

**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
4'750'000.- pour financer des travaux d'assainissement de deux tronçons de route cantonale :
RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux, RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD)**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 13 juin 2019, à l'Hôtel de la Gare, Avenue du Temple 13, à Yvonand. Elle était composée de Mmes Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Pierre-Alain Favrod, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze et M. Stéphane Rezso 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

Madame la Cheffe de Département présente cet EMPD qui concerne deux tronçons particulièrement exposés à la problématique des poids lourds.

Le premier tronçon, la RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux, connaît un fort trafic poids lourds en raison de l'exploitation d'une gravière et d'un centre de traitement de matériaux à proximité. L'activité des poids lourds est importante par rapport au trafic habituel. Il nécessite une adaptation de sa structure, de sa largeur, afin d'être adapté à son usage pour les poids lourds.

Le second tronçon, les RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD), concerne une route avec un trafic journalier élevé, et qui sert également pour le trafic poids lourds. En raison des dégradations, les interventions sont plus importantes. Ces travaux permettront également de réaliser un trottoir, des arrêts de bus ainsi que l'assainissement d'un pont.

Pour les deux appels d'offre, une attention particulière a été portée à la question du taux de recyclage des enrobés utilisés pour ces entretiens. Ce taux fait partie des critères d'adjudication. Pour la seconde route, les entreprises seront mise au défi avec des variantes, pour avoir des taux de recyclage encore meilleurs. Ces deux interventions sont nécessaires pour garantir la durabilité et la sécurité en termes de protection contre les accidents, mais aussi de sécurité des ouvrages, pour un usage à destination des poids lourds.

Le tronçon RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux va nécessiter la réfection de 1,750 km de route. La division entretien assume ces deux chantiers, à la limite en termes de répartition entre les divisions entretien et infrastructures routières. Le montant demandé concerne plus que l'entretien de surfacage, mais ne nécessite pas une batterie d'ingénierie superfétatoire. Ce projet cumule un certain nombre de problèmes à savoir qu'il est situé dans une zone archéologique, dans un inventaire des prairies et pâturages secs d'importance nationale, et en partie en zone de protection des eaux. Il s'agit de ne pas détruire les milieux traversés. De

plus, une révision des secteurs de protection des eaux en cours a été anticipée afin d'être compatible avec les états futurs des zones de protection des eaux. Une gravière importante pour l'approvisionnement en gravier de la région nord du Gros de Vaud est à proximité et génère un trafic important de poids lourds. Un comptage spécifique réalisé en 2013 arrive à 100 poids lourds par jour. Ce tronçon est par ailleurs proche du dépôt de la DGMR, qui a fait l'objet d'un EMPD pour sa rénovation en 2010, projet qui a été réalisé et dont la desserte se retrouvera ainsi améliorée. Les travaux concernent les canalisations, le génie civil, les revêtements. Ils vont nécessiter une fermeture totale, avec un trafic alterné pour les finitions. La mise à l'enquête n'a pas fait l'objet de remarques et la coordination a eu lieu avec les communes concernées. Les soumissions sont encore en cours d'évaluation. Sans trahir le secret des affaires, il est précisé que la DGMR espère un taux de recyclage de 50% pour les revêtements. En termes d'aménagement du territoire, il n'y a pas d'emprise sur les SDA. Les mesures de compensation forestière sont réglées. Les travaux sont réalisés en accord avec Car postal, durant les vacances scolaires, pour ne pas perturber les transports scolaires. Le tronçon sera élargi à 6m, notamment par rapport au trafic agricole, avec des machines larges, même si cela ne représente pas la majorité du trafic.

Le second tronçon, les RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD), concerne deux routes contigües. Un ouvrage d'art sera rénové avec un béton fibré à ultra hautes performances (BFUHP), qui permet de garantir l'étanchéité et la stabilité avec une faible épaisseur. Le trafic journalier moyen est important, de l'ordre de 4'900 véhicules par jour sur l'arrivée principale, et de 2'600 véhicules par jour sur l'arrivée secondaire. Concerné par une desserte en transport public, ce tronçon verra la reconstruction de 4 arrêts de bus des TL. Un partenariat avec la commune de Jouxens-Mézery est prévu pour les aides concernant les routes en traversée de localité et la continuité des trottoirs. Les conventions de répartition des coûts avec la commune sont établies. Les synergies sont bonnes et la commune a déjà accepté le préavis de financement de sa part. La chaussée sera refaite et trois carrefours seront réaménagés, permettant de clarifier les flux de circulation. Le chantier est prévu pour durer 28 semaines, avec une fermeture totale lors des travaux du pont sur la Bressone. Cette fermeture est coordonnée avec les TL pour la déviation de la ligne concernée. 50% des matériaux déconstruits devraient être réutilisés dans le cadre de ces travaux. La réaction de la population est bonne et une séance d'information s'est bien déroulée. Ce projet ne concerne pas le plan cantonal de mobilité douce, mais l'amélioration des carrefours sera favorable aux cyclistes, en clarifiant les priorités.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est confirmé que l'accès à la gravière pendant les travaux sur le premier tronçon est assuré et coordonné avec l'entreprise concernée. Pour le second tronçon, une coordination a eu lieu avec la commune pour minimiser les impacts pendant les représentations du Théâtre du Jorat et trouver des alternatives.

Le premier tronçon a été marqué par de nombreux travaux, comme des stabilisations de talus et de glissements. Des travaux sont encore en cours. Comment vont s'intégrer les travaux futurs par rapport à ce qui a déjà été réalisé et pourquoi le tout n'a pas fait l'objet d'une intervention globale? Comment vont être gérés les travaux sur le pont sur la Menthue, très étroit ?

Des travaux ont été menés par le canton concernant les ouvrages d'art et les murs de soutènement. Ils sont compatibles avec le projet actuel et étaient prévus de longue date sur le budget ordinaire de la DGMR, pour un montant de l'ordre de CHF 200'000. Des retards ont été pris notamment en raison de la protection des monuments et sites, avec un itinéraire de voies inscrites à l'inventaire. Les travaux en cours actuellement concernent un collecteur qui devait être réalisé rapidement en raison de sa situation en zone de protection des eaux. Ces travaux ont également été réalisés sur le budget de fonctionnement de la DGMR. Concernant l'ouvrage, la circulation se fera de manière alternée, avec des délais d'attente.

Il est idéalement mieux d'avoir un projet global, mais que ce n'est parfois pas le cas lorsqu'une intervention plus rapide est nécessaire. La cohérence des interventions est importante.

En termes d'aménagement du territoire, il est remarqué que le premier tronçon est concerné par une compensation forestière de 200 m². Des précisions à ce sujet sont souhaitées.

195 m² de forêt seront défrichés. Une demande a été déposée auprès de l'Office fédéral de l'environnement. La compensation se fera sur le territoire de deux parcelles, l'une communale (parcelle 149, 7 m²), l'autre appartenant à l'Etat de Vaud (parcelle 242, 193 m²), à proximité immédiate du tronçon concernée. Le gain de forêt est de 5 m².

Quelle est la justification pour que ce tronçon fasse partie de l'inventaire des prairies et pâturages secs et de quelle manière est-il intégré ?

Le domaine public et les 1500 km de routes cantonales sont parfois des terrains favorables à la biodiversité que la DGMR doit entretenir. La Confédération est compétente pour établir l'inventaire. Sont essentiellement concernées, des talus situés sur les versants sud, composés de prairies maigres, qui sont attractives en termes de biodiversité (essences, fleurs, insectes, etc.). La DGMR applique des principes différents de l'exploitation normale sur ces tronçons, comme les fauches tardives, le ramassage des foin, ce qui ne se fait pas ailleurs. Les travaux qui ont lieu dans ces zones doivent préserver ces patrimoines, et en cas d'atteinte, ils doivent être reconstruits et réhabilités en termes de surface et de qualité. Sur les routes cantonales, 150 talus sont répertoriés sur l'ensemble du réseau, qui font l'objet de fiches individuelles concernant le mode d'exploitation du talus et les espèces que l'on y trouve. Le suivi ce fait à travers un cadastre. Un inventaire complet de ce patrimoine à travers un système d'information géographique est en cours pour le suivi des espèces rares et protégées, mais également des plantes invasives (ambrosie, berce du Caucase, renouée du Japon, etc.). Les collaborateurs sont formés à la reconnaissance de la biodiversité pour une exploitation et un entretien différencié de ces surfaces.

Lors d'interventions sur un tel talus, la Confédération est-elle informée et des compensations doivent-elles avoir lieu en vue de diminuer les impacts ?

Un biologiste va guider les travaux. Préalablement aux travaux, les espèces rares sont prélevées pour les mettre en lieu sûr et les réimplanter. Il est cité l'exemple du déplacement d'une fourmière d'importance. Certains biotopes constituent parfois les derniers exemplaires de Suisse de certaines plantes, à côté desquelles passent 1'500 véhicules par jour, sans les voir.

Une des mesures phares dans le cadre de la construction de la RC177 était le déplacement d'orchidées rares qui avait fait l'objet d'un suivi environnemental. Cela fait 20 ans qu'une attention particulière est portée à ces talus. La formation des collaborateurs est un élément important, notamment au niveau de la différenciation des fauches, intensives, extensives, ou de l'utilisation de traitements, dont l'utilisation est précise et ponctuelle.

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

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

Des précisions concernant les purges locales sont demandées.

Les purges locales vont redonner de la structure à la route. Ce sont des surfaces d'environ 30 m² où l'entier de la route sera repris jusqu'à la fondation, à cause d'affaissements, pour la renforcer.

Les deux projets comportent trois couches superposées qui sont différentes en termes d'enrobés, qui n'ont pas les mêmes caractéristiques de sollicitation. Quelle est la stratégie en matière de phonoabsorbant ?

La stratégie est de faire du sur mesure pour optimiser les couches. La charge de trafic, et surtout la charge de trafic poids lourds dimensionne une structure. Pour donner une échelle, un poids lourds correspond à 10'000 automobiles en termes de sollicitation pour la chaussée. Ensuite, ce dimensionnement va être adapté à l'altitude (gel, profondeur de gel) et à la portance naturelle du terrain (mesures de défection). Le gabarit de la route et le dimensionnement correspond aux normes VSS. Un tableau à double entrée établi par la norme VSS permet de choisir le type de revêtement et les différentes épaisseurs. Le premier tronçon, hors localité, sera réalisé avec un revêtement traditionnel. Le second, hors traversée également, mais avec passablement d'habitations à proximité, sera réalisé avec une couche de roulement en enrobé macro-rugueux ACMR8, qui n'est pas un phonoabsorbant, mais qui est un revêtement avec de bonnes qualités phoniques.

Pour commencer, il y a la norme et ensuite la situation locale peut amener des résultats différents. Concernant le bruit, à chaque pose de phonoabsorbant, une étude de bruit est menée en amont avec les communes, qui définit les mesures d'assainissement, validée par le CE. Ensuite, on décide de l'opportunité et du type de revêtement phonoabsorbant sur la base de ces études.

Quelle est la différence de prix entre un bitume standard et un phonoabsorbant ?

Il existe de nombreuses sortes de revêtement. La différence entre une couche traditionnelle et une couche phonoabsorbante est de l'ordre de 50% en plus, voire au-delà, si l'on va chercher des performances phoniques extrêmes. Il est difficile de comparer les prix car ils dépendent du milieu dans lequel les

revêtements seront posés. La pose d'un revêtement sur une route hors traversée est relativement simple. Pour la pose dans un village ou une ville, avec des surfaces à tirer à la main, avec des regards, le prix prend l'ascenseur. Le contexte rend la comparaison difficile.

Il y a également une grosse différence dans la durée de vie des revêtements. Les revêtements drainants, qui sont d'excellents phonoabsorbants, ont une durée de vie limitée et sont fragiles, surtout si l'on roule avec des chaînes.

Quelle est la motivation à ne pas refaire le pont sur la Bressone, en gardant la dalle de base pour ne refaire que la couche supérieure ?

Cela ressort d'une analyse réalisée sur l'état des ouvrages tous les 5 ans. Son état permet de conserver la structure de base. Cette réfection, avec un béton fibré, est suffisante pour atteindre l'objectif de durabilité souhaité, également en termes de coût-efficacité.

La réalisation des arrêts de bus est-elle toujours à la charge des communes ?

La règle est très claire. Que cela soit en traversée ou hors traversée de localité, l'arrêt de bus est à la charge de la commune. Lorsque l'Etat en admet la nécessité, une subvention à hauteur de 50% peut être allouée, ce qui est le cas ici (art. 54 LRou).

Une augmentation de la mobilité douce est-elle prévue à l'avenir sur ces deux tronçons ?

Le potentiel du premier tronçon est très limité. Cette route est agréable à rouler en fin de semaine car il n'y a plus de camions. Il n'y a pas de nécessité ni de potentiel de développement. Il est situé hors du plan stratégique. Sur le second tronçon, la mobilité douce est améliorée pour les piétons, avec un gros effort de la commune pour réaliser un trottoir, en lien avec l'aménagement des arrêts de bus. Pour le reste, il ne s'agit pas d'un axe de rabattement qui nécessiterait l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables. L'analyse est faite de manière systématique par le guichet vélo.

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 juillet 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard