

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX
TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ**

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 10'900'000.- pour financer des travaux d'entretien et d'aménagement de la RC 401-B-P entre Grandson et Vaumarcus ainsi que la création de bandes cyclables

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 15 décembre 2022, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Sonia Butera (qui remplace Mme Aude Billard), Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Yann Glayre (qui remplace M. Fabrice Tanner), Xavier de Haller, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mme Aude Billard et M. Fabrice Tanner étaient excusés.

Accompagnait Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH : M. Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR).

Mme Sylvie Chassot, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

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

Mme la Conseillère d'Etat présente ce projet, situé dans le Nord vaudois, entre Grandson et la limite territoriale vaudoise avec le Canton de Neuchâtel à Vaumarcus. Tronçon très fréquenté avant que les travaux autoroutiers ne s'y déploient, il a depuis lors connu une nette baisse de trafic ; il est temps d'y inclure une stratégie pour y faire circuler des vélos. Ce tronçon est principalement hors localité, il traverse 3 villages (Onnens, Corcelles-près-Concise et Concise), il est aussi un tronçon de délestage de l'autoroute en cas de difficultés ; par ailleurs y circulent deux lignes de transport public, d'où l'importance d'assurer une qualité et un confort de roulement satisfaisants.

Les travaux de réalisation font suite à un crédit d'étude accordé par la Cofin, de Fr. 275'000.-, soumissions rentrées en début d'année, donc avec une fiabilité des coûts importante eu égard à l'inflation.

Le chef de la division entretien ajoute que le projet s'étale sur 7,7 km, sur un tronçon qui n'a pas fait l'objet d'entretien lourd depuis l'ouverture de l'autoroute début des années 2000. Certains revêtements datent même de 1996 et nécessitent un entretien. Ce tronçon recevait 15'000 véhicules par jour avant l'ouverture de l'autoroute, contre 4'800 par jour aujourd'hui aux alentours de Grandson et plutôt 1'600 par jour du côté de Concise.

Le projet prévoit des travaux d'entretien, en totalité dans le domaine public, donc sans expropriation de tiers ni enquête publique. Le projet a été lancé préalablement à la stratégie vélo ; s'il n'est pas calibré de sorte à répondre à tous les objectifs de la stratégie vélo, il concourt quand même à l'idée que l'on se fait d'une

accessibilité multimodale et d'un partage de l'espace public prévoyant une largeur suffisamment grande pour marquer des bandes cyclables.

La nature des aménagements s'inscrit dans la prolongation de ce qui s'est fait du côté de Neuchâtel afin d'assurer une adéquation des aménagements cyclables des deux cantons. Par ailleurs, le dernier tronçon depuis Concise est un itinéraire *SuisseMobile* : la chaussée, très généreuse sur ce tronçon, permet de restituer des bandes cyclables généreuses d'un 1.8 m, tout en préservant des voies de circulation pour les transports individuels motorisés, les poids lourds et les transports publics.

Un maximum de l'état de la chaussée existante sera récupéré : si les couches de roulement et de liaison présentent des problèmes d'orniérage et de fissures, le cœur de la chaussée est, quant à lui, encore bon. La méthode sera principalement de raboter 8 cm sur l'ensemble du tronçon pour ensuite reconstruire une couche de liaison et une couche de roulement avec des matériaux, pour les couches de liaison tout comme pour les élargissements, recyclés. Un tapis neuf y sera posé. Cette dernière couche, fragile, exige une attention particulière et ne peut pas faire l'objet de recyclage.

La durée des travaux est prévue à 2 ans, avec un axe toujours ouvert à la circulation, l'espace étant suffisant pour assurer la sécurité des ouvriers, la fluidité du trafic, l'accessibilité également des transports publics. De courtes fermetures de certains tronçons seront nécessaires pour la pose de la couche de roulement : opérations coups de poing, ces étapes se déroulent en quelques jours seulement, quelques jours durant lesquels des déviations seront mises en place. Peut-être aussi ces travaux se feraient de nuit pour le dernier tronçon du côté de la frontière neuchâteloise qui ne présente aucune échappatoire entre la montagne, le lac et la voie CFF.

Le projet prévoit en outre un travail sur l'évacuation des eaux pour sécuriser certains endroits qui ne le sont pas, ainsi que la protection d'une paroi rocheuse sur environ 1 km afin d'éviter les chutes de pierres sur la chaussée.

3. DISCUSSION GENERALE

Le chef de la division entretien répond à une question écrite au sujet des passages à faune. Il indique que quatre passages à faune existent d'ores et déjà dans le secteur identifié aujourd'hui par la DGE : un passage supérieur, une coulisse (sorte de collecteur dans lequel passe un ruisseau et permet le passage de la petite faune), une estacade et un passage souterrain. Aussi, le tronçon de la Lance est relativement bien équipé pour laisser passer la faune. Les statistiques tenues entre 2017 et 2022 font état de collision avec 9 chevreuils qui ont été fauchés, un lynx en 2021 et un sanglier en 2017 et également, chose plus rare, 2 blaireaux en 2017.

Une Députée s'interroge sur la collaboration entre la DGE et la DGMR, à savoir à quels moments se font les liens.

Le chef de la division entretien explique que la DGMR collabore avec la DGE lors de requalifications principalement ; les sommes en jeu et l'emprise de ces passages à faune grèveraient le budget de manière importante sur ce projet par ailleurs bien équipé de 4 passages à faune. Il signale que cette collaboration sera intensifiée avec l'entrée en vigueur de la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager, avec notamment l'inscription d'une échéance pour définir les endroits où les conflits entre faune et infrastructure sont avérés.

Un Député demande où se situe la limite entre requalification et réfection : considérant le large différentiel de vitesse entre celle des vélos et celle des voitures dont la limite est fixée à 80 km/h, il demande si une baisse de la limitation de vitesse afin de garantir la sécurité des vélos équivaldrait nécessairement à un projet non plus de réfection, mais de requalification. En outre, il demande si les gabarits ne seraient pas suffisants pour envisager une séparation physique des deux trafics.

Le chef de la division entretien indique que des réflexions sur la vitesse se font principalement dans les milieux péri-urbains, comme par exemple devant l'EPFL ou en direction de Chavanne, afin aussi de faire face à d'autres enjeux tels que la protection contre le bruit ou la gestion des nombreux débouchés sur la route. Dans le cas qui occupe la commission, le tronçon se situe hors localités, sans milieux bâtis ou presque. Dès lors, la limitation de vitesse serait disproportionnée dans la pesée des intérêts sachant que les bandes cyclables présentent des gabarits autrement plus larges que les « bandes Covid », par exemple, sur lesquelles il s'avère parfois nécessaire pour les véhicules motorisés de rouler. La largeur permet ici une effective séparation des trafics, qui permet aussi aux automobilistes et aux camions de s'appropriier l'espace et d'adapter leur vitesse.

D'expérience, si les panneaux indicateurs ont leur efficacité, seul un aménagement physique permet d'efficacement ralentir un trafic.

S'il fallait faire une requalification avec révision des espaces routiers, les coûts et la durée du projet prendraient l'ascenseur : 5 à 6 ans (plutôt que 2) de travaux, pour des coûts d'approximativement Fr. 10 millions au km plutôt que pour l'entier du tronçon. En outre, le projet tel que présenté est passé au crible du guichet vélo de la DGMR : il a donc fait l'objet d'une analyse de l'accidentologie, de la vitesse, des besoins cyclables et répond aux normes.

La conseillère d'Etat rappelle que toute une série de projets était déjà ficelée avant l'adoption de la stratégie vélo, à savoir qu'ils avaient déjà fait l'objet d'examen et de projets : celui-ci en fait partie.

Un Député note que le projet, avec la création de deux bandes cyclables, offre une amélioration notable. Il pense qu'une limitation à 60 km/h serait difficile à accepter pour la population.

Un Député demande si le transfert de la route à la commune se fait en fonction de la limitation de vitesse : qu'en est-il d'un tronçon hors localité limité à 60 km/h ?

Le chef de la division entretien explique que la loi sur les chemins de 1811, spécificité vaudoise, introduit une distinction entre « en » et « hors » localité : cette loi stipulait que les traversées de localités étaient propriété des communes. En 2005, une extension de ce principe a fait coïncider le panneau d'entrée de la localité avec la propriété de la commune. La définition du panneau d'entrée de localité découle du droit fédéral, de l'ordonnance sur signalisation routière, qui stipule que l'entrée de localité se situe là où commence l'habitat dispersé. Une limitation à 60 km/h sur une route cantonale peut être admise en vertu de l'ordonnance sur la signalisation routière qui, à son article 108, offre 4 possibilités pour abaisser la vitesse : un danger, le besoin de protection de tiers, notamment cyclistes et piétons, la fluidité du trafic.

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

1.3 Caractéristiques et coûts des travaux

Un Député demande à quoi correspondent les Fr. 100'000.- « contrôle de qualité du maître de l'ouvrage » et ce qu'il en est des tarifs horaires.

Le chef de la division entretien indique que les « contrôles du maître d'ouvrage » sont des opérations de laboratoire menées pour vérifier la teneur des matériaux qui vont être livrés sur le chantier. Ce sont donc principalement des essais de laboratoire qui vont être mis en place sur les revêtements bitumineux qui sont définis par les normes VSS notamment ; donc pour s'assurer qu'à la fabrication, à la mise en œuvre puis lorsque le travail est terminé, que les matériaux sont conformes. Ces travaux de laboratoire doivent être sous-traités.

1.5 Descriptif des travaux d'aménagement

Une Députée note que les couches de base bitumineuses contiendront jusqu'à 60% de béton recyclé, 30% pour les couches de liaison. Elle demande sur quelle base sont fixés ces proportions et s'il serait possible de les augmenter.

Le chef de la division entretien indique qu'une norme VSS, en cours de révision, règle le domaine. Le Canton a été pionnier pour introduire des taux de recyclage beaucoup plus élevés que ce que prévoyait la norme depuis plus de 10 ans, ce qui a d'ailleurs fait l'objet d'une publication de l'association suisse de recyclage de matériaux de construction. La route est construite en sandwich, les couches de base étant assez épaisses, elles permettent un plus grand taux de matériaux recyclés. Il s'agit de trouver un équilibre entre matériaux recyclés et bitume autour sachant que le mélange doit être enrichi pour faire en sorte qu'il garde une certaine cohésion et résistance pour être durable.

Une couche de base tiendra 50 à 60 ans, une couche de liaison plutôt 45-50 ans et la durée de vie de la couche de roulement dépend de son utilisation : en milieu urbain ou péri urbain, avec revêtement phonoabsorbant : une quinzaine d'années et en pleine campagne, 25 à 30 ans. Si les recettes proposées pour les couches de fond sont très résistantes, plus on s'approche de la surface, plus les contraintes mécaniques du trafic entrent en ligne de compte.

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.

Noville, le 6 février 2023.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*