

**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 3'550'000.- pour financer la réalisation de la modification d'un carrefour avec création d'une voie de présélection pour les transports publics, la création d'un trottoir mixte et la réfection de la route sur la RC 1 à Dully

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 2 juillet 2015 au Château Maison Blanche, Route de Corbeyrier, 1853 Yverne, et était composée de Mme Ginette Duvoisin, de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, Eric Züger, François Debluë, Filip Uffer (en remplacement de Mme Myriam Romano-Malagrifa) et Philippe Modoux, président et rapporteur. Etaient excusés MM. Michele Mossi, Daniel Brélaz et Laurent Miéville.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général de la DGMR) et Pierre Bays (chef de la 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 continuité des éléments que le Grand Conseil a déjà eu l'occasion de traiter concernant la requalification de la RC-1. Il s'agit ici du tronçon entre Rolle et Gland, avec un niveau d'intervention et d'investissement de plus petite envergure que ceux précédemment traités, par exemple au niveau de l'UNIL ou de l'EPFL. Ce projet vise à mettre en cohérence la route à l'évolution du trafic, en particulier en matière de cohabitation entre les divers modes de transports, en utilisant la voirie existante mais en l'adaptant aux besoins. Il s'agit notamment de prolonger le trottoir mixte du côté Nord de la chaussée, sans rupture à l'intersection du giratoire, et du côté Sud de la chaussée, de créer des bandes cyclables, avec en parallèle une adaptation des arrêts de bus, vu le développement des réseaux de bus menés par Région Nyon. La réalisation du carrefour permet également de ne pas bloquer le trafic quand on remonte du côté de Dully, en évitant la saturation du trafic lors du « tourner à gauche ». L'autre élément de cet EMPD est la réfection de cette route très endommagée. Dans le détail, ce projet comprend :

- l'entretien de la chaussée ainsi que de certains murs le long de la chaussée, qui devront en partie être déplacés et reconstruits à l'identique, du moins en apparence ;
- concernant la mobilité douce, la piste mixte actuelle depuis Rolle en direction de Gland connaît quelques interruptions : l'idée est de la prolonger sous forme de piste mixte jusqu'au carrefour du Pralet, puis d'un trottoir séparé d'une bande cyclable sur la chaussée ;
- l'entretien du voûtage sur la Dullive, situé au Sud des 660 m concernés ;

- la sécurisation du carrefour, notamment par la création de voies de présélection pour les bus : entre 2009 et 2014, on a en effet répertorié cinq accidents provoquant un mort, un blessé grave et deux blessés légers, et un accident avec des dégâts matériels ;
- ce projet impliquera des renforcements et / ou élargissements de banquettes, et permettra la mise à jour de l'évacuation des eaux claires.

Afin de ne pas perturber l'exploitation viticole dans ce secteur, les travaux débiteront fin octobre et se termineront au printemps 2016. A noter que ce projet implique d'arracher environ 2000 m² de vigne durant les travaux, qui seront replantés après coup, et nécessite d'exproprier 571 m² qui font partie de l'enquête et de l'enquête complémentaires, qui sont closes.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il s'agit de la quatrième étape de la requalification de la RC-1. Y a-t-il au niveau des études une vue globale sur les tronçons qui doivent être réfectionnés ? Pourrait-on s'économiser quelques frais d'étude ou doit-on faire une étude particulière pour chaque projet ?

C'est au niveau des Projets d'agglomération Lausanne-Morges et franco-valdo-genevois qu'a été menée l'étude globale et ont posés les principes directeurs de requalification de la RC-1. Ces principes de requalification de l'ensemble de la RC-1 fournissent un catalogue de mesures. Au niveau de chaque tronçon, il s'agit d'analyser les spécificités locales pour établir quelles mesures il y a lieu d'appliquer dans les situations concrètes. Sur un tronçon traité en une étape, plusieurs principes peuvent s'appliquer en fonction des situations locales, des accès privés, etc. L'idée est d'avoir une continuité sur les aspects d'utilisation de la chaussée, des éléments paysagers, de séparation des flux, mais chaque projet étant spécifique, il doit être étudié pour lui-même. La coordination et le suivi de ces principes directeurs sont assurés par les services de l'Etat. Pour les coûts d'études, c'est donc sur l'établissement des principes de base qu'il était possible de mettre les moyens en commun.

Pour chaque projet, la réalisation temporelle ainsi que les intervenants concernés diffèrent. Il s'agit notamment de mener des conventions de financement spécifiques avec les communes territoriales concernées. Ces démarches nécessitent dès lors une approche spécifique, afin de trouver les solutions les plus économes, notamment en matière d'expropriation, car les accords avec les communes et les propriétaires concernés ne sont pas toujours faciles à mettre en place.

L'ensemble du tronçon restera-t-il à 80 km/h ou la vitesse sera-t-elle abaissée ?

Sur une route cantonale hors traversée de localité, le principe de base est la vitesse de 80 km/h. Les projets et aménagements en découlant sont réalisés sur la base de critères dont l'un est la vitesse. Une fois la route réalisée, il y a possibilité de revoir cette vitesse, sur la base d'une procédure qui transite par la Commission consultative de la circulation CCC (art. 6 LVCR et art. 29 et ss. RLVCR), laquelle comprend une sous-commission pour les limitations de vitesse. Cette commission planche chaque année sur une série de demandes, qui font l'objet d'une analyse approfondie, y compris des comptages et des pointages de vitesses effectives sur les tronçons concernés. C'est notamment à la commune d'initier une procédure de limitation de la vitesse. La CCC a une composition large¹, et préavise sur les demandes. La décision suite au préavis de la CCC appartient au directeur général de la DGMR. En règle générale il suit l'avis de la CCC, étant réservé certains cas spéciaux, par exemple lorsqu'il y a désaccord entre la CCC et la sous-commission pour les limitations de vitesse.

¹ Art. 29 RLVCR : « Elle comprend : un représentant du service en charge des routes ; un représentant du service en charge de la mobilité ; le président de la sous-commission pour les limitations de vitesse ; un représentant de la Gendarmerie ; un représentant du service en charge des automobiles ; un représentant du service en charge de l'aménagement du territoire ; un représentant du Ministère public ; un représentant des autorités judiciaires ; un représentant des polices communales ; un représentant de l'Union des communes vaudoises ; un représentant du comité vaudois du Touring-Club Suisse ; un représentant du comité vaudois de l'Automobile-Club de Suisse ; un représentant de la section vaudoise de l'Association suisse des transports routiers ; un représentant du comité de l'Association vaudoise du tourisme pédestre ; un représentant de l'Association transport et environnement (ATE) ; un représentant de l'Association des communes vaudoises ; un représentant de l'Association Pro Vélo ; un représentant de l'Union vaudoise des transports publics ».

En quelle classe de protection est le mur qui sera déplacé et reconstruit avec la même apparence ?

Ce mur figure à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques. Il sera démoli, et un nouveau reconstruit en amont : pour conserver son apparence, on va utiliser les pierres du mur actuel.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.9 Descriptif des travaux à réaliser

La réfection de la voûte du petit tunnel sur la Dullive est-elle due au fait qu'elle est en train de s'affaïsser, ou est-ce simplement dû à l'âge de cet ouvrage d'art ?

Il s'agit d'entretien courant et non pas d'une intervention liée à une situation de danger. La réfection n'aura pas d'impact sur les charges admissibles pour cet ouvrage.

1.12 Crédit d'ouvrage sollicité

Concernant les acquisitions de terrain, pour 571 m² de terrains viticole est prévu un montant de rachat de Fr. 45'000.-, ce qui fait un montant de Fr. 80.-/m². Bien qu'il faille exproprier, ce n'est pas le coût du marché pour les surfaces viticoles. Ce prix n'est-il pas trop élevé ?

On ne peut pas toujours diviser le montant des indemnisations par le nombre de m² de terrains pour comprendre le coût d'une expropriation. En effet, le montant comprend parfois des indemnités pour compenser les inconvénients comme la forme de la parcelle, ou d'autres frais comme, en matière viticole, une indemnité par tête de vigne lorsqu'on les fait reculer. L'indemnisation par m² est donc probablement nettement inférieure à Fr. 80.-/m².

Que finance le montant de Fr. 210'829.- apporté par la commune de Dully ?

Le montant apporté par la commune de Dully concerne la moitié du trottoir ainsi qu'une présélection.

5. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'OUVRAGE DE CHF 3'550'000.- POUR FINANCER LA RÉALISATION DE LA MODIFICATION D'UN CARREFOUR AVEC CRÉATION D'UNE VOIE DE PRÉSÉLECTION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS, LA CRÉATION D'UN TROTTOIR MIXTE ET LA RÉFECTION DE LA ROUTE SUR LA RC 1 À DULLY

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

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

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 12 députés présents.

Oron-la-Ville, le 9 juillet 2015

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*