

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

Exposé des motifs accordant au Conseil d'État un crédit d'ouvrage de CHF 3'800'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la RC 253-C-P entre le lieu-dit La Merlaz et Baulmes sur le territoire de la commune de Baulmes

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le vendredi 11 décembre 2020, à la salle plénière, Rue Cité-devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Carole Schelker, Nathalie Jaccard (qui remplace Anne-Laure Métraux-Botteron), Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, Pierre Volet, Jean-François Cachin, José Durussel, Cédric Echenard, Yves Paccaud (qui remplace Vincent Jaques), Stéphane Rezzo, Pierre-Alain Favrod, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Mme Anne-Laure Métraux-Botteron, et MM Alexandre Rydlo, Vincent Jaques étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de 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. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de département indique que le tronçon concerné se situe entre Baulmes et l'autoroute. Il s'agit d'une route principale du réseau complémentaire. La géométrie actuelle ne permet pas le croisement de deux véhicules. Le revêtement de la chaussée est fortement dégradé. L'évacuation des eaux et les accotements ne sont également pas aux normes. L'évacuation des eaux est particulièrement problématique en ce sens qu'elles se déversent sur des parcelles voisines, en exploitation. Tous ces aspects justifient une intervention. Avec l'adaptation du gabarit de la route dans une région qui compte beaucoup de surfaces exploitées, un examen a été mené pour réduire au maximum l'emprise sur les SDA. Une optimisation de projet a cependant nécessité une expropriation en SDA. Ce projet a été priorisé dans le cadre de l'examen du PDCn et a été exempté de l'obligation de compensation, en 2018 déjà. Pour ce qui est des aménagements cyclables, cette route ne fait pas partie du réseau cyclable cantonal. Elle n'est pas située dans une agglomération et ne fait pas office de route de rabattement sur une gare. Pour ces raisons, compte tenu de la faible circulation sur cet espace, la cohabitation est possible sans piste cyclable. En cas de réalisation d'une piste cyclable, le surcoût représenterait CHF 1.1 mio pour les expropriations de SDA, de plus de 3600 m², en plus de celles nécessaires pour la route elle-même. Dans la pesée des intérêts, la réalisation d'une piste cyclable n'a pas été retenue.

Ces informations sont complétées par une description de la situation existante. L'évacuation des eaux est importante car la chaussée est polluée aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Cette matière cancérigène se trouve dans les enrobés réalisés jusqu'au milieu des années 1990. À l'instar de l'amiante, tant

que la substance est prise dans une matrice, elle n'est pas dangereuse. Mais si la chaussée est démolie, ces particules se propagent et peuvent créer des problèmes de santé. Au-delà de la démolition de la chaussée, avec l'usure des pneus sur la route, de la poussière d'enrobé se développe qui est emportée par les eaux de pluie, et se déverse sur les accotements, dans des zones exploitées par l'agriculture. Les particules de HAP se retrouvent alors dans la terre végétale. Ce projet implique de démolir la chaussée et d'évacuer les déchets dans une décharge type E. Une opération d'assainissement va également être menée, et la terre végétale située à proximité de la route actuelle sera remplacée par une terre végétale non polluée. Un effort sera fourni pour récolter les eaux dans des tranchées drainantes, des collecteurs et des désableurs, pour éviter que cette substance dangereuse ne continue de se propager à proximité de la route. En termes de travaux routiers, la route va passer de 5.2 m à 6.5 m, avec des accotements de 1 m, une tranchée drainante sera construite au point bas du dévers, dans une configuration assez classique. Le trafic sur ce tronçon est de 1050 vhc/jour, avec un trafic de poids lourds important dû à la présence d'une gravière dans le secteur. L'on décomptait 20 cyclistes par jour en 2015.

3. DISCUSSION GENERALE

Il est précisé que la route sera marquée au centre, mais pas sur les bords.

Un commissaire retient qu'il s'agit d'une reconstruction complète, avec une route qui n'a plus aucune valeur résiduelle. L'investissement est conséquent avec CHF 3.8 mio pour CHF 1.5 km, soit CHF 2.6 mio au km. Cette somme ne prévoit aucun investissement ni pour les cycles ni pour les piétons. Ainsi, l'on se rend compte que lors d'un projet routier, c'est bien la route qui coûte cher, même si le reste n'est pas négligeable. Ce n'est pas parce que l'on est hors d'une agglomération et de tout plan cantonal que l'on doit rendre illégitime la moindre réflexion sur les cheminements piétonniers et cyclables. Cet EMPD est indispensable au vu de l'état lamentable de cette route. Qu'en est-il de la suite de l'itinéraire en direction des Clées, qui ne correspond pas non plus tout à fait au gabarit souhaité ?

D'autres collègues partagent la préoccupation de la nécessité de refaire ce tronçon. Même s'il n'y a pas de pistes cyclables, la qualité du revêtement, l'élargissement et les accotements seront un plus pour les cyclistes. La gravière va encore être exploitée pendant 10 à 15 ans. Des contacts ont-ils été pris concernant la phase de chantier, puis la suite, avec des mesures particulières pour assurer l'accès à la gravière en tout temps ?

Cette rénovation ne va-t-elle pas créer un entonnoir avec la suite de la route ? Le prochain tronçon sera-t-il également marqué ?

Concernant le prochain tronçon, il s'agit d'un projet d'entretien qui ne prévoit pas d'élargissement majeur. Le présent EMPD prévoit des travaux plus lourds, avec une différence de largeur liée à la typologie du trafic, à la présence de la gravière et d'exploitations agricoles dans ce secteur, avec une probabilité de poids lourds plus importants sur ce tronçon.

A futur, la situation sera la même qu'actuellement, avec une route plus large. En phase de travaux, l'accès sera garanti aux riverains. Pour la gravière, un itinéraire de déviation sera mis en service lorsque la route sera fermée par tronçon.

Il s'agit d'une question de limite de chantier. Il n'est pas possible de refaire l'ensemble des routes d'un seul tenant. Lorsqu'il faut refaire un coffre de route, en profondeur, il s'agit d'un chantier d'investissement, important, comme le prévoit cet EMPD. Le prochain tronçon verra un chantier d'entretien routier plus léger, avec une marge plus importante sur le domaine public, pour corriger et adapter la largeur de la chaussée. Les interventions n'auront pas lieu dans les mêmes proportions, sans expropriation, et l'on pourra redonner du gabarit dans l'espace à disposition.

Concernant les HAP, avec certainement d'autres tronçons problématiques, qu'est-il prévu pour la suite, car il est problématique que des particules aillent dans les terres agricoles ?

Le Chef de la division entretien a expliqué les enjeux liés aux HAP en début de législature 2017-2022. Cette problématique est présente dans les enrobés posés entre 1970 et 1990. Il y a deux ans, l'ordonnance fédérale permettait de conserver ces matériaux sur place pour autant qu'ils soient recouverts d'une couche étanche. Aujourd'hui, l'ordonnance a évolué, et cela n'est plus possible. Il est désormais obligatoire de traiter et

d'évacuer ces matériaux. L'exemple est cité du tronçon de la RC 257 de Vuiteboeuf à St Croix où des sondages sont réalisés au niveau des pré-études pour intégrer la problématique au projet.

Pourquoi un tel montant ne figure-t-il pas dans le budget général d'entretien et pourquoi présente-t-on un EMPD pour un tel projet ? Les finances cantonales vont être mises à rude épreuve ces prochaines années et il n'est pas possible de se restreindre. Le retard d'investissement sur les routes a été résorbé ces 10 dernières années. Chaque domaine doit faire un effort. D'un autre côté le canton peut investir CHF 900'000 pour tracer des lignes jaunes.

Madame la Cheffe de département explique que la stratégie financière de l'Etat se base sur le principe d'un budget d'entretien, amorti sur une année. Un chantier de près de 4 mio ne peut être amorti sur une année et doit passer par un budget d'investissement au travers d'un EMPD, qui fait l'objet d'une politique d'amortissement sur plusieurs années. Du point de vue de la technique financière, le budget d'entretien est bas, et permet d'entretenir le courant. Pour la DGMR, les deux budgets, d'entretien et d'investissement, cohabitent en fonction de la nature de l'intervention, lourde ou légère. Le budget d'investissement représente CHF 80 mio. Il comporte des EMPD comme celui-ci, des crédits-cadres pour des entretiens lourds, des ouvrages d'art, des points noirs, qui sont des interventions plus importantes.

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

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

1.3.5 Transports publics et piétons

L'absence d'arrêt de bus et de trottoir est évoquée. Il ne s'agit pas de consentir à investir à la réalisation de trottoir à cet endroit. Il est souhaité néanmoins que la commission examine le vœu suivant : « les projets routiers menés par la DGMR intègrent systématiquement la possibilité de cheminer à pied le long des routes cantonales, ceci dans des conditions de sécurité acceptables, par exemple en valorisant les accotements ». En effet, au vu du profil proposé, on prévoit un mètre d'accotement de part et d'autre, soit un terrain stabilisé. De fait, on peut fondamentalement marcher dessus et l'utiliser comme cheminement. Cependant, souvent la position des balises ou simplement la conception qui est faite de la fosse de drainage ne permet pas véritablement de cheminer en sécurité le long de ces aménagements. L'objectif serait de prévoir des aménagements minimalistes, qui ne nécessiteraient pas d'investissements supplémentaires, pour permettre aux piétons de cheminer le long de la route. Il n'est pas demandé que des trottoirs soient systématiquement réalisés le long des routes cantonales. Mais il est souhaité mettre en évidence la possibilité et les gabarits pour répondre à ce vœu, peut être en utilisant d'autres balises. Il s'agit d'une proposition et non d'une incitation à cheminer le long des routes qui ne se limite pas au cadre de cet EMPD.

Le Conseil d'Etat réfléchit à une stratégie piétonne, qui intégrera ces questions. Aujourd'hui, les piétons peuvent circuler sur les accotements s'ils le souhaitent et il n'y a pas d'interdiction formelle. Mais un encouragement et une sécurisation des chemins piétons le long des accotements impliquent la réalisation de trottoirs. L'on est dès lors plus du tout dans le même niveau d'investissement, avec des expropriations en lien avec les SDA. Il est relevé de plus que la ligne de Car postal qui circule sur ce tronçon ne comporte pas d'arrêt à cet endroit. Il n'y a donc pas de justification à sécuriser un chemin piéton pour pouvoir prendre le bus.

Certains commissaires remarquent que dans le cas précis, la route comporte un gabarit large, avec de bons accotements, sur lesquels les éventuels piétons pourront se déplacer sur ce tronçon. Il n'y a pas de bâtiment ni de village sur ce tronçon. Se déplacer sur ce tronçon devrait poser beaucoup moins de problèmes dans le futur qu'actuellement. Il faut néanmoins toujours vérifier si des cheminements alternatifs existent. Il est évident que le piéton va passer sur les petits chemins et pas le long de la route cantonale. Il est proposé de déposer un postulat, plutôt que de discuter d'un vœu sur un tronçon spécifique, afin de permettre une réflexion globale sur les routes cantonales.

D'autres soutiennent ce vœu même s'il est plus large que le tronçon concerné par l'EMPD du jour. Il est estimé qu'un soutien de la commission aux piétons serait positif.

Vote :

Le vœu est refusé par 8 voix contre 4 et 2 abstentions.

1.5.2 Analyse du projet de la RC 253

Il est confirmé la présence d'un marquage de traits discontinus contrairement à ce qui est mentionné dans l'EMPD.

Des précisions concernant l'évacuation des HAP dans une décharge de type E sont demandées. Les responsables d'une gravière près de Granges-Marnant, qui n'est pas autorisée à recevoir des déchets de goudrons ont rencontré un commissaire. Et à 3 km, aux Granges-de-Vesin, ces déchets s'amoncellent en tas immenses auprès d'une autre entreprise connue dans la région et semblent ne plus être touchés ensuite. Il a été également constaté dans le même temps que des camions français amènent des matériaux alors que ceux-ci sont disponibles localement.

Il n'y a pas de décharge de type E dans le canton de Vaud. Ces déchets seront évacués à la décharge de Teuftal à Frauenkappelen (BE).

L'entreprise citée est un poseur de revêtement important. Il est rappelé que la DGMR accorde une grande importance au recyclage des déchets, et ces tas sont un entreposage provisoire pour pouvoir recycler le plus possible ces matériaux dans des revêtements. Le stockage provisoire est une problématique, car il n'est pas toujours possible de le faire en direct sur un chantier. Il ne s'agit pas d'un stockage définitif comme dans une gravière, qui connaît d'autres exigences. Il y a également des exigences pour stocker des matériaux, avec des degrés de dosages lorsqu'ils sont pollués. Lorsqu'ils sont trop pollués, on ne peut les stocker même provisoirement. Un certain nombre de directives sont mises en place. Ainsi, d'une part la décharge de Teuftal correspond à des normes environnementales importantes. Et d'autre part, les matériaux dégrappés de qualité acceptable sont stockés provisoirement et réutilisés pour des enrobés recyclés.

Pour le présent EMPD, 70% d'enrobé recyclé sera utilisé dans les couches inférieures et 30% à 60% dans les couches supérieures. Ces matériaux sont réutilisés selon les normes VSS, parfois au-delà sur des planches d'essai. Le taux est particulièrement élevé parce que le trafic est plutôt faible sur ce tronçon, ce qui permet d'utiliser plus de matériaux recyclés.

La question des aménagements cyclables et de l'appréciation du juste milieu et du juste investissement est évoquée. 1050 vhc/jour représentent un trafic anecdotique. Le montant investi pour cette route se justifie par son rôle, sa fonction et son importance. Aucun aménagement cyclable n'est prévu sur cette route qui ne fait partie d'aucun plan cantonal. Créer des pistes cyclables ne se justifie pas pour 20 vélos, mais il est estimé que l'on peut créer des bandes cyclables le long de cette route pour un montant de CHF 35'000.-. Dans le cadre des projets d'entretien lourd, il est considéré que l'on devrait déjà mettre en application la future stratégie vélo et prévoir le marquage des bandes. Cela envoie un message et un amendement sera proposé.

Ces propos sont compris et un commissaire a défendu le traçage dans l'urgence des lignes jaunes. Dans le cas présent, par rapport à la circulation comptabilisée, un vélo à l'heure passe sur ce tronçon. Si la circulation augmente et s'intensifie, il est aussi possible de revenir par la suite si nécessaire. Cette dépense supplémentaire est malvenue pour l'instant.

1.8 Coûts des travaux et des études

Concernant les coûts, on ne s'attend pas à des variations économiques significatives sur une année, entre la rentrée des soumissions et le début des travaux.

Le coût de l'évacuation des HAP est d'environ CHF 450'000.-, dont le gros du montant est constitué de la taxe de décharge.

Le montant du crédit d'étude de CHF 31'338.90 est l'état au 31 juillet 2020. Depuis ce budget continue à être consommé, et le sera jusqu'à la fin du délai référendaire. Ces CHF 50'000.- sont un budget, et le montant réel sera comptabilisé lors du bouclage de l'EMPD.

L'étude préliminaire pour les routes cantonales (EPRC) est un montant qui figure au budget de fonctionnement, et qui est utilisé lorsqu'il n'y a pas de crédit pour réaliser les études. Ce montant est intégré dans l'EMPD pour rembourser le compte EPRC, qui permet ensuite de financer d'autres études. Ces

montants constituent une avance. Ils ne sont pas toujours nécessaires, notamment lorsqu'un crédit d'étude est octroyé.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

Amendement

Un crédit d'ouvrage de CHF ~~3'800'000.~~ 3'835'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la RC 253-C-P et de marquage de bandes cyclables entre le lieu-dit La Merlaz et Baulmes sur le territoire de la commune de Baulmes.

Cet amendement est financièrement anecdotique. Il n'aura que peu d'influence sur la fluidité du trafic, mais aura un impact sur l'image. En effet, les routes doivent être considérées comme des axes de liaison entre les localités. Même si cet axe est mineur, peu lui importe la quantité de cycles et d'automobiles. Il faut répondre à certains standards en cours de définition. Le marquage sensibilise les automobilistes à un trafic lent. Le montant pourrait être inférieur puisque des marquages sont déjà prévus dans cet EMPD.

Certains commissaires vont soutenir cette modification, car même si cet endroit est peu fréquenté par les vélos, cet amendement invite à se poser la question des liens entre localités des régions rurales pour les cyclistes. Cette région plate est magnifique pour faire du vélo. C'est une opportunité et le montant est faible. Comme il y a aussi beaucoup de camions sur ce tronçon, les cyclistes seraient sécurisés.

Un argument répété plusieurs fois dans le cadre du traçage des 100 km de bandes cyclables est rappelé. Ces bandes ont l'avantage de définir une distance et de rendre visible la distance de dépassement. La multimodalité, et les aménagements cyclables dans ce cas, ne doivent pas se faire que dans les villes ou hors des agglomérations dans le cadre d'un rabattement vers une gare. Il faut aussi penser cette multimodalité dans les zones rurales et changer les mentalités passe par ce type d'aménagement.

D'autres commissaires ne soutiendront pas cet amendement et font confiance à la DGMR pour son analyse du trafic. Ces lignes ne sont pas nécessaires sur ce tronçon.

Un député défend le citoyen contribuable et remarque que c'est aussi une image que l'on donne. Cette proposition n'est pas anecdotique dans l'utilisation des deniers publics et n'est pas raisonnable.

Votes :

L'amendement est refusé par 8 voix contre 6 et 0 abstention.

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté 13 voix pour et une abstention.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

(Tel que discuté et non-amendé par la commission, à la fin des travaux)

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.

Lausanne, le 2 janvier 2021.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard*