

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Postulat Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral – L'asphalte usagé est exporté massivement : n'est-ce pas une aberration ?

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 20 décembre 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, 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. M. Pierre Dessemontet était excusé. Mme Graziella Schaller, postulante, a participé à la séance.

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. POSITION DE LA POSTULANTE

Madame la Postulante souhaitait poser quelques questions suite à la lecture d'un article de journal qui l'a sensibilisée au sujet de l'asphalte usagé, un problème qui est toujours d'actualité. Lors de réfection des routes, l'asphalte usagé est massivement stocké. Au vu des travaux de réfection de routes attendus dans le canton, la quantité de ces matériaux va continuer d'augmenter, avec une grande partie exportée ou brûlée. Est-il envisageable d'assouplir les normes suisses, pour pouvoir plus réutiliser cet asphalte ? Pourrait-il y avoir plus d'informations dans les EMPD lorsqu'ils traitent de réfection des routes, pour pouvoir savoir ce qui est réutilisé et ce qui est exporté ? Un souhait de plus de responsabilité par rapport à la gestion de ces déchets est demandé.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département indique qu'une présentation a été préparée à l'attention de la commission. Les questions posées par la postulante sont pertinentes, et la DGMR est dotée d'un agenda 21 qui englobe ces préoccupations. La base légale concernant ces normes est une ordonnance fédérale à laquelle le canton ne peut déroger. Néanmoins, le département est proactif en la matière et la présentation démontrera comment il tente de faire bouger les choses.

La DGMR a plusieurs outils pour traiter ces questions. Un document, remis à la commission, reprend en partie la présentation du 08.02.2018, déjà faite à la commission. Les exemples d'études menées sur les RC 166, RC 26, RC 787 et RC 177 sont détaillés. Les normes VSS de pourcentage du taux maximum de recyclé sont issues de la pratique des entreprises. Pour les techniques et les procédés, la DGMR s'appuie sur le laboratoire de la HEIG d'Yverdon, une référence en la matière. Il y a 3 types de réseaux, qui connaissent différents taux de recyclat. Les carottages ont lieu sur les 3 couches, il n'y a en revanche pas d'étude en fonction de la variation de la proportion de recyclat sur un même tronçon. Des cas où le matériel recyclé

utilisé dépasse les 100%, avec du matériel issu d'autres chantiers sont évoqués. Les bureaux d'ingénieurs et les entreprises sont sensibilisés à ces expériences lors de journée de la construction. Il n'y a pas d'information spécifique pour les communes, qui pour la plupart, se reposent sur leurs mandataires. C'est là que l'impact est le meilleur par rapport à ces techniques. Le renouvellement des équipements des entreprises est déterminant pour augmenter les taux de recyclage et les critères d'adjudication permettent d'inciter ce choix. Au niveau des contrôles des objectifs, les épreuves type de formulation suivent un protocole certifié, issu de normes, et permettent de savoir le taux de recyclat. A posteriori, il y a les contrôles du maître d'ouvrage avec des prélèvements dans la finisseuses, au poste, et in situ avec des carottages. Une entreprise qui triche sur la qualité se voit imposer de raboter et de recommencer. Il n'y a pas de liste noire, mais dans les critères des marchés publics, il y a des références. Si elles ne sont pas bonnes, cela se voit tout de suite. Les entreprises sont connues et ont un intérêt à fournir de la qualité. Les relations avec ces entreprises sont bonnes, avec une confiance réelle. Concernant les appels d'offre, la DGMR est prête à utiliser le fraisât et les graves suisses. Il n'y a pas eu de spéculation sur la production. Cependant, économiquement, les matériaux importés de France sont bien moins cher que les matériaux indigènes. Concernant l'ordonnance sur le traitement des déchets (OTD, devenue OLED), elle donne jusqu'en 2025 pour atteindre l'objectif des matériaux à éliminer du cycle de production, ce qui va nécessiter des capacités d'incinération pour utiliser le gravier ainsi nettoyé. Aucune installation n'existe en Suisse et l'industrie n'a pas encore réagi. Mais une culture de ces méthodes existe, comme aux Pays Bas, qui ne disposent pas de gravières, et utilisent ces techniques pour garder les matériaux nobles sans le bitume. Avec cette technique, les températures n'altèrent pas le gravier car le bitume est liquide à 110°. A la question de savoir si le marché est suffisant pour une telle installation, il est répondu que la maîtrise du patrimoine manque pour connaître toutes les routes polluées. Il n'y a pas de statistiques au niveau du canton qui compte 1500 km de routes cantonales, 10'000 km de routes communales. Les milieux intéressés doivent faire des études. Il est précisé que jusque dans les années 1980, on a utilisé des goudrons qui contenaient des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), qui ont été interdits. L'industrie a changé de technique, mais il reste un héritage des années 1930 et 1940, avec des routes qui sont solides et ont une bonne capacité de portance. L'approche est de dire que si la portance est suffisante, on les laisse et on recharge par-dessus, en profitant de la bienfaisance de ces matériaux en les étanchant pour éviter les risques de pollution. La DGMR est leader en matière de recyclage en Suisse romande, et les feedback venus de Suisse alémanique sont aussi bons. Un chantier en France avec 10 km d'autoroute avec 98% de recyclé qui est suivi de près par le laboratoire de la DGMR est expliqué. L'ingénieur spécialiste des revêtements suit de près cette expérience pour pouvoir la reproduire par la suite. Pour l'instant, les normes actuelles ne le prévoient pas.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Peut-on mesurer la diffusion des HAP dans les sols ? La problématique de l'étanchéité est évoquée.

Ces matériaux sont étanchéifiés, de manière obligatoire, avec les couches successives. Les mesures issues de l'expérience de la RC 166 ont démontré qu'il n'y avait pas de problème avec l'eau de pluie ou les lessivages dans la nappe phréatique.

L'expérience menée en France pourrait-elle avoir lieu en Suisse ?

C'est possible avec 100% de recyclé pour les couches de liaison et de base, mais pas encore pour la couche de roulement. Le matériau recyclé peut poser des problèmes dans la mise en œuvre et nécessite un savoir-faire particulier. La technologie est neuve et il faut avoir accès aux résultats de laboratoire, voir passer un hiver. Ce type d'essai pourra être conduit dès 2020, à l'image des enrobés basse température.

L'utilisation de recyclé dans les couches de fondation, avec des difficultés techniques et des surcoûts, notamment des risques de pollution pour les accotements sont relevés.

La DGMR doit être exemplaire dans l'utilisation de ces matériaux et ne pas les mettre dans les banquettes, qui peuvent être lavées par les pluies. La construction a lieu en deux phases pour séparer les matériaux et respecter les normes, ce qui est inclus dans le coût.

Quel est le coût du cycle de vie ? L'introduction de recyclat a-t-il une influence sur la durée de vie de la route ?

Le matériau recyclé ne diminue pas ni n'augmente le cycle de vie. Par contre l'impact porte sur le coût de fabrication. Il est plus facile de prendre des matériaux nobles qu'une partie noble et une partie recyclée. Cela va nécessiter du stockage, du tri, des analyses, et un coût qui augmente avec du recyclé. La logique est la réutilisation des matériaux. Il pourrait y avoir une différence et un risque avec la couche de roulement.

Des précisions concernant l'exportation de l'asphalte usagé sont demandées.

Certaines entreprises qui ont des installations dernier cri ont dû racheter des fraisats à d'autres. La dynamique va dans le sens de la réutilisation des fraisats.

Quel est le renchérissement total d'un mandat avec des matériaux recyclables ?

On se situe dans la marge, avec moins de 5% sur le coût global d'un chantier. Il n'y a pas de changement en termes de coûts d'entretien. Les enjeux sont technologiques.

Ces chiffres concernant le recyclé sont intéressants. L'information paraît lacunaire et les citoyens et les communes devraient être mieux informés. Les inquiétudes de la postulante semblent moins fondées qu'il n'y paraît.

La DGMR profite de chaque occasion de communiquer, par des conférences, la participation du service à l'élaboration des normes VSS, la rencontre des communes par le biais de l'association vaudoise des ingénieurs communaux. Le domaine est complexe, normatif, et préoccupe peu l'usager de la route.

Madame la Postulante remercie la DGMR pour ces informations. Elle insiste pour qu'il y ait plus d'informations dans les EMPD lorsqu'ils traitent de réfection des routes, pour pouvoir savoir ce qui est réutilisé et l'impact sur l'environnement. Elle souhaite plus de responsabilité par rapport à la gestion de ces déchets. Ces informations seraient disponibles pour les députés et le public.

La DGMR partage ce souci d'information, mais indique qu'au moment du dépôt auprès du CE et du traitement par la CTITM, les appels d'offre sont menés en parallèle. L'image de ce que l'on va pouvoir atteindre comme objectifs est disponible uniquement au retour des appels d'offre. Il est donc difficile de donner les cibles à atteindre à priori.

Mieux que mentionner ces informations dans les EMPD, le site internet de la DGMR pourrait contenir un chapitre spécifique avec ces éléments et l'agenda 21.

Cette proposition est intéressante. Ce d'autant que les informations présentées en CTITM (revêtements bitumineux, marchés publics, etc) sont peu connues par les autres députés. Cela permettrait aux communes de se renseigner et de montrer au public et aux médias le travail réalisé en manière de recyclage. Il est important d'informer les communes et le public des efforts réalisés.

Ce sujet a déjà été traité en commission et que ce postulat n'amène pas grand-chose. Il n'y a pas de plus-value avec cet objet. La commission a eu l'ensemble des réponses aux questions intéressantes posées par le postulat. Un rapport de commission étoffé qui soit en quelques sortes une réponse indirecte au postulat est souhaitée. Cet avis est partagé par plusieurs députés.

Madame la Postulante rejoint cette idée et indique que l'idée n'est pas de donner du travail supplémentaire à l'administration. Elle demande que le rapport de commission mentionne des engagements concernant la communication aux intéressés.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 1 voix pour, 12 contre, et 0 abstention.

Froideville, le 30 janvier 2019.

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard