

**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 Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 14'120'000.- pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir-Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 avril 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Philippe Krieg (qui remplace José Durussel), Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze, MM Stéphane Rezso, José Durussel et François Pointet 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 infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département indique que ce projet se situe au cœur des projets de mobilité, puisque ce corps de métier regroupe à la fois les projets d'agglomération, les routes cantonales et communales, les passages inférieurs et les ponts supérieurs, les voies CFF, le tram et puis la mobilité douce. Ce projet est une mesure des mesures PALM de 2^{ème} génération, subventionnée en partie par la Confédération et par les deux communes concernées. Il s'agit d'élargir et de consolider le Pont Bleu en prévoyant une continuité des cheminements de mobilité douce. En parallèle, l'assainissement et l'élargissement du passage inférieur d'Epenex est prévu à la charge de la commune. Ces ouvrages se trouvent en continuité avec ceux réalisés sur la RC1. La difficulté sera de maintenir le cheminement, tout en sécurisant le franchissement des trains, du tram dans le futur et des voitures.

Une partie de l'ouvrage va être simplement élargie et assainie. Le pont a été construit dans les années 1970. L'on utilisait principalement la préfabrication, ce qui avait pour résultat d'être construit rapidement. Au long terme, ce type de ponts souffre de problème d'étanchéité en raison de l'utilisation de sel de déverglage, qui a provoqué des dégâts en dessous de la dalle au niveau des appuis et des entretoises.

Des éclatements de béton, de la corrosion et des dégâts structurels à l'ouvrage sont visibles. La partie droite sur les voies CFF montre une pile de béton située dans le gabarit de sécurité des trains. Le risque de déraillement et de choc contre la pile du béton est réel avec 150 trains par jour. Elle sera supprimée et les deux travées devront être refaites à neuf. Les CFF participent pour un montant d'environ CHF 1 mio.

La coupe du pont dans sa situation actuelle permet de mieux comprendre la situation avec ses deux voies de 3,5 m, ses parapets en béton de chaque côté en mauvais état et deux trottoirs d'environ 2 m de large de chaque côté. Côté Genève se trouvera une piste mixte de 3,5 m de large. C'est le côté de la future station de tram qui disposera d'une nouvelle rampe d'accès pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes. De l'autre côté, côté Lausanne, le trottoir sera maintenu sur demande de la commune de Crissier.

Les deux poutres les plus endommagées sont situées à l'extérieur. Elles seront remplacées par celles situées au-dessus des CFF. Cela permettra des économies et d'être sûr d'avoir des poutres réagissant de la même manière sur l'ensemble du pont.

Les voies CFF seront surmontées d'un treillis métallique bleu du même aspect que celui du pont historique d'avant les années 70. La partie amont verra un élargissement de la dalle qui sera assainie et l'ajout de parois antibruit. Le nouvel ouvrage sera construit sur une plateforme direction Genève et une grue géante le mettra en place en une nuit. Le trafic poids lourd sera dévié durant tout le chantier dès les sorties d'autoroute. Pendant cette période, des interruptions partielles et unidirectionnelles seront parfois mise en place depuis la gare du Marcolet en direction de l'EPFL. Une interruption totale de trafic devra être prévue en été 2019 d'une durée de 4 à 5 semaines pour l'opération coup de poing. Le spécialiste des ponts des CFF a développé cette technique avec la DGMR.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La réfection de ce pont et les mesures d'infrastructures prévues sont saluées par plusieurs Députés. Ce pont est en fin de vie avec un trafic en constante augmentation. Les deux futures jonctions autoroutières supplémentaires et l'augmentation du nombre de véhicules nécessitaient aussi une réfection urgente de ce pont et une réflexion au sujet de son ergonomie. La suppression de la pile centrale est une bonne chose, puisqu'elle n'est pas protégée latéralement comme c'est le cas des piles de ponts de la gare principale de Zurich. Il est nécessaire de favoriser la mobilité douce vis-à-vis des risques engendrés par le trafic, particulièrement pour les cyclistes.

La réfection de la RC 177 a-t-elle eu un effet sur la circulation dans ce périmètre ou un éventuel élargissement du pont a-t-il été étudié ?

L'effet n'est pas significatif dans le cas du Pont bleu concernant les poids lourds, puisque ce qui vient aujourd'hui sur la jonction de Crissier depuis Aclens repartira sur la jonction de Cossonay. L'élargissement du pont serait difficile puisque le pont est cerné d'un côté par la galerie du tunnel du Marcolet et de l'autre par le M1 et du bâti. On aurait uniquement un élargissement sur le pont, puis un resserrement juste après, ce qui n'aurait que peu d'intérêt. L'impact financier aurait aussi été important, puisque cela aurait rendu impossible la réutilisation des parties existantes du pont. Le projet est en cohérence avec la réfection de la RC 82. On a ainsi établi une cohérence sur ce tronçon entre le lac et la galerie de Marcolet.

La promotion de la mobilité douce est une bonne chose, le tunnel de Marcolet pourra-t-il être emprunté par la mobilité douce ?

On ne peut pas traverser la galerie de Marcolet à vélo pour des raisons de sécurité. Néanmoins, la continuité de la mobilité douce sera garantie jusqu'au carrefour suivant par un itinéraire situé par-dessus la galerie. Il est important de dévier les vélos hors d'une éventuelle zone à risque dès que possible, surtout dans le cas d'une route à fort trafic et empruntée par des poids lourds.

L'intégration de la mobilité douce est une problématique qui a souvent été débattue et demandée lors des débats des différents conseils communaux concernant leur participation à la réfection du pont. Le tunnel de Marcolet reste un bouchon pour la mobilité douce dans la région, malgré l'itinéraire de déstagement au-dessus du tunnel. C'est d'ailleurs interdit de se déplacer dans le tunnel en vélo. Une réflexion a-t-elle eu lieu par rapport au développement de la future caserne des pompiers de l'Ouest Lausannois dont l'emplacement pourrait se trouver à la sortie du pont? Des éclaircissements concernant une possible interconnexion entre le T1 et le M1 par le pont, puisque le T1 se situera au nord des voies et le M1 au sud des voies sont souhaités.

Des contacts ont eu lieu avec le SDIS. À ce jour, le camion échelle devrait être le seul à transiter par le pont. Le futur emplacement est encore en discussion, il n'y a pas eu de demandes d'aménagements particuliers. Une interconnexion par le pont n'est pas prévue.

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

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

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

Est-il prévu dans les soumissions d'utiliser des matériaux locaux dans le cahier des charges ?

Cela est strictement interdit par le droit marché public. Imposer l'origine des matériaux sans le fournir est discriminatoire et c'est un motif de fragilité pour l'adjudication en cas de recours. Le choix de la provenance des matériaux n'est possible que si le maître d'ouvrage fournit le matériau et demande que celui-ci soit utilisé. Les critères que nous utilisons font qu'il est intéressant pour les entreprises vaudoises de soumissionner dans notre canton. Elles remportent des marchés ici et hors du canton. Imposer un matériau vaudois pourrait créer une discrimination indirecte pour nos entreprises qui s'approvisionnent ailleurs. Il serait d'ailleurs intéressant de connaître les statistiques des marchés gagnés par les entreprises vaudoises sur les marchés externes et l'inverse.

Plusieurs entreprises locales ont soumissionné. C'est un sujet délicat. Il existe d'autres moyens conformes au marché public permettant d'établir un calibrage.

Les émissions de CO2 sont-elles un critère possible?

Les critères ne peuvent pas agir sur la fourniture, ni sur la provenance des matériaux. Cela a déjà été tranché par la justice et reste clair sur le plan juridique. Notre canton utilise des appels d'offres découpé en différents codes de frais de construction, ces appels d'offre permettent d'avoir plusieurs lots. Ces petits lots rendent possibles l'adjudication à des entreprises qui ne seraient pas concurrentielles dans le cas de grands chantiers sans s'allier en consortiums.

Un commissaire remarque que certaines communes ou villes attribuent l'ensemble des points à chacun des critères lors des marchés publics, autrement dit cinq points. Elles repoussent ensuite les entreprises en fonction des prix. Il est difficile de contester un tel refus, puisque l'entreprise a été jugée excellente sur tous les points sauf le prix. Cela n'est pas admissible. Comment les points sont-ils attribués par le canton de Vaud et cela pourrait-il être expliqué à la commission ? L'adjudication de la construction d'une école est citée en exemple.

L'adjudication répond à des règles précises et le prix n'est pas le seul critère utilisé pour motiver une décision. Le système par points peut permettre de prendre une entreprise sur un autre critère que le prix, comme le développement durable. En cas de recours, les notes de celui qui a acquis le marché sont automatiquement fournies.

Les critères de la grille d'évaluation sont détaillés et cela est décidé par un comité d'évaluation. Dans le cas du Pont Bleu, le prix compte pour 40% de la note totale, évalué selon la courbe au carré et non au cube pour ne pas défavoriser les vienne-ensuite dans le cas d'un chantier complexe. L'organisation a une pondération de 24%, 21% sont attribués à la qualité technique. Les 2 derniers pourcents sont attribués pour la qualité du projet. L'utilisation d'un label compte 4% et l'organisation interne 2%. Les références fournies par le candidat comptent pour 7%. Le critère des apprentis ne peut pas être utilisé dans le cas des contrats qui sont du ressort de l'OMC. Des critères d'élimination sont prévus. Chaque ouvrage fait l'objet d'une réflexion et la pondération des critères peut être modifiée selon les projets.

Les critères sont connus au moment du dépôt de l'offre afin que cela se décide de manière transparente et professionnelle. Tout est répertorié avec un PV et des documents motivant la décision. Les recours sont rares.

Une interrogation au sujet de la circulation sur le pont est formulée et il est demandé si la destruction du pont nécessite d'enlever les voies ?

La planification actuelle est expliquée et il est précisé les modalités de l'interruption du trafic et de la ligne de contact. Une passerelle provisoire sera en plus ajoutée pour faciliter la mobilité douce.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

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 06 mai 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard