

**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 4'500'000.- pour financer des travaux d'assainissement de trois routes cantonales : RC 58 Etoy-Lavigny, RC 533 Neyruz-Denezey et RC 790 Aigle-Ollon (route Industrielle)**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 2 novembre 2017 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs et Léonore Porchet (qui remplace Christian van Singer), ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Christian van Singer et Pierre Volet étaient excusés.

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**

Cet objet concerne l'assainissement de 3 tronçons de routes cantonales pour lesquels le canton est propriétaire et responsable. Ils sont situés à 3 endroits différents du canton. Ces routes ont fait l'objet d'entretiens légers et ont subi les assauts liés aux conditions météorologiques pour les unes et à l'utilisation intensive pour les autres. Elles nécessitent des interventions d'entretien plus lourdes que doit permettre ce crédit cadre de CHF 4.5 mio.

Le réseau routier est ausculté de manière périodique, par tronçons de 50 m. Cela permet d'avoir une vue détaillée de l'état de la chaussée, avec différents indices (planéité, longitudinalité, dégradation des revêtements, etc.). Ensuite, un travail de priorisation est effectué en raison de l'état de dégradation, des conditions locales, des charges de trafic, etc. Ces étapes permettent de présenter des projets d'entretien du réseau cantonal tel que cet EMPD. Ces 3 objets s'inscrivent dans ce cadre, avec des caractéristiques assez identiques, de renforcement, d'adaptation de largeur et de petites corrections. Les gros projets routiers sont spécifiques. Il ne s'agit pas non plus de surfacage et de revêtement.

Le premier concerne un tronçon entre Etoy et Lavigny. Il s'agit d'un tronçon qui a fait l'objet de derniers travaux en 1984, un gravillonnage traditionnel avec bitume. Ces travaux ont tenu mais sont en fin de vie. L'augmentation du trafic sur cet axe réunit 2'000 véhicules jour et 70 poids lourds. La largeur est insuffisante à 5.7 m avec des banquettes qui souffrent parce que le trafic roule dans les banquettes lorsqu'il faut croiser. Ce projet a dû être mis à l'enquête, car sur ce tronçon, il n'y a avait pas suffisamment de place sur le domaine public. Cela s'est déroulé sans oppositions, avec des expropriations et des compensations de l'ensemble des surfaces. L'élargissement est modeste, avec

une chaussée utile de 6 m, les 10 derniers centimètres ne comptant pas dans les normes VSS. Les travaux se montent à CHF 730'000.- pour cet axe de 957 m de long qui relie les deux villages d'Etoy et Lavigny. Les banquettes vont être reprises pour les stabiliser et éviter l'affaissement du terrain.

Le second objet concerne un tronçon entre Neyruz et Denezzy. Les derniers travaux remontent à 1993 également avec un gravillonnage. Le tronçon mesure 2.8 km. Cette route va être mise au gabarit partiel, avec une route qui compte 150 véhicules par jour, dont 10 poids lourds. Le tronçon est situé dans une zone de source, et un soin particulier sera apporté à l'assainissement et à l'évacuation des eaux claires, avec des canalisations étanches pour sécuriser le secteur de source. Le coût se monte à CHF 950'000.-.

Le troisième objet concerne la route industrielle entre Aigle et Ollon. Ce tronçon de 3.96 km conservera sa largeur. Les 3 couches de la superstructure, en fin de vie, vont être remplacées. Les travaux se justifient par la fréquentation des poids lourds sur cet axe, environ 500 par jours, avec 5000 véhicules/jour au total. Le montant est de CHF 2.7 mio. Cette route a été reprise de la commune par l'Etat, dans le cadre de la nouvelle vision du réseau ROC 2020 (Routes cantonales à l'horizon 2020, lignes directrices pour la planification du réseau).

Pour les couches de bases et de liaison, la DGMR impose des techniques avec du recyclé, ce qui fait partie de l'incitatif pour ne pas aller puiser dans les ressources des gravières. Ces chantiers ont fait l'objet d'appels d'offre marchés publics. Dans les critères de notation, les efforts pour introduire des fraises à recycler pèsent pour 8% de la note. C'est assez incitatif pour bousculer les fabricants de revêtement à s'adapter et à introduire ces méthodes.

Le dégrapage des couches existantes est réutilisé pour faire la nouvelle route. Le taux de recyclé avoisine les 50%, afin de limiter l'utilisation de matières premières.

### **3. DISCUSSION GÉNÉRALE**

*Le carrefour à Ollon entre les RC 790 et 717, avec un cédez le passage, sur une route fréquentée est évoqué. Un rond-point est-il prévu à cet endroit ?*

Ce carrefour fait l'objet d'une étude point noir. Cette étude est coordonnée avec l'OFROU et un projet d'aménagement sera prochainement présenté à la CTITM. Il s'agira d'un carrefour régulé à feu, sachant que les phénomènes de pointe de trafic à cet endroit feraient qu'un rond-point serait inutilisable, avec des flux de trafic marqués aux heures de pointes dans la direction Valais-Vaud le matin et inverse le soir.

*Une décharge est-elle prévue pour les matériaux évacués par le rabotage, ou chaque entreprise se déplace-t-elle en fonction du chantier ?*

Chaque entreprise se déplace en fonction de l'offre. Les matériaux introduit sur la route Aigle - St Tryphon restent nobles et peuvent être réintroduits dans le circuit de fabrication. Les matériaux rabotés ne vont pas véritablement revenir au même endroit. Mais les entreprises sont friandes d'avoir ce type de matériaux, qui ne sont pas pollués, pour les réintroduire dans le cycle de fabrication. Elles font du tri lors du dégrapage pour avoir les matériaux les plus nobles et réguliers possibles. Ils ne partiront pas en décharge.

*Le volume est important, avec 21'000 tonnes de dégrapage prévues. Dans le canton ou la région, il y a-t-il assez de places de stockage pour ce type de matériaux, et les entreprises doivent-elles trouver elles-mêmes des emplacements ?*

Les entreprises doivent trouver les places de stockage nécessaires. La DGMR s'assure qu'elles le fassent dans toutes les règles de l'art, comme par exemple que des matériaux pollués ne s'écoulent pas dans les nappes phréatiques. Des contrôles sont effectués avec la DGE.

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

##### **1.3 Description et coût des travaux**

*Considérant le ratio investissement efficacité, de quelle façon le trafic moyen est pris en compte pour définir la superstructure et le coût à investir au mètre linéaire ? Un chiffre qui atteint par exemple 150 véhicules/jour est surprenant.*

Les normes VSS de l'Union suisse des professionnels de la route traitent du dimensionnement de la chaussée. En fonction de la classe de trafic, les épaisseurs de revêtement bitumineux sont plus ou moins grandes pour assurer une portance et une viabilité de la chaussée. Il n'y aura pas les mêmes type d'épaisseur pour une route comme entre Denezy et Neyruz (13 cm de matériaux) ou celle entre Aigle et Ollon (25cm de matériaux).

*Les inquiétudes quant au peu de trafic sur une route sont comprises, mais il est souligné qu'il faut aussi tenir compte du trafic des véhicules agricoles, qui ont une charge importante. Par rapport à la diminution de couche, quelle est la différence de coût, car le travail est le même?*

Pour Denezy - Moudon, le nombre de poids lourds se monte à 10, ce qui est infime. Ce chiffre pèse peu dans le dimensionnement en termes de classe de charge. La structure est dimensionnée en fonction de la charge. Outre les poids lourds, il y a aussi la fréquence. Un véhicule de 40 tonnes ou un véhicule agricole peut passer sur une route de 13 cm de structure. Par contre, elle ne va pas tenir un passage de 500 poids lourds de 40 tonnes chaque jour. Par exemple, les trolleybus sont des charges et des forces importantes pour les routes, et elles doivent être dimensionnées pour supporter la charge et la fréquence. Les normes VSS en tiennent compte.

*La commission se voit confirmer, au vu des secousses ressenties, que la route Aigle - Ollon mérite d'être rénovée. Sur ce tronçon, les vélos empruntent un autre itinéraire, conformément au concept d'agglomération. Il y a de nombreuses possibilités dans ce secteur, notamment le long du canal, mais il est considéré qu'il y a un problème dans la zone commerciale Ollon - Aigle. L'inquiétude que cela ne soit pas traité dans le concept d'agglomération est évoquée. Serait-il possible de faire un effort particulier, ce d'autant que l'UCI est située à proximité ?*

Le projet se base sur la stratégie cantonale de promotion des vélos pour installer une bande/piste cyclable et ce tronçon n'en fait pas partie. Pour l'intérieur de la zone commerciale, il s'agit d'une route cantonale en traversée de localité à charge de la commune. La DGMR ne va pas agir dans la zone commerciale. Le périmètre de la zone est précisé et il est indiqué que les trottoirs sont à charge de la commune.

#### **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

##### **COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

#### **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

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

#### **7. 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 29 novembre 2017

Le rapporteur :  
*Jean-François Thuillard*