

**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 6'400'000.- pour financer l'aménagement de la route cantonale RC 773 entre les localités de Belmont-sur-Lausanne et La Croix-sur-Lutry

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 30 avril 2020, en visioconférence. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Circé Fuchs, Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Stéphane Rezso, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Volet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Pierre Dessemontet était excusé.

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. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La présidente du Conseil d'Etat explique que ce décret propose d'investir sur deux tronçons. Le premier tronçon nécessite une intervention en raison de la dégradation du revêtement, de l'assainissement du bruit ainsi que de l'intégration des mobilités douces, notamment dans le sens de la montée.

La seconde intervention est plus importante, avec une largeur de chaussée insuffisante à corriger, ainsi que la question d'une passerelle, qui ne garantit plus la sécurité des piétons et doit être remplacée par un trottoir. Ce projet a fait l'objet d'une grande réflexion en matière de mobilité douce. Pro vélo, initialement opposé au projet, a retiré son opposition à la suite d'un entretien avec le département.

Le chef de la division infrastructures a transmis une documentation complémentaire aux membres de la commission. Dans l'état actuel du projet, les ouvrages de soutènement prévus tant à l'amont qu'à l'aval sont importants, dus à plusieurs zones de glissement.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un député a effectué une visite sur place et a pu constater que les travaux étaient urgents. Il est satisfait de constater que le trottoir en bois sera remplacé par une construction en dur, avec des murs de soutènement.

La réalisation du trottoir et des ouvrages est confirmée. Les ouvrages ancrés serviront à bloquer les glissements sur le tronçon.

Un député s'étonne que ce tronçon, dans un état catastrophique, avec un passage de 9'000 véhicules par jour, ne soit pas passé en commission plus tôt. Cette route comporte un certain nombre de défaut et au vu de la liste des interventions, il se demande si le montant sera suffisant pour une telle intervention.

Une intervention a lieu lorsque le projet est mûr. Il est conduit par des ingénieurs et plusieurs éléments sont examinés. Pour ce tronçon, le moment est venu d'intervenir. Le coût de ce tronçon de 1316 m, de CHF 4.9 mio au km, est dû principalement à cause de la quantité d'ouvrages à réaliser tant en amont qu'en aval. Le montant des travaux est présenté sur la base de soumissions rentrées, avec des offres d'entreprises consolidées qui prennent en compte l'ensemble des travaux à réaliser. La DGMR a préféré effectuer une intervention massive, la plus courte possible, pour éviter de prolonger la gêne des 9'000 usagers quotidiens.

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

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

1.3 Situation actuelle

Des précisions sont demandées concernant les transports spéciaux.

Il existe 4 catégories de transports spéciaux. La plus élevée, la catégorie 1, concerne des transports de 480 tonnes, et la catégorie 4, 90 tonnes. La catégorie 3, prévue pour ce tronçon, concerne des transports de 120 tonnes.

Les dépôts de calcaire se produisent fréquemment. Un député s'étonne néanmoins de l'importance des dépôts à cet endroit, à priori sur un tronçon à forte déclivité.

La problématique du calcaire dans les conduites des routes cantonales se rencontre partout, à des degrés divers. C'est la raison pour laquelle l'entretien des canalisations est nécessaire. Il s'agit de nettoyer et de curer pour éviter la formation du calcaire. Lorsque la situation l'impose, il est aussi possible de fraiser. Lorsque la canalisation est complètement bouchée, il est nécessaire de la remplacer, ce qui est le cas avec ce projet. Ces conduites mesurent 20 à 25 cm de diamètre. A cause des glissements, les tubes se déboîtent, crée de la rugosité dans le tuyau, ce qui aboutit à l'accumulation du calcaire.

"Figure 10 : coupe type du tronçon n°2" et "figure 11 : Situation du tronçon n°2" p7

Y aura-t-il des places de parc dans les zones de glissement de terrain, ces mêmes zones qui ne permettent pas d'élargir suffisamment la route pour y ajouter un aménagement cyclable ?

La coupe n'est pas représentative du projet sur sa longueur, car elle décrit un emplacement particulier. Plusieurs surlargeurs localisées ont été identifiées dans le cadre du projet.

La première surlargeur correspond au parking existant. Celui-ci sera réduit suite à la correction du tracé et seulement quelques places de stationnement seront conservées.

La deuxième surlargeur concernée est l'abandon d'une partie de la plateforme routière actuelle (après le parking en direction de La Croix-sur-Lutry) provoquée par la correction d'un virage, sur une longueur d'environ 60 m. Cette surface sera rétrocédée pour compenser (partiellement) les expropriations des surfaces agricoles. Dans ce secteur les terrains bordant la chaussée appartiennent au même propriétaire.

Une troisième surlargeur existe à la fin du tronçon à l'est, mais la topographie est accidentée dans cette zone, et les moyens de soutènement à mettre en place seraient importants pour tout nouvel aménagement.

S'agissant de secteurs localisés et discontinus, l'utilisation de ces surlargeurs pour des aménagements cyclables n'apparaît pas cohérente avec le reste du tronçon.

1.4.4 Tronçon n° 2 entre le giratoire du Landar et La Croix-sur-Lutry – Aménagements cyclables

La question de la cohabitation entre un poids lourd et un cycle, sans piste cyclable dans le sens de la descente, se pose. Dans ce contexte, quelle est la limite en nombre de poids lourds par jour pour que cela ne pose, du moins théoriquement, pas de soucis.

Compte tenu des largeurs disponibles, le dépassement d'un vélo par un véhicule lourd n'est pas possible. La ligne blanche (existante, pour des raisons de sécurité) obligera ces véhicules à rester derrière le cycle sur quelques centaines de mètres.

En descente et compte tenu de la sinuosité, la DGMR estime que la différence de vitesse entre un cycle et un véhicule motorisé sera faible. Le dépassement est autorisé dès l'entrée en localité de Belmont soit à la fin de la descente.

Pour mémoire, le trafic journalier moyen, mesuré en 2015, est le suivant :

- Voitures : 9'000 vhc/j
- Poids lourds : 135 vhc/j (1.5%)
- Vélos : 125 vhc/j

1.4.5 Mise à l'enquête publique et retrait de l'opposition ProVélo

Des explications complémentaires sont demandées sur les observations de ProVélo.

Les observations de ProVélo sont principalement les suivantes :

- La route RC 773 a été identifiée dans les études du PALM comme un itinéraire faisant partie du réseau de mobilité douce. Cet axe présente en effet une déclivité propice à la pratique du vélo que ce soit pour des loisirs ou pour des déplacements pendulaires sans aucune alternative.
- La mobilité cyclable n'est pas prise en considération dans le projet et seules des demi-mesures sont proposées.
- Idée d'affecter sur le tronçon 1 le trottoir nord au piéton et le trottoir sud aux cycles (problème des traversées)
- Diminution de la vitesse à 50 km/h si aucun aménagement n'est possible pour les cycles (réseau hors traversées de localité).

Suite à une séance explicative du projet (reprise des arguments mentionnés dans l'EMPD), ProVélo a rejoint l'analyse de la DGMR et a retiré son opposition.

1.5 Planning des travaux

Des renseignements ont été demandés concernant le nouveau calendrier provisoire pour la réalisation de ces travaux, mars 2020 étant déjà passé.

Compte tenu de la situation, le planning sera décalé d'une année. Les travaux commenceront donc en mars 2021. Des travaux préparatoires à l'automne 2020 augmenteraient les coûts et la durée des nuisances pour les usagers.

1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet

Les travaux devront être décalés dans le temps, notamment à cause des restrictions dues à la covid-19. Un renchérissement du projet est-il à prévoir ?

Les travaux débuteront début mars 2021. A cette date, les mesures particulières covid-19 ne devraient plus être exigées, ou alors que partiellement. Concernant le renchérissement, non inclus dans le montant de l'EMPD mais dont la méthode de calcul est définie, les variations économiques ne seront pas forcément à la hausse par rapport aux offres rentrées, qui servent de base au montant de l'EMPD. En effet, une partie des variations économiques observées ces dernières années pour les travaux de génie civil suivent la tendance de l'évolution du coût du pétrole. Dès lors, les prix actuels de ce dernier étant au plus bas, on ne peut pas pour l'instant anticiper d'éventuelles hausses.

1.7.3 Coût des travaux et des études pour le Canton

Selon le tableau récapitulatif (EMPD page 11), le coût des études correspond à 10% du montant total des travaux. Est-ce dans la norme ?

Confirmation est donnée que c'est dans la norme, plutôt dans le haut de la fourchette. Ce projet est très technique, avec des problématiques de géologie, d'hydrologie, ce qui implique des notes d'honoraire plus élevées. C'est habituel pour ce type de projet.

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 8 juin 2020

Le rapporteur :

(signé) Jean-François Thuillard