, une autre au contraire souhaitait une route plus large pour favoriser les vélos. Cela a fait du ping-pong avant de se terminer sur un compromis acceptable par tous.

Matériaux recyclés

Un commissaire souhaite que des matériaux recyclés soient utilisés au maximum. En effet si ce n'est pas une obligation, s'il n'y a pas un taux de matériaux recyclés à respecter, l'entreprise fait ce qu'elle veut. Il semble que pour la H144 on aurait pu utiliser plus de matériaux recyclés.

La politique du SR, explique son chef, est d'utiliser au maximum des matériaux recyclés. Toutefois, on dépend des producteurs : la H144 se trouve à côté d'une centrale de bitume qui ne peut pas admettre beaucoup de matériaux recyclés. Plusieurs centrales doivent se moderniser pour pouvoir augmenter le taux de matériaux recyclés. Dans ces cas, il faut prendre en considération le transport dans l'eco-bilan. Concernant cet EMPD, les appels d'offres sont partis il y a près de deux ans : il n'y a pas de moyens d'imposition et de contrôle sur les quantités de matériaux recyclés utilisés. Techniquement, explique le chef du SR, lorsque le béton bitumineux est raclé et enlevé, la première chose que l'on regarde est si il contient des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), en quel cas les matériaux partent en décharge contrôlée, ce qui coûte très cher. Si il n'y a pas de HAP, on peut les stocker, les concasser et les insérer au béton bitumineux, jusqu'à 50% de matériaux recyclés. Il y a des HAP dans le tronçon de route concerné par cet EMPD, répartis de façon non uniforme. Il a été décidé, dans la mesure du possible, de ne pas extraire les enrobés ayant des HAP, car ils posent de gros problèmes pour le recyclage : or, tant qu'il est en place il n'est pas nuisible.

Mode de construction

L'ingénieur chef de projet au SR explique que pour minimiser les coûts et l'impact de ces travaux est utilisée la technique du « sandwich » consistant à récupérer une partie de l'infrastructure existante et d'éviter de changer entièrement le coffre, ce qui nécessite de terrasser plus profondément, avec les remblais et déboisement qui y sont liés. On espère pouvoir récupérer un maximum de la route existante : on a admis qu'un tiers sera dans cette situation, peut-être que ce sera plus, ou moins. Le fait de laisser cette infrastructure a-t-il des conséquences en matière de protection des eaux, le matériau laissé en place est-il sûr, s'interroge un commissaire ? Le chef de projet au SR explique qu'il a été communément admis avec le SESA que le long des secteurs de protection des eaux on enlèvera les matériaux pollués ou polluants.

Protection des eaux de source

Les pollutions sont dues, par exemple, à des accidents avec épanchement d'hydrocarbures ; il ne s'agit pas des eaux de pluie. En l'absence de bordure, ces hydrocarbures peuvent s'infiltrer dans le terrain. C'est pourquoi sur les tronçons en zone de protection des eaux sont prévues des bordures, avec des collecteurs sous la route qui amèneront ces eaux dans les exutoires existants ou dans des eaux de surfaces glissantes et éloignées des zones sensibles.

Mobilité douce

Il y a de nombreux chemins de traverses utilisés par les marcheurs, chevaux, etc. Quels garde-fous ont été prévus ? Aux quatre endroits où des chemins forestiers traversent ou rejoignent la route, des aides à traverser avec des îlots ont été prévus. Ces îlots permettront de traverser voie par voie et ralentiront les véhicules grâce à des chicanes. Leur emplacement a été discuté avec les communes.

Un commissaire demande si il y a une volonté politique à long terme d'introduire des bandes cyclables sur les tronçons qui vont être refaits ? Le chef du SR rappelle que le CE a adopté en 2011 la *Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020* qui donne une vision générale concernant les routes cantonales, et permet de définir les tronçons que l'on équipe de bandes cyclables au fur et à mesure des réfections et réhabilitations. La cheffe du DIRH estime que ce qui est important dans cette stratégie vélo, c'est de mettre en place un réseau de bandes cyclables qui permette d'offrir à terme des zones protégées sur une grande partie d'un parcours, et d'éviter une suite de bouts de bandes cyclables non reliées.

40 tonnes

Le chef du SR confirme que cette route est dimensionnée pour le passage des 40 tonnes.

Coût de l'ouvrage

Un commissaire estime le coût de cette route à Fr. 300.-/m² et souhaite savoir si il est comparable à d'autres situations similaires. La cheffe du DIRH constate que chaque projet est différent, qu'il n'y a pas de standard : le SR adapte les interventions à la typologie et à la nature du projet, définit tronçon par tronçon la stratégie la plus économe et la plus cohérente pour l'environnement. Un élément essentiel dans le dimensionnement est le type de route concerné : ici, on a un coût plutôt faible, car c'est un tronçon classé en trafic T3, soit un trafic moyen sollicité avec des poids lourds, en moyenne 50 par jour. Si le coût de cette réhabilitation est assez faible, c'est en partie parce qu'on va s'efforcer de récupérer au maximum l'infrastructure en place en utilisant la méthode du « sandwich », avec l'avantage économique de ne pas avoir à extraire des matériaux onéreux à recycler ou à déposer en décharge contrôlée ; l'économie réalisée ainsi est évaluée à 1,55 millions.

Lecture du tiré à part

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

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet sur la RC 559

Il est écrit (p. 5) que « l'Etat de Vaud a déjà été amené à verser, à plusieurs reprises, des indemnités pour dommages matériels à des usagers pour cause de défaut d'entretien ». Le chef du SR explique qu'il s'agit de montants peu importants ; en général, le SR refuse les demandes car la signalisation informe de l'état de la route, sauf dans quelques cas où on entre en matière.

1.5 Descriptif du projet de réhabilitation de la RC 559

Les camions vont-ils pouvoir se croiser, s'inquiète un commissaire ? Le chef du SR explique que la route fera 8 mètres de large (chaque voie offrant 2m50 plus 1m50 de bande cyclable), ce qui permet à deux camions de se croiser en empiétant sur les bandes cyclables. C'est un compromis : il s'agit de trafic local, il n'y a pas de forts générateurs de camions sur cet axe.

Le transport de matières dangereuses a-t-il été pris en considération dans la zone de protection des eaux ? Le chef du SR explique que cela relève de la responsabilité du transporteur : avec les nouvelles normes, les transporteurs de matières dangereuses doivent être équipés des moyens de contenir la pollution. De plus, selon la loi sur la protection des eaux, c'est à partir de 14'000 véhicules/jour que des bassins de rétention doivent être installés ; on est très en deçà de cette norme.

1.6 Coût du projet de réhabilitation de la RC 559

Circulation pendant les travaux

Ce qui a été mis en soumission, c'est un chantier avec circulation alternée sur des tronçons de maximum 300 mètres. Pour améliorer la situation, une discussion a lieu avec Lausanne pour réaliser les travaux en deux tronçons successifs et organiser des déviations, ce qui permettrait de maintenir la circulation et de raccourcir les travaux, probablement avec un effet positif sur le coût.

Travail de nuit

Le chef du SR explique que si pour les autoroutes, le travail de nuit est devenu la règle, ce n'est pas le cas pour les routes cantonales, en dehors d'endroits stratégiques : les coûts sont en effet plus élevés, et cela nécessite des installations de chantier supplémentaires (éclairage, etc.) Si l'entreprise, pour des raisons d'organisation interne, souhaite le faire, cela ne changera pas. Si nous demandons de le faire pour accélérer les travaux, cela aura des conséquences financières, non prévues.

Durée et début des travaux

La durée prévue des travaux est de 18 mois ; ce délai peut être raccourci de quelques mois si on peut travailler sur des tronçons entiers. Le début des travaux dépend de la mise à l'enquête, l'objectif étant de démarrer cette année encore.

Divers et imprévus

Le chef du SR explique que le taux de divers et imprévus est fixé en fonction des offres : soumissions rentrée et marchés adjugés, on est à peu près à 15% de divers et imprévus ; quand il n'y a pas de soumissions rentrées, on a une grosse inconnue, et on fixe une marge de 30%. Dans le cas précis, les soumissions sont rentrées, mais datent d'il y a deux ans ; le SR est en train de renégocier les prix, raison pour laquelle la marge est un peu plus élevée qu'à l'habitude (20%).

Compensations écologiques

Fr. 310'000.- sont prévus au titre de défrichements et reboisements, et Fr. 460'000.- pour des mesures de compensations écologiques et d'accompagnement. Le reboisement est-il utile ? Quelles sont ces mesures ? L'ingénieur chef de projet au SR explique qu'on se situe dans une zone qui a une valeur environnementale. Cet élément a compté dans la négociation, sans compter qu'au vu de l'importance du défrichement, le droit fédéral s'applique et l'OFEV doit donner son feu vert. Au final, on a obtenu une diminution de la surface à reboiser grâce à des mesures qui ont été définies avec les services spécifiques, comme la revitalisation de lisières, la mise en place de haies dans les zones agricoles, des traversées sous la route pour la petite faune, des effaroucheurs pour éloigner le gibier, etc. Il s'agit de compensations qualitatives plutôt que quantitatives.

Examen du projet de décret

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 14 députés présents.

Oron-la-Ville, le 20 février 2013

Le rapporteur :
(signé) *Philippe Modoux*