

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

Exposé des motifs et projets de décret accordant un crédit d'investissement de CHF 4'000'000.- pour financer le solde de la correction de la route RC 761d entre Puidoux et les Thioleyres, sur le territoire des communes de Puidoux et des Thioleyres

La commission, composée de M. Jean-Michel Favez (président) , Mme Pascale Manzini, MM. Jean-Marc Chollet (en remplacement de Mme Susanne Jungclaus Delarze), François Debluë, Pierre-Alain Favrod, Serge Melly, Jean-Jacques Truffer s'est réunie le 30 juin 2010 dans la salle du Bicentenaire.

M. François Marthaler, Conseiller d'Etat et Chef du Département des infrastructures représente le Conseil d'Etat, assisté de MM. Dominique Blanc, Chef du Service des routes, et Henri Bovay, Chef de projet. Mme Juliette Müller a pris les notes de séance, ce dont nous la remercions.

Préambule

La récente fusion de la commune des Thioleyres dans une entité plus grande (Oron) ne justifie pas de modification au titre de l'EMPD, la date de l'entrée en vigueur de cette fusion n'intervenant qu'après le traitement de cet EMP par la Commission et, probablement, par le Grand Conseil.

Présentation du projet

La RC 761d est une route secondaire d'intérêt régional reliant la région de Palézieux à Puidoux et sa jonction autoroutière.

Le crédit demandé vise à achever des travaux entamés et mis à l'enquête publique 13 ans en arrière et en partie déjà entrepris dès 1997 par étapes successives. La faible charge de trafic sur cette route a conduit au report des deux dernières étapes d'assainissement du tronçon à diverses reprises. Avec l'augmentation de la charge de trafic et la dégradation progressive de la chaussée (malgré des interventions ponctuelles d'entretien courant), il est maintenant devenu impératif d'entreprendre ces travaux. En effet, la superstructure de la chaussée est endommagée, les bords sont affaissés par le passages des poids lourds sur une route étroite, les dévers et profils en long sont déformés et la récolte des eaux de surface n'est pas optimale.

M. le Conseiller d'Etat précise que ces travaux se feront dans le respect des principes du développement durable, à savoir avec une attention particulière donnée aux impacts sur l'environnement et notamment aux questions de la récupération des eaux de ruissellement et de l'utilisation économe de matériaux de construction en partie recyclés.

A ce propos, certains commissaires s'inquiètent du surcoût qui serait lié au retard d'entretien du réseau routier vaudois. Cette perception n'est pas contredite par M. Marthaler, mais celui-ci souligne que le projet s'inscrit dans le cadre de la volonté du Conseil d'Etat d'améliorer la qualité du réseau des routes et de l'entretien de celui-ci et de mettre à disposition du Services des routes les

moyens pour ce faire. Ainsi, le gouvernement a décidé, dans le cadre d'une stratégie à l'horizon 2020, d'évaluer quels moyens permettraient de stopper la dégradation de l'état du réseau, ceci afin d'éviter de se trouver avec une grande masse de travaux à effectuer et des offres à la hausse. Il est aussi rappelé que les moyens destinés à l'entretien des routes ont été multipliés par 4 au cours des dernières années.

Bases légales

L'entretien des routes incombe à l'Etat sur les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al.1, lit a LRou). Lorsque c'est nécessaire, les tracés doivent être adaptés en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 Lrou), ce qui est le cas en l'espèce selon les normes professionnelles en vigueur (normes VSS et art. 12 Lrou). Cette dépense remplit donc la « condition du principe » pour être considérée comme étant une dépense liée.

Nature des travaux et descriptif du projet

Il est fait mention dans l'EMPD de la « découverte de matériaux bitumeux pollués ». Il convient de préciser qu'il s'agit de la présence de « HAP » (Hydrocarbure aromatique polycyclique), produit hautement cancérigène et peu dégradable, qui résulte de l'utilisation de certains produits ou sous-produits de l'industrie du charbon et du pétrole utilisés jusque dans les années 80. Il n'est pas possible de mettre de tels produits dans une décharge traditionnelle car ils pourraient contaminer les eaux. En outre, ces matériaux ne peuvent être recyclés et le coût de leur élimination (notamment) engendre une augmentation de la facture de l'entretien des routes.

Pour le reste, nous vous renvoyons au descriptif très complet figurant dans l'EMPD

Mobilité douce

L'EMPD précise que cet itinéraire ne fait pas partie de la stratégie cantonale vélo ni de SuisseMobile et qu'il n'y aurait pas de besoins spécifiques ou locaux et que dès lors aucun aménagement particulier n'a été intégré au projet.

La commission s'est donc penchée sur cette question, en regard notamment de la motion Devaud (janvier 2010), acceptée par le Grand Conseil: « Pour des bandes ou pistes cyclables lors de toute nouvelle construction, réfection ou correction de routes cantonales ».

Le Conseil d'Etat répondra bientôt à la motion Devaud en expliquant comment il entend prioriser les aménagements nécessaires en termes de pistes cyclables.

Pour le tronçon faisant l'objet du présent EMPD, le coût supplémentaire pour que la demande du motionnaire, et du Grand Conseil, soit satisfaite, dans le respect des bases légales et normes en vigueur, se monterait à CHF 1'600'000.-

Le rapporteur peut rejoindre le Conseiller d'Etat lorsque celui-ci estime qu'il n'est pas certain que tous les députés qui ont voté cette motion envisageaient véritablement des pistes cyclables au bord de chaque route. Cela coûterait en effet extrêmement cher ... Il ne faut cependant pas que l'acceptation d'une motion soit simplement considérée comme un signal donné par le Grand Conseil, mais bien rappeler le côté contraignant d'un tel texte, dès lors qu'il est accepté.

Un membre de la commission a observé un trottoir ainsi qu'une piste cyclable délimitée à l'aide d'une bande jaune peinte entre Puidoux-Gare et Puidoux-Village. Il est précisé que si une bande cyclable est réalisée, il faut en principe (légalement) une largeur supplémentaire de 1m50. Dans de nombreux cas, comme celui du tronçon entre Puidoux-Gare et Puidoux-Village, les bandes

cyclables sont marquées tout de même car elles fournissent une protection aux cyclistes, même en l'absence de la largeur supplémentaire requise. M. Marthaler signale que cette pratique n'est pas vraiment conforme et qu'elle pourrait donc théoriquement être contestée auprès d'un Tribunal mais cela n'a pas été le cas, et que, sur des routes peu fréquentées, cette solution représente véritablement une protection pour les cyclistes. Il est donc permis de se demander pourquoi une telle solution n'est pas plus souvent appliquée.

Malgré ces questions, remarques et considérations, aucun amendement n'est déposé pour modifier le projet du Conseil d'Etat et ainsi rendre le tronçon concerné conforme à la motion Devaud.

Votes sur les articles du décret

Art. 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité

Art. 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité

Art. 3

Le renvoi à l'art. 84 al.2 Cst-VD implique qu'un référendum ne sera pas possible sur cet objet. Dès lors la commission a également voté sur cet article du projet de décret afin que cet aspect figure dans le rapport de la commission.

L'article 3 est ainsi adopté à l'unanimité

Vote sur l'ensemble du projet de décret

Le projet de décret est adopté à l'unanimité.

Vote d'entrée en matière

A l'unanimité, la commission vote l'entrée en matière sur le projet de décret

Conclusion

La commission vous recommande à l'unanimité d'entrer en matière et d'accepter l'EMPD 398 tel que présenté.

Gland, le 15 août 2011

Le rapporteur :
(signé) *Jean-Michel Favez*