

**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 9'950'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 501-B-P entre Cugy et Bottens sur le territoire des Communes de Cugy, Bretigny-sur-Morrens et Bottens

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 16 mai 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, Denis Rubattel (qui remplace Pierre-Alain Favrod), Daniel Ruch (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Pierre-Alain Favrod étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructures (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 présente ce décret concernant l'entretien lourd de cette route qui fait partie du réseau de base principal, avec 8'850 véhicules par jour et 135 poids lourds. Il va falloir régler de nombreux problèmes de portance et de fondation, avec un revêtement fortement dégradé, des accotements endommagés, irréguliers, voire inexistantes, un drainage inadapté aux normes. Les ouvrages d'art, soit un pont, un mur de soutènement et un voutage nécessitent des travaux d'entretien et adaptation. Enfin un accès à la zone industrielle de Bretigny-sur-Morrens, inexistant aujourd'hui, est à prévoir. La traversée de la chaussée pour les piétons n'est actuellement pas conforme aux règles de sécurité. La difficulté principale d'un projet de cette ampleur réside dans la durée importante de ce gros chantier. Le projet tel que prévu initialement a subi de nombreuses évolutions dans le but d'optimiser les phases de chantier et de réduire les périodes de fermetures de cette route et l'impact sur les usagers. La problématique des cyclistes est intégrée dans la réflexion mais ne fait pas partie du crédit. Il est indiqué que le président de commission est concerné par ce décret avec sa commune et qu'un dialogue a lieu avec les communes concernées.

Une présentation illustrée montre la situation existante. Le virage vers le chemin du Rillier présente un problème de visibilité. L'état de la chaussée présente de nombreuses reprises de fissures et un accotement endommagé faute d'une largeur suffisante pour permettre aux camions de croiser. En cas de croisement, même en roulant sur l'herbe, un camion empiète sur la voie d'en face. La largeur, de 5.8 m à 6,2 m, va être portée à 7 m environ. La coupe type montre la réfection de la fondation sur la chaussée existante, qui doit être élargie de manière durable, avec un accotement de 1 m de largeur. Le drainage va être réfectionné et des tranchées drainantes vont être créées de chaque côté de la voie pour éviter que les eaux ne partent dans la nature. Il est mis l'accent sur deux aspects particuliers.

Concernant la mobilité douce, le schéma directeur du Nord lausannois a planifié des itinéraires cyclables en dehors de la RC 501, sur des itinéraires parallèles situés à l'ouest de la route cantonale. Cet itinéraire alternatif se concrétise déjà avec l'amorce de cette mobilité douce dans le giratoire de Cugy, avec une voie de présélection des cycles. Par rapport à la stratégie cantonale du vélo, la RC 501 ne fait pas partie du réseau. Les deux communes concernées ont renoncé aux aménagements sur cette route puisqu'il existe un itinéraire alternatif. Il n'y a eu ni demande, ni remarque pendant l'enquête publique par rapport à ce projet.

Au niveau de l'organisation des travaux et du planning d'intention, lors de la mise en appel d'offre, les TL n'avaient pas encore admis que la ligne 60 pouvait être déviée. Lors de la soumission, l'intention était de travailler sous feu, avec une déviation d'un seul sens de circulation par Froideville. En cours d'appel, les TL ont admis sous certaines conditions techniques, de dévier la ligne 60, avec une prolongation de la durée de parcours de 2 minutes. Les entreprises soumissionnaires ont rendu une seconde offre dans laquelle la route serait fermée entre Bretigny et Bottens, alors que le trafic serait bidirectionnel avec des feux entre Cugy et Bretigny. L'évaluation est basée sur les retours d'offres d'entreprises évaluées aussi sur leur capacité à réduire la durée des travaux. À ce jour, la solution la plus performante est la variante 2 x 8 mois de travaux avec une réouverture hivernale. Sur le tronçon Cugy-Bretigny, le trafic aurait lieu en bidirectionnel à feux. Pour le tronçon Bretigny-Bottens, la route serait fermée, en concentrant les travaux, avec plusieurs fronts, une amélioration de la sécurité des travaux et des ouvriers, et une réalisation de l'ouvrage de meilleure qualité. Contrairement à ce qui était prévu initialement, l'optimum du planning serait de commencer les travaux en mars 2020, avec 8 mois de déviation complète avec route fermée, de rendre la circulation au trafic pendant la période hivernale et de refermer pour 8 mois en 2021. Les deux tronçons travailleraient en parallèle, ce qui permet de réduire la perturbation pour les usagers.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le Président de commission est concerné à plusieurs titres par ce projet, en premier lieu comme syndic de Froideville, où le trafic actuel, de 800 véhicules par jour, va théoriquement augmenter à 8'000 véhicules, même si tous les véhicules ne passeront pas par cette route. Il est vice-président du schéma directeur Nord-lausannois. Il pourrait être touché par des terrains comme agriculteur ou propriétaire foncier, ce qui nécessite encore des études. Connaissant les lieux, il ne va pas s'opposer ce projet car une intervention est nécessaire. La Municipalité de sa commune n'est pas opposée au projet non plus, mais s'inquiète des dégâts collatéraux que provoque ce chantier dans la région. Il a rencontré 3 fois les collaborateurs de la DGMR, dont une rencontre en présence de la Cheffe de Département. Il remercie la DGMR pour les solutions trouvées par rapport au projet initial, surtout concernant la durée du chantier. Il remarque qu'aux heures de pointe, tout est plein. En contournant par Froideville, cette masse de véhicules sur un chemin communal mal adapté lui fait souci. Des solutions vont être trouvées, hors du décret, en ce qui concerne les déviations dues à la construction du projet. Les solutions de déviation à mettre en place vont permettre d'aller de l'avant. Ces solutions sont défendables politiquement, avec une plus-value pour la région par la suite. Un bémol concerne le trajet choisi par les TL pour la ligne 60. Il attend de voir les aménagements mis en place sur un chemin AF pour faire passer des bus à deux étages ou des articulés. De sérieuses adaptations devront être faites sur ce chemin qui longe le Talent depuis Bretigny pour arriver derrière l'ancienne scierie de Montheron. Le fait que la circulation soit rétablie en période hivernale est rassurant.

Un commissaire est conscient de la nécessité de refaire ce tronçon. De nombreux jeunes se déplacent en deux roues. Utilisateur d'un deux roues lui-même, il se rend mieux compte de la problématique des routes. Les affaissements provoquent des pertes d'équilibre. Ce tronçon est dans un mauvais état, la sécurité n'est pas aux normes. Il est rappelé la demande de notre ancien collègue Bonny concernant la sécurisation des barrières pour les motards lors du chantier de la RC 177.

Il est précisé que les barrières sont posées là où elles sont nécessaires, soit dans les grands virages. Il n'y en a pas sur les tronçons droits. Une commission des glissières analyse et décide, pour une pose de glissière, si la proportionnalité est respectée et si la dangerosité l'exige. Un EMPD concernant la stratégie des lignes grises pour rattraper le retard avait été adopté en son temps.

Il est confirmé que la commune de Bretigny sera desservie par les TL pendant la durée des travaux.

L'élargissement de cette route va-t-il nécessiter de compenser du terrain ?

Les emprises sur les SDA, de 1500 m², seront prises dans la réserve cantonale. Un travail a été mené avec le SDT, qui a sollicité l'ensemble des services de l'Etat, pour identifier les objets stratégiques cantonaux pour lesquels il y a une emprise sur les SDA à compenser. Tous les projets identifiés à ce jour ont trouvé ou trouveront matière à être compensés, en vertu des principes et des critères fixés par l'ARE en matière de compensation des SDA.

Quelles sont les bornes existantes d'importance historique qui seront déplacées ?

Ces bornes en granit seront uniquement déplacées un peu plus loin de l'axe de la route.

Le cas de la ligne 54, qui va actuellement de Renens à Cheseaux, puis en projet par Morrens et le Mont-sur-Lausanne, est évoqué. Quelle est la situation ?

Ce dossier complexe n'est pas finalisé. La commune de Morrens est suspendue à deux recours au TC de citoyens opposés à la procédure et au financement lié au passage de la ligne 54. Les TL se sont substitués à Car postal, avec la cadence Car postale. Cette ligne n'entre pas dans le périmètre du projet.

La construction d'une patte d'engagement pour desservir la zone industrielle de Bretigny est confirmée. Des renseignements concernant l'îlot sont souhaités.

La coordination du projet avec celui des travaux de la zone industrielle de Bretigny est confirmée. Concernant l'îlot, il est dû à l'existence de deux voies, avec les présélections. La situation actuelle n'est pas conforme.

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

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

1.3 Situation actuelle

C'est une route d'approvisionnement de type 2B et il est demandé qui détermine ce réseau.

Il s'agit des transports spéciaux, avec des convois de plus de 40 tonnes. Elles sont réparties en 4 types. Le type 2 permet des convois de 240 tonnes. Cette carte et ces itinéraires sont définis entre la DGMR, la gendarmerie et le SAN, pour s'assurer que les pôles du canton puissent être accessibles. Ce tronçon n'est pas isolé.

Il est tenu compte des préoccupations d'accessibilité des convois spéciaux en tout temps. Il peut s'agir par exemple de grues importantes pour les chantiers, de transformateurs.

1.3.9 Assainissement du bruit routier

Des précisions sont demandées concernant l'allègement de l'obligation d'assainir.

L'assainissement du bruit fait l'objet de campagnes d'études pour définir les modalités des zones touchées en fonction du trafic et des circonstances locales. Une série de mesures sont définies dans le cadre des plans d'étude d'assainissement du bruit et sont soumises au CE. En fonction de la proportionnalité, le CE valide les options de ces études (changement de revêtement, pose de parois antibruit ou de fenêtres). En cas de disproportion entre l'assainissement et l'impact ou les personnes touchées, le CE peut prononcer des mesures d'allègement. Elles peuvent faire l'objet d'un recours au TC. Dans ce cas, les propriétaires se sont contentés d'une amélioration et n'ont pas fait recours. La jurisprudence est claire en matière de recours sur les mesures d'allègement.

Il y a des règles fédérales en la matière, avec une gradation et une proportionnalité des moyens financiers à investir en vue d'atteindre les objectifs de l'ordonnance.

L'ordonnance sur la protection du bruit est basée sur la loi sur la protection de l'environnement de 1985. Pour les bâtiments mis à l'enquête publique avant 1985, le propriétaire de l'infrastructure doit les protéger. Pour les bâtiments plus récents, le promoteur a l'obligation de protéger ses futurs habitants.

1.5 Planning des travaux

Il est relevé que les travaux étaient initialement prévus en août 2019 pour finalement débiter en mars 2020. Il est également rappelé que deux tronçons de la région sont déjà concernés par des travaux durant l'été 2019, ce qui aurait été trop lourd en termes de report de trafic.

4. Conclusions

Les indemnités concernant les emprises seront limitées, puisque les travaux auront lieu en tout cas partiellement route fermée.

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 9 juin 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard