

**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 5'450'000 pour financer les travaux d'assainissement du viaduc de Cudrex,
situé sur la route cantonale RC 151 à Bussigny, ainsi que pour financer
la reconstruction de l'ouvrage de soutènement situé au sud du viaduc**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 18 février 2016 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Alexandre Rydlo, Martial de Montmollin, Michele Mossi, Laurent Miéville, Eric Züger, François Debluë, Olivier Mayoret Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR), Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière DGMR) et Laurent Tribolet (chef de la division entretien DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le Viaduc de Cudrex se situe dans l'Ouest lausannois, une zone qui connaît nombres infrastructures routières qui sont très sollicités, et sur lesquels les interventions doivent être coordonnées. Pensons à la RC 79 Brizet, la jonction Ecublens, la RC 82 et les étapes 1 et 3 de la RC 1. Il s'agira aussi d'être en mesure de proposer des itinéraire de délestage pendant les travaux sur le goulet d'étranglement, d'où la nécessité d'une coordination des divers travaux, notamment avec l'OFROU. Pour permettre de mener les travaux sur ce viaduc en minimisant les impacts et en permettant de ne pas le fermer en journée à la circulation, on va utiliser un matériau appelé le BFUP, qui sèche assez vite pour travailler la nuit et le dimanche.

Il y a en effet une nécessité technique à intervenir sur ce viaduc, la période 2016-2017 étant par ailleurs le bon moment pour intervenir en coordination aux autres travaux sur la RC 79, qui est bientôt fini, et les travaux sur la RC 1 qui vont débuter en 2017, et ceux sur la RC 82 qui doivent débuter en 2018. L'ensemble devant être réalisé avant les travaux sur la jonction d'Ecublens, planifié dès 2020.

Si les fondations et la structure porteuse sont en bon état, par contre, le revêtement est très sollicité (22'000 véhicule/jour dont 10% de poids lourds), les bordures doivent être refaites, les glissières ne sont plus aux normes, etc. Par ailleurs, le mur de soutènement en palplanches compris dans cet EMPD doit urgemment être refait ; il sera remplacé par des gabions (casiers fait de solides fils de fer tressés et contenant des pierres), une solution favorable à la faune.

Dans ce projet, la méthode d'intervention a dû être déterminée en amont, car il fallait un choix technologique permettant de maintenir la circulation en deux sens de 4h à 20h les jours ouvrables, sur une voie de 20h à 4h, la fermeture du viaduc n'étant envisageable que du samedi à 19h au lundi à 4h. Au vu de cette contrainte, sera utilisé du BFUP, à l'instar de ce qui a été utilisé sur le viaduc de Moudon et celui de Chillon : il s'agit d'un béton fibré qui durcit plus rapidement que le béton traditionnel, permettant ainsi de rouler plus vite dessus. Cette technologie est 10% plus cher, mais permet d'éviter les journées de fermeture, dont le coût économique pour les usagers a été évalué à Fr. 200'000.- à Fr. 300'000.- par jour de fermeture. Pendant les travaux, une glissière limitera la largeur de la chaussée à 6m50.

Concernant la mobilité douce, les itinéraires cyclistes passant sous le pont en non dessus pour rejoindre Bussigny, il n'est pas nécessaire de construire des pistes cyclables sur le pont. A noter que si on souhaitait créer des pistes cyclables sur le pont, il faudrait élargir celui-ci de 1m50, pour un coût total de 6 millions !

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Des trappes vont être créées pour accéder à l'intérieur des caissons du pont. Cela aura-t-il des conséquences sur la statique du pont ?

Non, le but est d'accéder et de pouvoir ventiler ces zones.

Du point de vue de la mobilité douce il est bien plus agréable de passer sous ce viaduc. Toutefois, un commissaire suggère qu'on profite de ces travaux pour faciliter le passage des cyclistes. En effet, au niveau du trottoir près du mur de soutènement qui sera refait, il faudrait un marquage pour les cyclistes, qui parfois se perdent faute de continuité des marquages.

La DGMR note la suggestion : la question sera coordonnée par le guichet vélo, afin d'envoyer les cyclistes sur le bon itinéraire.

Lors de la déviation de nuit, par où passeront les voitures ?

Pour la déviation, on passera par la colline d'Ecublens : de nuit en semaine il y aura une direction qui passera par cette colline, le dimanche les deux sens seront déviés par Ecublens.

Le conseil communal de Bussigny a voté un plan de quartier qui va jusqu'au viaduc. Un immeuble de 30 mètres de haut est prévu à son niveau : est-il prévu des mesures de lutte contre le bruit (revêtement phonoabsorbant par exemple) ?

Concernant le bruit, les joints de dilatation du pont seront moins bruyants, puisqu'ils seront en bitume, mais le revêtement sera standard pour des raisons de durabilité. Le bâtiment étant construit après la route, c'est à lui de se protéger du bruit.

Le comptage de 22'000 véhicules / jour date de 2010. A quand les nouvelles mesures ?

Les comptages sont effectués tous les cinq ans. Ils ont été effectués en 2015 et sont en cours de dépouillage. Les chiffres seront connus du public à l'automne 2016.

Concernant le BFUP, comment a été fait le test ?

Concernant le BFUP, il y a une collaboration avec l'EPFL. Des essais ont été faits, dans des conditions proches de celles de la mise en œuvre effective.

Quelle serait l'économie si on fermait ce viaduc pour réaliser ces travaux ?

Les coûts directs seraient à peu près les mêmes. Concernant la mise en œuvre, les surcoûts seront de l'ordre de 2% à 3% pour les travaux qui doivent être effectués de nuit ou durant le dimanche, soit environ un surcoût de Fr. 400'000.- L'équivalent de deux jours de fermeture pour les usagers, alors qu'il faudrait le fermer douze semaines pour réaliser ces travaux.

4. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'OUVRAGE DE CHF 5'450'000 POUR FINANCER LES TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT DU VIADUC DE CUDREX, SITUÉ SUR LA ROUTE CANTONALE RC 151 À BUSSIGNY, AINSI QUE POUR FINANCER LA RECONSTRUCTION DE L'OUVRAGE DE SOUTÈNEMENT SITUÉ AU SUD DU VIADUC

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 final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

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 23 février 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*