

**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 au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de
CHF 4'400'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 151
entre le Moulin-du-Choc et Aclens sur le territoire de la commune d'Aclens**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 20 mars 2014 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Annick Vuarnoz et Valérie Schwaar (remplaçant Eric Züger), ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-Marc Chollet (remplaçant Olivier Mayor), Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur. MM. Eric Züger et Olivier Mayor étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général de la DGMR), Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière DGMR), Laurent Tribolet (chef de la division entretien DGMR), Christian Robert-Grandpierre (ingénieur chef de projet DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

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

La cheffe du DIRH explique que cet EMPD concerne le tronçon de la RC 151 qui relie la plaine de Vufflens-Aclens à Morges. Ce tronçon qui relie l'Ouest lausannois au pied du Jura est dans un état de dégradation avancé. L'entretien a fait défaut : le revêtement supérieur se détache par plaques, provoquant affaissement et déformation de la chaussée. De plus, il y a des problèmes de sécurité liés aux virages sinueux, sur un tronçon accidentogène. D'où la proposition de mesures de corrections de courbes pour des impératifs de sécurité.

Dans ce secteur le passage des camions est délicat, notamment au niveau de l'épingle : les croisements ne sont possibles qu'avec l'arrêt d'un des deux camions, l'autre devant rouler au pas. Avec les problèmes de sécurité qui en découlent pour les autres usagers de la route. Pour améliorer cette situation, la chaussée sera élargie d'environ quatre mètres au niveau du virage en épingle.

En effet, sur ce tronçon passent 250 poids lourds par jour, en plus de 4500 véhicules légers. Ce qui signifie un certain nombre de croisements de poids lourds par jour. La plupart des accidents sont concentrés sur les quelques virages de ce tronçon. En plus du virage en épingle (cf. graphique en page 3 de l'EMPL), il est donc prévu d'améliorer la visibilité et le dévers dans ces virages.

3. DISCUSSION GENERALE

En améliorant les virages, on permet aussi de rouler plus vite, ce qui peut provoquer des accidents. Où se situe la limite, le bon équilibre pour qu'il y ait le moins possible d'accidents ?

Cela découle en premier lieu du bon sens. Dans ce cas, concernant le rayon des virages entre la situation qui prévaut et les normes VSS pour un croisement de camions à 80 km/h, la route a été dimensionnée pour permettre un croisement à 60 km/h dans les virages, des vitesses qui correspondent à la réalité. Sur cette base, on a calculé le rayon et la largeur de la chaussée dans les virages.

Il semble a priori que ce n'est pas une route dangereuse, qu'on pourrait prendre des mesures pour limiter la vitesse dans les virages. Ce qui, il est vrai, ne faciliterait pas le croisement des poids lourds.

Une telle analyse a été faite : la plupart des accidents sont dus à des dérapages ou des pertes de maîtrise du véhicule, en partie liés à la géométrie de la route. De plus, il y a eu quelques collisions frontales. Cela est essentiellement lié au tracé, notamment à cause des problèmes de visibilité : un véhicule qui s'engage dans un virage ne voit pas s'il y a un véhicule dans l'autre sens.

Est-ce plutôt la diminution du rayon ou l'amélioration de la visibilité qui améliore la situation ?

C'est l'amélioration de la visibilité. De plus, si on faisait des « routes de montagne en plaine », cela diminuerait la vitesse mais n'irait pas avec l'objectif de fluidité du trafic.

Ces travaux interviendront-ils assez vite pour servir de route de déviation lors des éventuels travaux pour la RC 177 ?

C'est l'état de la chaussée et l'accidentologie qui justifient cet EMPD. Indépendamment de la construction de la RC 177, qui provoquera probablement un débat public. Si la RC 177 devait être réalisée, cela se ferait parallèlement au nœud de Crissier. Dès lors, on se retrouverait avec plusieurs interventions dans le même périmètre, et des problèmes d'accessibilité. Cet EMPD aurait dès lors réglé auparavant l'accès à la zone industrielle par la RC 151. De plus, dans l'EMPD 147 examiné parallèlement, il est prévu de refaire le revêtement de la RC 176, ce qui faciliterait également la mise en place du délestage lors de l'éventuelle création de la RC 177.

Pourquoi ne pose-t-on pas de bandes cyclables sur ce tronçon à l'occasion de ces travaux ?

La stratégie deux roues repose sur l'idée qu'on équipe de bandes cyclables là où cela s'insère dans un réseau d'agglomération ou dans le réseau cantonal, dans la mesure où la chaussée le permet. Ici, il s'agit d'un tronçon de route qui est principalement utilisé par des camions dans un secteur où l'utilisation du vélo est faible (20 vélos par jour selon les comptages), d'une part, et où ce tronçon ne permet pas de relier deux éléments d'un réseau cycliste, d'autre part. Par ailleurs, dans ce secteur, l'axe de rabattement « naturel » pour les cyclistes est la RC 176, qui relie de village d'Aclens à la gare de Vufflens. Dès lors on n'encourage pas les cyclistes à prendre cette montée.

De plus, la Coop a établi un plan de mobilité lors de l'implantation du centre de logistique. Il est apparu que la problématique de la mobilité concerne essentiellement des personnes venant de l'agglomération lausannoise ou de l'Ouest lausannois. La réflexion sur les aménagements pour les cyclistes vise dès lors à favoriser les cheminements depuis Renens et Bussigny, d'où viennent les principaux flux de transports, par un itinéraire longeant la Venoge.

Combien coûte le marquage d'une bande cyclable ?

Le marquage lui-même ne coûte que Fr. 6.- le mètre. Toutefois, la route doit avoir en 1m20 et 1m50 de largeur supplémentaire pour permettre la pose de bandes cyclables à une vitesse de croisement prévue. Ce qui aurait un autre coût.

Peut utiliser les accotements pour marquer des bandes cyclables ?

Ces accotements seront couverts de graves ou de végétation et ne sont dès lors pas carrossables.

En ralentissant le trafic, pourrait-on tout de même poser des bandes cyclables ?

Ce n'est pas un marquage sur la chaussée qui va avoir pour effet de diminuer la vitesse des véhicules, notamment dans les virages. Pour assurer la sécurité des cyclistes hors traversée de localité, il faut de vraies bandes cyclables. Si on peut dans les localités équiper des tronçons plus étroits avec des bandes cyclables et s'attendre à ce que les automobilistes adaptent leur vitesse, hors traversée de localité il faut élargir la chaussée pour permettre la pose de bandes cyclables.

Pour créer un tel réseau il faut bien commencer quelque part. Ne faudrait-il donc pas profiter d'un tel investissement pour équiper ce tronçon de bandes cyclables. La réflexion par itinéraire a en effet ses limites : on se situe dans une région où les choses évoluent, et il est dommage que l'on ne prenne pas en compte les cyclistes. De plus, le trafic poids lourds nécessite d'autant plus de sécuriser d'autres modes de transports, notamment les cyclistes.

Selon les comptages, il y a vingt vélos/jour sur ce tronçon. Si nul ne conteste l'intérêt de mettre en place des pistes cyclables, il faut aussi évaluer la proportionnalité entre l'investissement et les besoins, cibler l'investissement soit là où il y a du trafic vélo soit pour développer le réseau cantonal cycliste.

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

1.4 Descriptif des travaux

Une partie de la route est en traversée de localité. L'intervention est-elle coordonnée avec la commune ?

Il y a un accord avec la commune, laquelle paie les travaux en traversée de localité.

On lit page 6 que « deux poids lourds doivent pouvoir se croiser sans problème. Dans les lignes droites, cela implique en principe une largeur de 7.10 m (norme SN 640 201) ». Cette norme est-elle en principe utilisée, et comment sont décidées les exceptions par rapport à cette norme ?

On se situe dans un tronçon de route sinueux, les poids lourds à la montée ne vont pas excéder les 50 à 60 km/h. Dès lors on peut réduire un peu la voirie, ce d'autant plus que l'on est dans une zone agricole et qu'il s'agit d'éviter d'empiéter sur les surfaces d'assolement.

Où sont pris les 4299 m² de surfaces agricoles et horticoles expropriées, sur la réserve cantonale ?

La cheffe du DIRH le confirme.

1.6 Risques liés à la non réalisation de ce projet

Concernant les indices I1, I2, I3 de l'état de la chaussée, la même analyse est-elle menée au niveau communal ?

Le canton effectue à l'aide d'un véhicule un relevé systématique chaque cinq ans. La machine n'est pas arrêtée lors de traversée de localités. Les données existent pour les tronçons des RC en traversée de localité, la commune ayant la possibilité d'utiliser la base de données Mistra mise en place par la Confédération où on trouve les données agrégées. Ceci dit, la stratégie d'entretien et d'auscultation relève des communes.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

L'article 1 est adopté par 14 voix pour et une abstention.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Par 14 voix pour et une abstention, la commission adopte le projet de décret.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

Par 14 voix pour et une abstention, la commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret.

Oron-la-Ville, le 28 mars 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*