

**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 2'000'000.- pour financer la requalification de la route cantonale RC 69 sur la Commune de Tolochenaz

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 16 mai 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, 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, Denis Rubattel (qui remplace Pierre-Alain Favrod), Daniel Ruch (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Pierre-Alain Favrod étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructures (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 présente ce projet qui concerne l'agglomération Lausanne-Morges pour un paquet de mesures de mobilité douce retenues par la Confédération. Il s'agit d'une adaptation d'un axe qui relie Morges aux hauts de Morges en direction de Lully et Lussy. Il comprend une adaptation du giratoire, du trottoir, la réalisation d'une bande cyclable à la descente et d'une piste mixte à la montée. Les collecteurs, propriété entre le canton et la commune, seront refaits avec une répartition classique des coûts à charge. L'EMPD intègre les coûts à charge du canton, indépendamment des coûts communaux.

Le profil de la situation existante montre des trottoirs étroits et aucun d'aménagement pour la mobilité douce. Les travaux proposés sont dans la continuité de ce qui a été réalisé dans ce secteur en 2018, un chantier réalisé avec l'EMPD qui concernait les mesures en faveur du bruit. Le giratoire devra être corrigé en raison de l'accidentologie, la déviation de la circulation étant trop faible, ce qui permet de passer le giratoire à haute vitesse. Le profil type de la route à construire prévoit une piste mixte à la montée, protégée du trafic, et à la descente, une bande cyclable, avec un trottoir de 1.5 m. Les îlots seront refaits en conformité avec les normes de sécurité.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

De quelle année date ce giratoire, car même s'il est assez direct, il est quand même fonctionnel ? Ces giratoires ralentissent le trafic, mais il est remarqué que certains semi-remorques peinent à les traverser.

Ce n'est pas le cœur de l'intervention. La requalification a pour conséquence que l'on refait le profil de la route, y compris l'accès au giratoire. Il s'agit de le remettre en état, avec une géométrie beaucoup plus sécuritaire. Il est rappelé que la géométrie routière tient compte de l'analyse par des logiciels de la bonne

forme de la géométrie, en fonction des gabarits et de la vitesse appropriée au tronçon. Il y a ensuite la capacité des chauffeurs à conduire, pour prendre le bon angle. Pour un itinéraire à transports spéciaux, la signalisation est démontable.

Un camion remorque a le rayon de courbure le plus important, pouvant faire demi-tour sans mordre sur la zone franchissable de l'anneau central. Un semi-remorque a besoin de plus de place pour tourner.

Au niveau de l'historique de ce dossier, la mise à l'enquête est ancienne, datant de 5 à 6 ans. A quoi est dû le retard, constatant que des expropriations n'ont eu lieu qu'en 2018 ?

Il s'agit de questions de priorisation. Ces chantiers sont exécutés sur route ouverte, avec des phases réglées par feux. Les travaux ont commencé par l'aval, ce qui explique un délai d'une année. Les discussions avec les riverains et les expropriations ont pris du temps. Plutôt que faire les travaux en plusieurs fois, les travaux concernant le bruit ont été réalisés en 2018 et le tronçon suivant en 2019. S'il n'y a pas de modification majeure, le permis reste valable.

Le rond-point a été réalisé entre 1992 et 1998 selon les images aériennes, selon un commissaire.

Le tronçon aval a été réalisé en cohérence avec la sortie de Morges, avec des travaux de qualité. Ce dernier tronçon fait sens en termes de sécurité et de géométrie. Il est confirmé que les MBC ont été associés à la traversée du giratoire.

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

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

1.3 Situation actuelle

Il est confirmé que les reconstructions en bord de propriété impliquent de refaire les murs côté aval de la route, suite à l'augmentation des emprises.

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 9 juin 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard