canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

DECEMBRE 2014 RC-193

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 4'180'000.- pour financer la réalisation du déplacement de la route de Romanel, RC 448-B-P, dans le cadre du dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 11 décembre 2014 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger, Daniel Brélaz, Michele Mossi, Alexandre Rydlo, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général DGMR) et Pierre Bays, chef division infrastructure routière à la DGMR.

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

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

Cet EMPD s'inscrit dans la suite des travaux prévus pour augmenter la capacité des jonctions autoroutières aux alentours de l'agglomération lausannoise. Le doublement de la jonction de la Blécherette est prévu pour répondre à la surcharge de la pénétrante nord de l'agglomération. Cela s'inscrit dans la vision générale de la mobilité du PALM qui modifie la vision des autoroutes : initialement construites pour relier la Suisse aux autres pays, ou les villes entre elles, elles jouent de plus en plus un rôle de délestage pour éviter les traversées de localité dans une vision d'accessibilité par poche dans l'agglomération ; le but du doublement de la jonction de la Blécherette est dès lors de répondre à cette fonctionnalité d'accès par poche à l'agglomération, dans le cas présent le nord de Lausanne. Deux autres jonctions sont prévues dans le sud-ouest de l'agglomération de Lausanne : celles de Chavannes et d'Ecublens. Les travaux liés à l'autoroute sont menés par l'OFROU, la tâche des cantons étant d'adapter les gabarits des routes cantonales et communales. Cette route de Romanel fait aussi partie des mesures prévues dans le cadre du Plan OPAir 2005. On profite également de cette intervention pour réaliser un itinéraire cyclable, et on se réserve la possibilité de créer une voie de bus dans ce secteur appelé à se développer à l'avenir, notamment au vu du projet Métamorphose.

Le nouveau tracé longera les hangars de l'aéroport depuis le carrefour du Solitaire. Le stade et les terrains de sport prévu par Métamorphose seront construits à l'est de cette future route. Dans ce projet il y a plusieurs partenaires : la Ville de Lausanne avec laquelle une convention a été signée, laquelle investira 1,5 millions – qui ont déjà été votés en janvier 2014 ; l'OFROU, qui s'est engagé à participer à hauteur de 1,3 millions, montants indexés qui seront versés sur la base des décomptes finaux.

Les objectifs du projet sont d'augmenter la capacité à l'entrée de Lausanne, de sécuriser ce tronçon et d'améliorer la mobilité douce par la création d'une piste mixte séparée de la chaussée, côté est. Pour la réalisation, on va travailler en deux phases : dans la première phase création de la piste mixte à l'est et de la route (une voie de circulation de direction de Romanel, deux en direction de Lausanne), avec entre deux une zone herbeuse – zone qui permettra d'accueillir dans une deuxième phase une voie bus en site propre. L'évacuation de eaux claires de surface, les conduites de gaz, d'eau, d'eaux usées, etc. – en coordination de la ville de Lausanne – sont placées sous la piste mixte dédiée à la mobilité douce afin que les interventions sur les réseaux ne perturbent pas la zone motorisée. Pour l'évacuation des eaux de surface, il y aura un bassin de rétention et de décantation tout en bas vers le carrefour de la Blécherette pour les traiter et en régulariser le débit avant de les envoyer en aval.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Concernant la récupération des eaux, une partie sera filtrée par la terre. Cela signifie-t-il qu'il faudra un jour enlever cette terre pour la traiter de manière spécifique ?

Deux systèmes coexistent : des bassins à la sortie conçus pour être purgés régulièrement et, en amont, des systèmes par filtration qui devront probablement être purgés dans une cinquantaine d'années. Pour augmenter la durée de vie de ces secteurs de filtration, on met un agio textile autour du goulet qui filtre déjà une partie des particules et assure que la zone de filtration durera le plus longtemps possible.

Cette route va-t-elle obérer les possibles développements de l'aéroport de la Blécherette ?

Cette correction routière est un projet qui remonte à des décennies et a toujours été intégrée à l'aéroport de la Blécherette ; en particulier, les halles actuelles ont été pensées en fonction de cette route. Ceci dit, il convient de rappeler que les contraintes liées au développement des aéroports sont de deux natures : les zones de bruit et les obstacles à la navigation aérienne, l'ensemble de ces questions étant coordonnées avec le présent projet routier.

Des tronçons seront à trois voies et d'autres à quatre voies. Pourquoi n'a-t-on pas prévu quatre voies sur l'ensemble du tronçon ?

Il s'agit dans ce genre de projets de déterminer le gabarit nécessaire, et manifestement deux voies auraient été insuffisantes, et le gabarit acceptable, celui-ce ne pouvant pas être de quatre ou cinq voies sur l'ensemble du tronçon ! Le projet final est un compromis qui permet d'absorber le trafic automobile, de mettre en place une solution pour la mobilité douce et de prévoir le développement des TP dans cette zone de l'agglomération. De plus, il faut avoir à l'esprit que pour la fluidité d'une route, c'est la capacité aux carrefours qui est déterminante, lesquels nécessitent des voies supplémentaires notamment pour les présélections.

Il n'y a pas d'acquisition de terrain. Y aura-t-il une emprise sur les terres agricoles ?

En effet, l'entier des terrains appartient à la commune de Lausanne et sont affectés depuis longtemps à ce développement routier. La route actuelle va être déconstruite et adaptée : elle servira à maintenir un passage entre les terrains de sport. S'il n'est pas mentionné de frais d'acquisition de terrain, c'est qu'ils entrent dans le cadre de la convention conclue avec la commune de Lausanne.

Un montant de Fr. 100'000.- est prévu pour la démolition de bâtiment. De quoi s'agit-il ?

Il s'agit d'un bâtiment qui se situait sur le tracé de la route, lequel a déjà été démoli.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.6 Coût du projet de déplacement de la RC 448

Le compte 333 « compensation écologique » est doté de Fr. 40'000.-, et le compte 334 « Fouilles archéologiques » de Fr. 77'000.- De quoi s'agit-il ?

Le compte 333 est une provision pour les surfaces d'assolement (SDA). Concernant les fouilles archéologiques, le SIPAL n'a pas fait de remarques particulières lors de l'examen préalable du projet, mais a posé des questions lors de l'établissement de l'EMPD : une provision a donc été prévue, qui sera levée le cas échéant suite à des sondages. A priori, ce n'est pas une zone où on s'attend à des découvertes archéologiques.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'180'000.- pour financer la réalisation du déplacement de la route de Romanel, RC 448-B-P, dans le cadre du dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

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.

Vote final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

Entrée en matière sur le projet de décret

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 16 décembre 2014.

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux