

**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 2'120'000 pour financer l'assainissement des RC 751-IL-S et 752-IL-S entre Maraçon et La Rogivue et la création d'un passage à batraciens

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 30 janvier 2020, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Circé Fuchs, Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Stéphane Rezso, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Dessemontet, Daniel Ruch (qui remplace Pierre Volet), Régis Courdesse (qui remplace Cloé Pointet), et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Cloé Pointet et M. Pierre Volet étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était excusée. Etaient présents : 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

Monsieur le Directeur général de la DGMR explique cet EMPD qui concerne des travaux d'entretien. Ce projet est particulier dans le cadre de l'entretien routier, avec une conjonction de travaux qui peuvent être réalisés en même temps, soit l'entretien routier et la création d'un passage à batraciens. Un passage similaire a déjà été réalisé en 2014, dont la qualité et l'efficacité a pu être mesurée. Cet endroit entre Maraçon et La Rogivue est particulier, car il s'agit d'un site d'importance nationale pour les batraciens. Il s'agit de la seconde étape de ces ouvrages, en convergence avec l'entretien routier, par suite des choix résultants de l'analyse de l'état des routes. Le passage est cofinancé par la Confédération.

Un point d'attention concerne le thème des itinéraires cyclables, avec une analyse détaillée, réalisée pour cette intervention, des itinéraires cyclables, des charges de trafic et de l'intérêt d'intégrer ces itinéraires cyclables par une modification routière. L'analyse et la pesée d'intérêts concluent que pour ce projet, des itinéraires cyclables n'ont pas été intégrés en termes d'aménagements supplémentaires, pour des raisons financières et en raison de l'impact écologique lié aux SDA. 1'800 m² de SDA devraient être touchés pour réaliser des bandes ou pistes cyclables supplémentaires. Or, il y a peu de trafic à cet endroit, entre 900 et 1'300 véhicules par jour, des chiffres raisonnables qui permettent au trafic routier de cohabiter avec les cycles.

Monsieur le Chef de la division entretien (DGMR) explique qu'il s'agit à la base d'un projet d'entretien du réseau routier. Ce tronçon est largement dégradé et arrive en fin de vie. La nécessité de cet entretien se base sur plusieurs relevés (indice des mesures de déflexion, de la portance de la route, études de laboratoire pour étudier les couches qui composent cette chaussée).

Lorsque ce tronçon est entré dans la priorisation, la DGMR a collaboré avec la DGE, en lien avec le marais des Mosses. Chaque année, des bénévoles posent des barrières pour favoriser la migration des batraciens pendant l'hiver, pour empêcher qu'ils ne traversent la route et se fassent écraser sur la chaussée. Par suite du crédit d'étude, validé par le Conseil D'Etat, le projet élaboré prévoit la construction de 17 traversées de route, pour pouvoir laisser passer les batraciens. Des expériences sont déjà disponibles dans le secteur, avec des ouvrages existants plus modestes, en direction du hameau du Jordil. La même thématique et les mêmes aménagements seront reproduits, en capitalisant sur les expériences. Ces traversées vont permettre de collecter les batraciens là où est situé le plus grand flux, avec une courbe de répartition. Ainsi, 100% des batraciens ne pourront être récoltés, mais cela concerne le gros de la migration, avec des espèces protégées. Un biologiste conseille la DGMR sur la qualité des matériaux à mettre en place, et sur certains détails constructifs. Par exemple, l'ensemble des passages à batraciens doit rester sec, car s'il y a des flaques d'eau lors de la migration, les batraciens iront au mauvais endroit. Ces batraciens vivent dans la forêt ou les prairies situés au-dessous de la route et migrent fin février-début mars, en quelques nuits, pour pondre dans les marais. La migration de retour est beaucoup plus diffuse. Ces 17 tunnels de franchissement comptent une section de 1 m de large par 60 cm de hauteur, permettant d'éviter que les crapauds ne se cognent en passant. 1500 m de caniveaux sont répartis des deux côtés de la route, composés d'éléments préfabriqués, de 40 cm de hauteur, qui empêchent les batraciens de migrer. L'orientation de ces éléments est importante, car elle doit permettre de guider les batraciens vers le tunnel, et de nombreux détails doivent être réglés. En effet, une aspérité dans les matériaux peut stopper la migration, les batraciens étant sensibles aux obstacles. Quelques caniveaux avec des grilles seront installés pour les franchissements des accès privés, selon l'illustration en page 8 de l'EMPD.

Concernant la route elle-même, il s'agit d'une réfection traditionnelle. Les couches polluées seront fraisées et évacuées, soit 1'000 tonnes de matériaux. Les matériaux nobles évacués pourront à nouveau entrer dans une chaîne de fabrication. Les couches de liaisons, de base et de roulement seront renouvelées avec des matériaux recyclés. Les soumissions sont rentrées, ce qui permet de prévoir 2'700 tonnes de déchets issus de la déconstruction. 4'800 tonnes de granulats vont être introduits. Le bilan de ce chantier est donc très favorable, avec un coefficient de recyclage de 2.87. Les collecteurs existants seront également entretenus, de même que le passage de deux ruisseaux, déjà existants, qui seront rénovés. Le gabarit de la route sera porté à 6 m de largeur utile, ce qui correspond à une largeur suffisante pour ce type de tronçon. Il confirme que l'analyse des besoins cyclables a conclu que le partage de la chaussée avec les autres usagers était adapté pour ce tronçon.

Les conséquences et les besoins d'une installation de deux bandes cyclables ont été chiffrés. Le coût de l'élargissement de 2.5 m de la chaussée serait de CHF 3'520'000 en plus du projet présenté. A cet impact financier s'ajoutent 8000 m² de terres agricoles qui devraient être soustraites à l'exploitation à exproprier, dont 1675 m² de SDA, et un défrichement de 412 m² de forêts. La conclusion est qu'une largeur à 6 m était suffisante par rapport au trafic cyclable.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est confirmé que l'élargissement prévu de 5.5 m à 6 m est situé sur le domaine public. Une mise à l'enquête a été nécessaire, sachant que les traversées de route et les éléments pour recueillir les batraciens étaient en préparation. Les éléments en L empiètent sur le domaine privé des riverains, une situation réglée à l'aide de servitudes et de conventions avec les propriétaires. Le projet n'a pas

fait l'objet d'oppositions ni de remarques. L'ensemble des propriétaires ont déjà signé les conventions qui vont mener à l'inscription de la servitude des ouvrages cités.

A la question du nombre de passage à batraciens dans le Canton, il est répondu qu'un premier ouvrage a été construit sur la route des rives du lac entre Yverdon et Yvonand, le long de la Grande Caricaie. Cet ouvrage historique a plus de 40 ans. Il en existe d'autres : à Gimel, avec un gros ouvrage à l'entrée de Gimel ; près du Mormont, sur la RC qui vient de Orny et part en direction de Bavois ; près de La Rogivue, sur la branche qui monte en direction du hameau de Jordil ; à la sortie de Cossonay, en direction de La Chaux, avec un marais et un ouvrage assez important. Les autres ouvrages sont plus ponctuels.

La portion, qui compte 17 passages pour les batraciens, n'est pas très longue. Comment les distances entre chaque passage sont définies. Ne serait-il pas mieux d'en faire moins, mais partout ?

Les 17 passages sont répartis sur une distance d'environ 800 m, soit un tous les 50 m. Cette distance est déterminée par les expériences avec les autres ouvrages comme étant supportable pour le batracien, afin de ne pas le perdre pendant la migration. La DGE a fixé les priorités d'assainissement sur l'ensemble du canton. Le marais des Mosses est un site d'importance nationale et stratégique. Le projet suivant sera situé à Crassier, proche de la frontière française. La priorité est fixée en termes de rapport coût-efficacité. La politique n'est pas d'en mettre partout, mais là où c'est nécessaire pour préserver des espèces rares et en danger.

Réaliser quelques passages de temps en temps n'est pas la bonne solution. La dimension de l'intervention est conséquente, avec un investissement important, même s'il est subventionné, ciblé sur les sites d'importance nationale.

Ces nouveaux passages, tous en L, nécessitent plus de travail de curage. Des précisions sur le nettoyage et le fauchage sont souhaitées.

La technique en L est plus simple pour conduire les batraciens vers les points de passage. L'inclinaison des murs permet de les mener vers les tunnels. L'entretien est réglé avec les voisins agriculteurs. Les employés d'entretien vont s'occuper du nettoyage de l'élément en L juste avant la migration, pour éviter les empierrements ou la végétation. L'engagement de petites fraises à neige peut être nécessaire, au besoin, pour permettre au flux de passer.

Concernant l'organisation de la communication, il est indiqué qu'un communiqué de presse a été publié le 19 décembre dernier. Il n'a pas été repris par les médias. Il faudra être attentif à ce point lors de la réalisation. Sur le lieu même, le marais des Mosses comprend un lieu d'accueil, géré par Pro Natura, qui organise des visites, y inclus un passage devant les premiers crapauds qui ont été réalisés.

Deux ruisseaux traversés sont canalisés. Ces conduites sont-elles de bonnes qualités et seront maintenues telles quelles, car il n'y a aucune mention de travaux de génie civil de ce type ?

Les travaux de rénovation sont compris dans les chiffres du chapitre 1 de l'EMPD, soit le montant de CHF 1.4 mio. Les travaux de réfection seront sommaires, car il n'y a pas besoin de reconstruire un ouvrage pour ces traversées.

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

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

1.1 Généralités

Concernant les passages à batraciens réalisés en 2014, il est répondu que le succès est plein, notamment par rapport au monitoring des migrations. En effet, les voitures posaient problèmes lors des migrations. Les passages sont beaucoup plus efficaces que les barrages que posaient les

volontaires. Les données récoltées lors des migrations sont plus fiables sur l'état des populations. L'amélioration en termes d'entretien de la chaussée est aussi à signaler.

1.3 Assainissement des RC 751-IL-S et 752-IL-S entre Maraçon et la Rogivue

L'usage des matériaux recyclés est salué et il est demandé si les entrepreneurs sont aussi sensibles à l'effort des mandants et des mandataires en matière de recyclage ?

La DGMR est incitative dans ses appels d'offre. Les enrobés tièdes ou basse température sont imposés depuis plusieurs années. A travers les critères d'adjudication, 40 points concernent le recyclage, notamment la fourniture de graves. Ainsi, des plus-values pour des graves d'origine suisse, et des plus-values pour des graves recyclés d'origine suisse figurent dans les appels d'offre. Les incitatifs sont bien repris par les entreprises.

Concernant les comptages, ils sont quinquennaux. Les postes de comptages seront à nouveau visibles dès fin mars 2020 pour une mise à jour. Les chiffres des trois derniers comptages sont disponibles sur le portail geoplanet dans la couche mobilité (https://www.geo.vd.ch/theme/mobilite_thm).

La nouvelle campagne donnera des chiffres mis à jour pour les prochains projets.

1.4 Besoins cyclables

Le fait de dessiner des bandes cyclables a-t-il aussi été pris en compte, ce qui ne nécessiterait pas d'élargissement, tout en permettant une visualisation des vélos ? L'itinéraire la Suisse à vélo passe sur une partie du tronçon. Le problème de sécurité du au trafic n'est pas ressenti et il est constaté qu'il y avait pas mal de vélos sur le tronçon en été.

La réflexion a été menée, et en tenant compte du rapport coût-efficacité, la chaussée proposée est de 6 m. Pour marquer des bandes cyclables aujourd'hui, il n'est pas possible d'imbriquer les gabarits des véhicules avec celui des cycles. Intégrer des bandes cyclables rend obligatoire l'élargissement de la chaussée à 8.5 m.

En complément d'explications, le Grand Conseil a voté un crédit pour appuyer le développement du réseau cyclable, avec un ETP pour travailler au développement de la révision de cette stratégie qui date d'octobre 2010 avec un horizon 2020.

L'année 2020 sera celle de la révision de stratégies sectorielles, celles des deux roues notamment. Elle intégrera l'évolution de ce type de trafic, avec les vélos électriques, qui changent la donne en matière de typologie des aménagements. La nouvelle vision sera plus volontariste que celle de 2010, avec des conséquences au niveau financier.

1.5 Passage à batraciens

La solution des servitudes implique qu'il n'y a pas d'achat de terrain ni de perte de surface agricole pour les agriculteurs. Il est évoqué le problème croissant, lors d'expropriation routières, de l'acquisition du terrain aux agriculteurs, qui perdent de la surface agricole utile ou des SDA. La fiscalité agricole joue également un rôle, de même que le prix du terrain. Des discussions ont lieu au niveau fédéral pour que le prix du terrain ne soit pas le prix licite cantonal, mais entre 3 et 5 fois plus, pour les expropriations fédérales. Il est demandé ce qui va se passer au niveau cantonal, car cela va poser des problèmes, notamment lors de signatures de convention.

Ces préoccupations sont partagées par le Département et c'est une des raisons pour laquelle une pesée d'intérêt a lieu pour chaque dossier sur l'opportunité de mettre des aménagements.

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 23 février 2020

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard