

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 3'880'000.- pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon Peneclay sur la RC 709 B-P, sur le territoire de la commune de Leysin

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 18 novembre 2021, à la salle Romane, Rue cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron ; de MM. Claude-Alain Gebhard (qui remplace Cloé Pointet), Bernard Nicod (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Jean-Christophe Birchler, Daniel Ruch (qui remplace Pierre Volet), Jean-François Cachin, Cédric Echenard, Alexandre Rydlo, Yves Paccaud (qui remplace Vincent Jaques), Stéphane Rezso, Jean-Luc Chollet (qui remplace Pierre-Alain Favrod), José Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Cloé Pointet, Vincent Jaques, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Jean-Luc Bezençon étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : 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 séance.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département indique que le revêtement de ce tronçon est fortement dégradé, que cette route est très étroite, qu'il n'y a pas de liaison pour les vélos et que le trottoir actuel n'a pas un gabarit suffisant. Ainsi, il s'agit d'une demande de crédit pour un entretien lourd, avec des interventions importantes. Cet EMPD concerne une région particulière du canton, sujette à de fortes variations climatiques. Le secteur des Alpes vaudoises nécessite pas mal d'intervention pour garantir la stabilité et l'accessibilité des régions de montagne à la plaine.

Cette route est importante économiquement et touristiquement, car il s'agit de l'unique accès à la station de Leysin. L'état de la chaussée est mauvais et cette route souffre des conditions climatiques. Le trottoir est en mauvais état et est dépourvu d'une largeur suffisante. Cet élément sera corrigé dans le cadre de ce projet. Les eaux de chaussées sont souvent polluées et plusieurs captages de sources sont situés dans ce secteur. La récolte de ces eaux va être assainie pour éviter qu'elles ne se répandent dans la nature. Plusieurs arbres, de grande valeur paysagère, sont proches de la chaussée et posent un problème de sécurité. Ces arbres poussent dans des conditions difficiles, car la moitié de leurs racines sont sous une route. Ces arbres vont être remplacés par une nouvelle allée d'arbres entre la piste mixte et la route. Le carrefour vers de hameau de Crettaz a un long historique. Il n'y a pas de traversée piétonne et la gestion des priorités est problématique. Deux arrêts de bus ne sont pas conformes à la LHand et ne disposent pas de quais. Ce carrefour sera assaini sans créer de giratoire et les priorités seront clarifiées, L'arrêt de bus sera mis en conformité à la LHand, et une aide à la traversée va être réalisée dans ce secteur. Une piste mixte sera réalisée avec une rangée d'arbres la séparant de la chaussée. La route sera élargie avec des accotements conformes et un système de récolte des eaux tenant compte de la présence de nombreuses sources dans ce secteur.

3. DISCUSSION GENERALE

Concernant les eaux de surface, l'objectif est qu'elles s'infiltreront dans le sol. Pour ce faire, elles vont être canalisées pour être amenées à un endroit où elles peuvent s'infiltrer sans poser de problème pour les sources. Le sol joue ensuite un rôle de filtre naturel. Un autre cas de figure est de bénéficier d'un collecteur, avec un exutoire dans une rivière. En fonction du débit de la rivière et du taux de pollution, des systèmes de rétention et/ou une filtration sont nécessaires avant le rejet dans le terrain naturel.

Quelques considérations d'un commissaire : on ne perçoit pas forcément l'état des routes depuis la voiture. En arpentant ce tronçon à pied et il a été constaté que la chaussée était en très mauvais état jusqu'au carrefour de la Crettaz, puis s'améliorait ensuite. L'état des érables situés le long de la route est excellent et il est regrettable qu'il faille les couper pour des raisons de sécurité. Il s'agit d'une dizaine d'arbres sur un tronçon de 120 à 150 m. Ces arbres seront remplacés sur près d'un kilomètre, et au final, après travaux, le résultat sera bien meilleur, tant au niveau esthétique que pour la nature. L'emprise sur les terrains agricoles est importante. Si l'on s'était contenté de refaire la route et le trottoir aux normes, elle aurait été bien inférieure. Les échanges de terrains ne sont par ailleurs pas encore réglés. Mais avec un projet situé à 1200 m d'altitude, la question des SDA, qui bloque bien des projets nécessaires en plaine, permet ici de présenter un projet bénéfique pour le canton, la commune et les usagers.

Le système de relevé global des chaussées qui a lieu tous les cinq ans est rappelé. En fonction de l'état des revêtements, des sondages permettent ensuite de définir les sections qui doivent faire l'objet de gros entretiens.

Le périmètre du projet est calé entre la connexion au hameau de la Crettaz et Leysin. Les différences d'état de la chaussée sont liées aux fondations de la route. Le tronçon aval est plus solide et c'est la raison qui fait que la route est en meilleur état.

Les agriculteurs ne pourront pas utiliser la piste pour accéder aux champs.

La longueur totale est de 950 m.

La présence d'une nouvelle piste pour les piétons et les vélos est saluée. Par rapport aux arbres mentionnés, l'enjeu n'est pas la préservation à tout prix, car il s'agit d'une zone où il y a des forêts. Il n'y a donc pas d'enjeu majeur en lien avec le réchauffement climatique de préserver ces arbres. Par contre, il serait souhaitable que les arbres ne soient pas systématiquement coupés lors de projets de route, et qu'une analyse de la réalité du danger soit menée. La nécessité de préserver les arbres au maximum en milieu urbain est soulignée. Quel type de bordures va être posé lors de la réfection des arrêts de bus ?

Le canton de Vaud applique la pose de bordures de 22 cm par défaut. Cela permet une cohérence sur les différentes lignes lorsque les arrêts sont utilisés par plusieurs transporteurs, y compris pour les lignes intercantionales. Les bordures peuvent être KSD ou surélevées avec un seul fruit. Pour les arrêts en baignoire, l'usage des KSD est systématique, à cause des pneus des véhicules.

Quel est l'horizon temporel de la mise en service du funiculaire ? La question des arbres est émotionnelle et n'est-il pas possible de les déplacer auprès du futur cheminement mixte ? Quelle est l'affectation actuelle de la future piste mixte ?

Le funiculaire est un projet communal qui vient en complément du projet de modification et de prolongement du trajet de la ligne Aigle-Leysin. La commune veut réaliser ce téléphérique urbain, mais le calendrier n'est pas connu. Les fonds étant prévus dans l'étape PRODES 2035, la réalisation devrait intervenir pour un horizon 2030, sous réserve de la mise à l'enquête.

A l'amont, ce sont des talus et des pâturages, ce qui ne correspond pas forcément à l'affectation de la parcelle. Il n'est pas possible de déplacer de tels arbres. Les essences ne sont pas encore définies, mais le but est d'obtenir le même aspect, avec des essences indigènes compatibles avec le réchauffement climatique.

Le déplacement d'arbres d'importances est compliqué. Lors de l'encaissement, l'on touche des racines qui sont vitales. Il vaut dès lors mieux les remplacer une fois la route refaite ou les compenser ailleurs.

Concernant la mixité et la mise en place, il n'est pas prévu de tracer de marquage sur cette piste qui mesure 2.5 m de large. Un marquage impliquerait d'élargir à 3.5 m, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires. Concernant les usagers, il va s'agir de touristes en fin de semaine, et d'écoliers la semaine. L'objectif est de

relier Crettaz au reste du village. Il n'y a pas d'obligation d'emprunter la piste mixte. Les vélos pourront utiliser la route cantonale à la descente.

Un budget de CHF 280'000 est prévu pour les matériaux pollués. Ces derniers sont des HAP de la chaussée ainsi que des métaux lourds dans les sols à proximité immédiate de la route. Ces matériaux pollués sont évacués en décharge de type B ou de type E selon le taux de pollution. Concernant les terrassements, l'idée est de les réutiliser sur place, soit à proximité de la route, soit par les riverains. Le reste sera évacué et réutilisé. La partie polluée des matériaux est située aux abords immédiats de la route, avec une obligation légale d'évacuation, y compris la terre végétale. Il s'agit de 15'000 m³ de déblais hors terre végétale. 10% de ce volume va aller en décharge de type E.

Le déneigement et l'entretien seront à la charge de la commune, mais des modifications majeures prévues par la stratégie vélo est qu'à l'avenir, le canton reprenne cette compétence d'entretien. Le canton assumerait ainsi l'entretien de la route et donc aussi des pistes cyclables, hors traversée de localité, ce qui semble logique.

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

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

1.8.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

La CCI visite les lieux et reçoit ensuite les propriétaires concernés. La négociation n'a pas lieu sur le prix, qui fait l'objet d'une proposition au Conseil d'Etat, mais sur le fait de signer, ou de demander des compléments d'information. Ces terres agricoles sont exploitées sous forme de pâturage ou de pré de fauche, ont la même orientation et la même qualité de terre. Le prix offert est donc le même pour tous les propriétaires.

La commune participe pour l'éclairage, le carrefour et 50% de la piste mixte. La commune n'a pas encore voté de préavis. Il sera présenté sur la base des soumissions rentrées, avant le démarrage des travaux. Le montant global à la charge de la commune se monte à environ CHF 1 mio, incluant aussi des travaux sur la RC en traversée de localité.

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.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

(Tel que discuté et 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.

Froideville, le 13 janvier 2022.

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