

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 19'000'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales (campagne d'entretien des revêtements 2022) ainsi que pour assainir trois ouvrages et sécuriser neuf zones de protection des eaux compris dans la campagne d'entretien des revêtements 2022

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 mars 2022, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Nathalie Jaccard (qui remplace Anne-Laure Métraux-Botteron), Graziella Schaller (qui remplace Cloé Pointet), Jean-Luc Benzençon, Yannick Maury (qui remplace Alice Genoud), Vincent Jaques, Pierre Volet, Jean-François Cachin, Jean-Claude Glardon (qui remplace Cédric Echenard), Pierre-Alain Favrod, José Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Anne-Laure Métraux-Botteron, Alice Genoud, Cloé Pointet, Jean-Christophe Birchler, Alexandre Rydlo, Cédric Echenard, Stéphane Rezso étaient excusés.

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 séance.

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

Madame la Cheffe de Département présente un EMPD d'entretien des revêtements assez classique, qui s'intègre dans le maintien de la substance du réseau routier cantonal sur l'ensemble du territoire.

Ce dernier présente trois volets de manière détaillée. Le premier volet concerne 24 chantiers d'entretien de revêtement routiers, pour environ 37 km de routes à réfectionner. Le second volet concerne l'entretien des ouvrages d'art pour CHF 1 mio. Le troisième volet concerne la sécurisation des zones de protection des eaux pour CHF 2.4 mio. S'ajoutent à cela des montants concernant les honoraires, les études en laboratoire, le marquage, la signalisation et divers petits travaux, pour CHF 1.1 mio. Un montant total de CHF 19 mio est soumis à la validation par le Grand Conseil. Concernant les aménagements cyclables, il est évoqué une période de transition, notamment avec la nouvelle stratégie 2035 qui a été déjà présentée à la commission. L'ensemble des chantiers choisis permettent une intervention d'entretien sans aménagements cyclables spécifiques. L'approche est prudente afin de ne pas devoir intervenir plusieurs fois sur le même tronçon. Il s'agit d'assurer le maintien de la substance du patrimoine sans réaménagement complet de l'espace public. Un examen a été conduit dans les conditions locales, et neuf axes figurent sur le réseau cyclable. Ces tronçons connaissent un volume de trafic faible, inférieur à 800 véhicules/jour. Les recommandations pour une telle fréquentation avec une largeur entre 5 et 6 m sont de ne pas réaliser d'aménagements, car les conditions peuvent être qualifiées de bonnes pour la cohabitation voitures-cycles.

Au niveau du bilan de la production de déchets, avec de nombreuses routes d'intérêt local secondaires, les couches inférieures vont être conservées et les chaussées vont être renforcées avec une pose d'enrobé en surépaisseur. La production de déchet prévue est de 12'000 tonnes pour ces chantiers. Passablement de recyclé va pouvoir être réintroduit sur ces routes, qui sont peu fréquentées. Les recettes d'enrobés utilisées vont permettre d'intégrer 45% d'agrégat recyclé dans ce qui sera posé. De ce fait, le taux de recyclage moyen est hors statistique habituelle, un effet de bord du au choix des chantiers, avec 2.5 fois la quantité introduite par rapport aux déchets produits. Des analyses multi critères sont réalisées pour les appels d'offre publique. Elles tiennent notamment compte du coût des fraisâts, de la législation et de la réglementation qui demande de limiter les risques sur la santé. La quantité de matériaux recyclés est analysée par rapport à la performance des enrobés. Environ 40% d'enrobés tièdes vont pouvoir être posés sur ces routes qui comptent peu de trafic. Ces enrobés tièdes sont fabriqués à une température de 120° en lieu et place de 160-165°. La DGMR investit pour la recherche et le développement de nouvelles solutions, à savoir la pose d'enrobés froids, à 80°, d'enrobés à 90% de recyclé, de phonoabsorbants plus résistants. Les planches d'essai font l'objet d'un suivi régulier, également en laboratoire. Concernant l'assainissement du bruit routier, au vu des charges de trafic, le réseau concerné par ces travaux ne nécessitera pas de pose de revêtement réduisant le bruit de roulement.

Neuf tronçons sont concernés par la sécurisation des zones de protections des eaux. Une analyse menée par un hydrogéologue est suivie d'une phase d'autorisation par la DGE. Il s'agit d'éviter les rejets de l'eau de chaussée dans des secteurs de source et de protection des eaux.

Enfin, des ouvrages seront assainis pour trois tronçons : stabilisation d'un glissement de terrain dans le secteur de Moudon, assainissement de 7 murs en pierres dans le secteur de Chamby et assainissement d'un mur en pierres dans le secteur de Lavey.

Au niveau des critères d'adjudication, la DGMR incite les entreprises en donnant 8 points pour le recyclage des matériaux et 4 points pour la contribution de l'entrepreneur au développement durable (aspects environnementaux et sociaux).

3. DISCUSSION GENERALE

Des précisions sur la récupération de l'eau dans les zones de protection des eaux de même que concernant l'entretien et la durée de vie des revêtements phonoabsorbants sont demandées.

La gestion de l'eau est réglée au cas par cas, en fonction de la capacité d'infiltration des eaux et de la charge en polluant générée par le trafic. Ainsi, chaque cas doit faire l'objet d'une étude. L'objectif est de ne pas laisser l'eau s'infiltrer dans une zone de captage. En dehors de ces zones, l'eau est infiltrée, avec si nécessaire des bassins filtrants pour garder la pollution sous gestion. Des séparateurs techniques peuvent même être réalisés, mais avec des coûts qui dépassent les coûts d'entretien courant, et qui ne concernent pas les tronçons de cet EMPD. Un rapport d'étude spécifique est réalisé pour chaque site et une autorisation est délivrée ensuite par la DGE. Des solutions avec des tuyaux en polyéthylène soudés et des chambres étanches sont privilégiées.

Concernant les revêtements phonoabsorbants, ces derniers sont fragiles de par leur structure, formée de vides, qui se remplissent de poussière. Des tests de lavage avec des balayeuses à très haute pression sont en cours pour prolonger leur durée de vie. Des mesures de bruit sont réalisées avant et après le lavage pour mesurer le gain d'efficacité. La problématique de la fragilité du revêtement demeure, avec une puissance de nettoyage à mesurer sous peine de tout arracher. Le canton de Fribourg procède également à des tests.

Il s'agit d'un nouveau crédit-cadre pour 2022. Le crédit-cadre de 2021 est-il terminé ou reste-t-il des travaux à réaliser ?

La planification d'un crédit-cadre peut être retardée en raison de coordinations nécessaires avec des communes pour s'assurer de la jonction par exemple. 85% des travaux de 2021 sont réalisés. Il reste par ailleurs deux chantiers sur le crédit-cadre de 2020 à réaliser.

Les crédits affectés à un chantier en 2020 ne peuvent pas être affectés à un autre chantier.

Dans un crédit-cadre, chaque objet est identifié et bénéficie de son propre financement.

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

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

1.5 Campagne d'entretien des revêtements 2022, assainissement d'ouvrages et sécurisation des zones de protection des eaux de tronçons de la campagne d'entretien des revêtements 2022 – EOTP I.000730.01

Des précisions concernant les points 17, 19 et 20, qui mentionnent une couche de base sur élargissements existants à 6 m de largeur utile, reprofilage, renouvellement des couches de liaison (EBT) et de roulement, sont souhaitées.

Ces élargissements ont déjà été effectués, car le domaine public nécessaire était disponible. Les bords ont été renforcés et dans le cadre de l'entretien, la chaussée exploitable sera élargie à 6 m. Lorsque le domaine public n'est pas disponible, cela n'est plus de l'entretien, car une mise à l'enquête est nécessaire.

Actuellement, l'élargissement est visible. Il sera recouvert et ne se verra plus ensuite.

Il est remarqué que pour le point 2, qui concerne le tronçon Chesalles-sur-Moudon – Moudon, la route est déjà fermée.

Des travaux urgents sont déjà en cours de réalisation sur le budget de fonctionnement. Les travaux demandés par cet EMPD seront réalisés à la suite. La route devrait être ouverte quelques semaines entre les deux phases.

Des précisions sur la mise en place de panneaux de signalisation de protection des eaux sont demandées.

Il s'agit d'une mise à jour du panneau de signalisation selon l'ordonnance sur la signalisation routière et qui signale la zone. Il ne s'agit pas d'un panneau explicatif.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le Conseil d'Etat est remercié pour les informations concernant le recyclage, qui permet la réintroduction des enrobés fraisés. Quelle est la situation en termes d'accumulation de ces matériaux et il est souhaité des précisions sur ce qu'il advient des matériaux qui ne peuvent être recyclés ?

La DGMR travaille sur cette thématique en étroite collaboration avec la DGE ainsi qu'avec les entreprises, à travers l'Association Vaudoise des Gravieres et Déchets (AVGD). Les entreprises sont propriétaires de ces matériaux. À travers les appels d'offres, tous les incitatifs sont mis en place pour qu'un maximum de ces matériaux soit réutilisé. Le canton est un gros utilisateur de ces matériaux, mais n'est pas le seul. Le canton sensibilise aussi les autres utilisateurs, comme les communes, mais au final, c'est le client qui décide. Un enrobé bitumineux avec du recyclé ne va pas coûter moins cher, car il nécessite de stocker les déchets, de les trier, les tamiser, les réintroduire dans la chaîne de production, ce qui a un coût, pour une durabilité largement équivalente. Certaines catégories de ces matériaux très pollués, avec un taux élevé de HAP, sont envoyées dans des décharges spécialisées, comme à Teufthal. Les Hollandais ont tendance à brûler les déchets, car ils n'ont pas d'agrégat, n'ayant que du sable. La tendance au recyclé s'est néanmoins accélérée. Le canton de Vaud favorise cette utilisation par les appels d'offres depuis une dizaine d'années. Entre-temps, les entreprises ont aussi renouvelé leurs postes. Le taux et la fabrication doivent tenir compte du trafic moyen. Avec un trafic de 25'000 véhicules/jour, il n'y aura par exemple pas de recyclé du tout, car le risque pour la cohésion des matériaux est beaucoup trop grand. Par contre, sur les couches inférieures, il est tout à fait possible de poser du recyclé. Un guide des bonnes pratiques a permis de faire bouger l'OFROU, qui commence à en poser sur les couches de base et de liaison.

Le rôle du maître d'ouvrage de par ses exigences de taux de recyclé est fondamental. Le taux de recyclage pour ces chantiers est exceptionnel avec 250% de recyclé.

Des machines ne pourraient-elles pas permettre de gérer les recyclés par bande ?

La technique actuelle accueille un camion qui doit pouvoir verser le matériau dans le bac. Cela nécessiterait un bac et un camion par type de bitume. Par rapport à la fabrication, un poste est monopolisé pour produire 800 à 2000 tonnes par jour. Un poste ne peut en outre fabriquer qu'une recette. Fabriquer plusieurs recettes en parallèle ne semble donc pas possible. Il n'y a de plus quasiment pas de turnover dans les équipes de pose, avec des chantiers sur lesquels il n'y a pas de bruit.

L'idée peut être intéressante, mais aujourd'hui c'est impensable. En effet, il s'agit d'une technique de pointe tant dans l'élaboration de la recette que de la qualité de la pose, qui dépend aussi du chef de chantier, voire de l'ouvrier qui est actif sur la machine. Cela se joue au degré près pour la mise en place.

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

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 8 avril 2022.

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