

**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
4'500'000.- pour financer la part cantonale pour la réalisation du projet RC 75 Morges –
Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 janvier 2019, à bord du bateau historique « Montreux », Chantier Naval CGN, Avenue de Rhodanie 17, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Alexandre Rydlo était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, directeur de la division infrastructure (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département décrit le projet à la commission. Il s'agit d'un tracé de mobilité douce entre Morges et Echichens. Dans ce projet, une extension était prévue à Monnaz. Or, les propriétaires fonciers se sont opposés à l'extension à Monnaz et ont gagné leur recours au TC. Les autorités ont dès lors décidé de ne pas freiner la réalisation de ce tronçon très attendu, en attendant des temps meilleurs sur le tronçon de Monnaz. Le tronçon Morges-Echichens est roulant, en pente et surtout dangereux pour les piétons et les cyclistes. Il relie le Gymnase de Morges et l'Ecole professionnelle de Marcelin. Cet axe est utilisé par des usagers avec des moyens de mobilité douce. Ce projet entre en résonnance avec ce qui est réalisé dans le PALM. Cette mesure ne fait pas partie du PALM, mais elle est en cohérence avec les mesures du PALM. La cohérence avec la stratégie vélo du CE est également garantie. Les principes d'aménagement ont été déterminés en collaboration entre le canton et les communes, car il y a des parts en traversée de localité et des parts hors traversée de localité. Les principes de financement obéissent aussi à cette règle. Le réseau sous-terrain est pris en charge par l'Association intercommunale pour l'Epuración des eaux de la Région Morgienne (ERM), la Romande énergie et Swisscom. Ce projet nécessite des aménagements importants pour réaliser cette sécurisation.

Il est constaté qu'aucun aménagement, ni cycliste, ni piéton, n'est disponible dans le secteur évoqué. La situation n'est pas favorable, avec des sentiers en bord de route qui ne sont pas sécurisés ni éclairés. L'état de la chaussée est dégradé, avec un trafic poids lourds en augmentation dans ce secteur depuis quelques années. Se posent des questions d'entretien et de création d'aménagements de mobilité douce. L'assainissement des murs, qui appartiennent à des tiers privés, sera pris en charge, car ils sont impactés par le projet. L'arrêt de bus sur le carrefour en direction de Monnaz est bucolique, mais il n'est pas accessible par un trottoir et se situe dans un virage. Il n'est de plus pas conforme à la LHand. Une piste mixte sera réalisée à la montée. A la descente, la différence de vitesse entre les véhicules motorisés et les cyclistes n'est pas suffisante pour créer

un aménagement. Le nouveau mur créé sera cofinancé par la commune à hauteur de 25 % pour limiter les emprises et réaliser la piste mixte dans les secteurs où la topographie ne permet pas de travailler en remblai. Le carrefour va être modifié en rajoutant des îlots, des passages piétons, des trottoirs pour accéder aux arrêts de bus. Les arrêts de bus seront déplacés sur la branche du carrefour en direction de Monnaz et seront conformes à la LHand. Le carrefour sera sécurisé pour les transports motorisés, les cyclistes et les piétons.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La future loi bloque-t-elle les projets routiers votés ces dernières années, notamment au vu de la compensation des terrains agricoles ? Sur la base d'un exemple de la commune de St Légier, où pour éviter la pollution lumineuse, des luminaires vont être déposés, des précisions sur l'éclairage public sont souhaitées.

Pour ce projet, les SDA ne sont pas concernées. Il s'agit soit de terrains privés, soit de vignes, qui ne sont pas des SDA. La DGMR est en contact étroit avec le SDT, et l'emprise n'est pas impossible, mais elle doit être justifiée par un intérêt public prépondérant. La variante choisie doit démontrer qu'elle prend la surface minimale de SDA. Indépendamment de la future loi, une négociation a déjà lieu à chaque fois.

Il est précisé que la problématique a été inversée. Auparavant, un projet était développé, et la question des SDA était traitée à la fin, ce qui ne permettait pas d'être économe. Aujourd'hui, les SDA sont le point de départ de l'avant-projet. Il est dès lors plus facile de trouver des solutions car l'impact est réduit de manière significative.

Un commissaire déclare ses intérêts comme Syndic de Morges, et indique que l'éclairage public est une compétence de la ville de Morges. La ville est concernée et intéressée à ce que ces travaux se fassent. La part de la ville de Morges qui figure dans cet EMPD est celle qui est conventionnée, la ville ayant d'autres investissements sur ce tronçon. Un préavis pour un montant de CHF 2 mio est actuellement sollicité auprès du Conseil communal. Un éclairage public est prévu le long du tracé. C'est un éclairage LED dont l'intensité augmente et diminue, et qui est surtout destiné aux piétons. Techniquement, le passage des voitures ne devrait pas déclencher l'éclairage public. Une discussion a eu lieu en Municipalité concernant la quantité juste de mâts d'éclairage. Ce tronçon dangereux n'est pas sécurisé pour la mobilité douce, avec un trafic en augmentation. Comme la route est en pente, rien n'incite le transfert vers la mobilité douce. Cette réalisation est bienvenue et ce tronçon est un aboutissement sur une pénétrante importante de la ville de Morges. Cette route cantonale en traversée de localité à partir du Gymnase de Morges a fait l'objet d'une grosse rénovation ces dernières années sur 1.2 km à l'intérieur de la ville de Morges. CHF 9.6 mio ont été investis par la ville, subventions non déduites, pour les deux premiers tronçons. Il attend de pouvoir achever le parcours, pour permettre aux piétons et cyclistes de poursuivre leur trajet en toute sécurité. Les travaux ont été longs et pénibles, et les 30 mois de travaux annoncés seront pénibles mais nécessaires.

Il est précisé que pour ce projet, le maître d'ouvrage est l'Etat de Vaud. Concernant le subventionnement, les communes sont éligibles pour la part cantonale au titre de l'article 56 LRou pour la partie en traversée de localité. La traversée hors localité est uniquement à la charge du canton.

Des précisions concernant les opposants de la commune de Monnaz, qui ont obtenu gain de cause devant les tribunaux, notamment concernant les motifs de leurs oppositions sont demandées.

Les riverains se sont opposés aux aménagements nécessaires à la réalisation des aménagements de mobilité douce. Pour le TC, l'intérêt public n'était pas suffisant pour justifier les emprises sur des terrains privés dont la valeur était significative.

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

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.1 Préambule

Comment la DGMR est-elle arrivée à ce tronçon en particulier, et quelle est la planification pour d'autres tronçons, à proximité d'une agglomération, comme par exemple celui entre Ollon et Aigle ? La planification relève-t-elle uniquement du canton, ou le canton est-il réceptif aux demandes des communes ?

La DGMR dispose et maintient à jour une liste de près de 300 projets dans le canton. Ces projets sont priorisés chaque année dans le cadre du processus budgétaire. Un des critères important de priorisation est l'état de la chaussée. L'on saisit l'opportunité des travaux d'entretien de la chaussée pour réaliser ces aménagements. Sur un tronçon neuf, le niveau de priorisation sera plutôt bas afin de rentabiliser l'investissement sur l'entretien.

La première séance concernant ce projet a eu lieu en 2006. Cela fait 13 ans que ce projet est en cours et il s'agit de son aboutissement.

Le canton investit un budget de 80 mio pour les routes cantonales par an. Il ne sert donc à rien de réserver des TCA en bloquant des projets qui seraient mûrs pour y mettre des projets qui ne peuvent se réaliser. Le roulement doit tenir compte de la faisabilité immédiate.

De nombreux projets sont prévus et les voyers effectuent un gros travail avec les communes pour identifier les tronçons problématiques, sous l'angle de l'entretien, de la dangerosité, etc. Ils remontent ensuite les informations au canton, où les demandes sont priorisées. Les communes sont donc un des éléments d'entrée par l'intermédiaire des voyers. Il y a ensuite différents échelons, avec des aménagements possibles au budget ordinaire, ou des projets de plus grande ampleur qui font l'objet d'une demande de crédit.

Il est évoqué un aspect important qui est le fait que les communes doivent être d'accord de financer leur part.

3. Conséquences du projet de décret

L'EMPD 97 voté par le Grand Conseil concernant les mesures en faveur des deux-roues non motorisés est évoqué. Comment se répartissent les subsides ?

Le périmètre de l'EMPD 97 concerne le financement et le subventionnement de tronçons en traversée de localité qui ont déjà bénéficié d'un financement du fonds d'agglomération au niveau fédéral. Le projet du jour concerne uniquement le canton de Vaud et ne fait pas partie de ce financement.

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.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 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.

Froideville, le 24 février 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard