

**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-cadre de CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 février 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département relève que la méthode et les principes d'interventions concernant ces revêtements bitumineux sont connus. Un bref point de situation et des exemples récents permettent de dresser un bilan, en particulier de la grave suisse et de recyclés.

Il est évoqué la présentation effectuée dans le cadre du traitement du postulat Schaller en commission (Postulat Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral – L'asphalte usagé est exporté massivement : n'est-ce pas une aberration ? (18_POS_071), séance du 20.12.2018). Le chef de la division entretien fait ressortir 3 chantiers qui faisaient partie d'un précédent crédit octroyé par le GC. Concernant le sujet de la plus-value de la grave suisse, il n'y a pas eu de spéculation de la part du marché et de manière générale, les entreprises ont bien joué le jeu en comptant des plus-values à CHF 0.-.

Le premier chantier (Montpreveyres - Les Cullayes) a nécessité 887 m³ de grave suisse, sur les 1'456 m³ consommés. Concernant les fraisats, 1'994 tonnes ont été générés, et le détail de ce qui a pu être réutilisé est donné couche par couche. L'entreprise a pu réintroduire des matériaux, pas forcément issus de ce chantier, notamment dans les fraisats de réglages, dans un enrobé basse température des couches de liaison ou même des couches de roulement. 2'027 tonnes de fraisat recyclé sont revenues sur le chantier.

Le cas suivant (Aigle - Carrefour de la Moutonnerie) a connu un taux de recyclage excellent. Le chantier a produit 9160 tonnes de déchets. Ils ont été immédiatement réutilisés, sachant que le poste de l'entreprise était à moins d'un kilomètre du chantier. Le bilan de la valorisation est équilibré.

Le dernier exemple (Etoy - Lavigny) a produit 290 tonnes de déchets. Il s'est agi de recharger la route, en gardant une grande partie de l'infrastructure existante. On a ramené plus de déchets que produits, à hauteur de 660 m³ qui ont été valorisés dans les matériaux utilisés. On peut ainsi doubler le ratio entre production et réalisation.

L'EMDP du jour prévoit des travaux sur 22 tronçons pour 32 km de réfection, pour un montant de CHF 14.5 mio. Concernant la politique de recyclage, elle sera favorisée au maximum, partout où cela est possible. Au niveau des critères d'adjudications, les entreprises pratiquant un taux de recyclage élevé continueront d'être favorisées. Un chapitre est dédié à la question des aménagements cyclables. Pour rappel, il s'agit de travaux d'entretien et non de requalification d'axes. 11 chantiers sont déjà en soumission depuis janvier 2019, selon le mode de procédure ouverte des marchés publics. Le retour des offres est prévu pour fin février. 8 chantiers seront soumis avant fin février et 3 dès mi-mars 2019.

Un exemple de tronçon, Clarmont – Cottens, est présenté à la commission avec 15 carottages mettant en évidence les principaux défauts. Deux fiches issues de la base de données avec l'historique que l'on retrouve sur ce tronçon mettent en évidence le fait que la frontière de l'arrondissement était imperméable. La logique a changé avec une approche d'entretien, orientée vers les usagers. Les carottes montrent les différentes couches et leurs défauts, avec de gros agrégats, qui étaient disposés de manière régulière et étaient enduits de bitume pour élaborer le nerf de la route dans les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale. Avec les charges de trafic actuelles, une épaisseur de 11 cm ne suffit plus et l'on retrouve sur cet axe des défauts d'orniérage, notamment.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Des précisions sur l'état des soumissions sont demandées.

Aucune offre n'était rentrée le jour où la commission a siégé. Il est précisé que l'ensemble des 22 chantiers auront été mis en soumission à mi-mars.

Ces projets vont être réalisés entre 2019 et 2021. Il est constaté que chaque année un crédit cadre est octroyé pour le renouvellement de tronçons. Quelle est la vision sur le long terme et jusqu'à quelle année des tronçons vont être rénovés ? Ne serai-il pas mieux d'avoir des crédits cadre sur une période plus longue et enfin existe-t-il un outil de modélisation du vieillissement potentiel des routes ?

L'horizon temporel est en principe fixé à 5 ans, lorsque la radiographie du réseau a lieu. La dernière a eu lieu en 2016. A court terme, 18 mois avant de soumettre l'EMPD, la proposition est initiée, tout en pouvant encore y introduire des modifications au printemps précédent, en tenant compte des dégradations de l'hiver. Il n'y a en effet pas de courbes de dégradations de chaussées linéaires ou homogènes. Le faisceau est resserré pour avoir une liste définitive au mois de septembre. Une fois établie, le développement des projets est confié aux régions pour développer l'EMPD soumis.

Concernant la vision du futur, une campagne d'auscultation complète est prévue en été 2020, pour rentrer et confirmer les priorisations. Il est indiqué que d'une part qu'il n'y aurait pas la maturité nécessaire de présenter un crédit cadre pour une durée de 2 à 4 ans. D'autre part, la réactivité nécessaire au sortir de l'hiver serait perdue, notamment s'il y a eu de grosses périodes de gel et qu'il faut réagir rapidement et rentrer dans un cycle. Un crédit cadre tel que présenté donne l'obligation de lister des projets. Lister des projets à 5 ans impliquerait une prise de risque qui ne serait pas soutenable.

Concernant la modélisation, la présentation présentée en début de législature indique que la modélisation n'est pas possible. L'approche de la DGMR sur les 1'500 km du réseau est empirique et statistique. Les structures de routes, très diverses, ne vont pas suivre des voies de dégradation homogènes. Il n'est pas possible d'avoir une vision à 10, 15 ou 20 ans sur chaque tronçon. Par contre, si ce type de crédit cadre devait être supprimé, il serait possible de simuler les effets à 10, 15 ou 20 ans de manière statistique.

Les méthodes utilisées pour les travaux à effectuer sur différents tronçons sont citées et que faut-il comprendre par une réfection partielle pour le tronçon No 13 (Bex, Le Planard – Les Plans sur Bex) ?

Dans ce cas, il n'y aura pas besoin de rénover l'entier de l'infrastructure. L'aspect partiel est à considérer de manière verticale et non horizontale. La couche de roulement sera reprise. Le revêtement sera neuf à la fin des travaux, mais cela ne nécessitera pas de travaux en profondeur.

Concernant ce même tronçon, sur le plan communal, l'assainissement de l'entier du hameau est prévu en 2019. Comment la coordination des travaux est réalisée ? La réfection des deux kilomètres restants, qui sont aussi en mauvais état, est-elle prévue ?

Cet EMPD se concentre sur le tronçon le plus urgent. La coordination est effectuée par le voyer avec la municipalité. Pour ce cas, on ne peut pas dire s'il y a une conjonction de projets, mais la coordination se fait dans tous les cas.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.5 Préambule

Il est confirmé que les divers et imprévus sont compris dans les montants mentionnés

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 07 avril 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard