

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'400'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la RC 299-C-S entre Echallens et Goumoens-la-Ville sur le territoire des communes d'Echallens et de Goumoëns**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 26 août 2021, à la salle Romane, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Anne-Laure Botteron-Métraux, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, Pierre Volet, Jean-François Cachin, Cédric Echenard, Stéphane Rezzo, Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Claude-Alain Gebhard (qui remplace Cloé Pointet), Olivier Epars (qui remplace Alice Genoud), Jean-Luc Chollet (qui remplace José Durussel), et de M. Jean-François Thuillard, président. Mmes Alice Genoud, Cloé Pointet, et M. José Durussel étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de 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. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Madame la Cheffe de département indique que l'état général de la chaussée est endommagé. Il nécessite une déconstruction et reconstruction de la route. La DGMR profite de l'intervention pour réaliser une solution de mobilité douce, bidirectionnelle, séparée de la chaussée par une bande herbeuse. Les travaux ont été retardés par rapport à la situation économique d'exploitation d'un particulier à Goumoens.

Le premier projet était conforme à l'ancienne stratégie vélo 2010, avec une bande cyclable dans chaque sens. L'enquête publique a abouti à 200 oppositions. Après une remise en question au sein de la DGMR, certains points de réflexion ont été intégrés aux principes de la future stratégie vélo. Ainsi, plutôt que des bandes cyclables le long d'une route à 80 km/h, une piste cyclable bidirectionnelle sera construite de manière parallèle à la chaussée. La seconde mise à l'enquête a fait l'objet de quelques oppositions, notamment dans le cadre des expropriations, en lien avec les tarifs. Visiblement, la population à qui s'adresse cette infrastructure semble être satisfaite du principe de l'aménagement.

Concernant la manière de réaliser les travaux, outre les enjeux économiques de commerces situés dans Goumoens, le Tour de Romandie passe dans ce secteur en avril 2022. Ainsi, le planning décrit dans le dossier d'enquête et dans l'EMPD a été adapté. Les travaux commenceront en mai 2022, après le passage du Tour de Romandie. Les travaux dureront 6 mois d'abord, et ensuite une année pour terminer le tronçon. Ils seront réalisés en trois parties, une première partie réalisée en bidirectionnel du côté d'Echallens, et les deux autres tronçons réalisés route fermée avec une déviation. Deux variantes ont été demandées dans l'appel d'offres, et en moyenne, les travaux route ouverte sont plus chers (entre CHF 300'000 et 500'000 de plus). Les intérêts liés à la sécurité des ouvriers et des usagers sont également renforcés. Ensuite, la qualité d'exécution est meilleure route fermée, avec moins de joints de travail, qui sont les points faibles d'une chaussée.

La chaussée est dégradée sur tout le tracé, avec un arrêt de bus qui n'est pas assez large, impliquant une descente dans un champ. L'évacuation des eaux passe dans des tranchées ouvertes, avec un réseau de canalisation qui n'est plus fonctionnel et doit être amélioré. Il y a des HAP ainsi que des métaux lourds dans les banquettes qui devront être assainies. Avec la gare d'Echallens à proximité, ainsi qu'un futur gymnase, la création d'une piste bidirectionnelle a un potentiel important dans ce secteur. Les potentiels itinéraires cyclables par les chemins AF ont été étudiés et il est impossible de franchir la rivière à l'heure actuelle. Avec une vitesse réduite, la commune d'Echallens va travailler avec des bandes cyclables, et le transfert doit être géré depuis la piste cyclable bidirectionnelle. Des aides à la traversée permettront de franchir chaque voie de circulation avec à chaque fois un îlot central protégé. Ce sera également le cas à Goumoens.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

Le président de la commission remercie la DGMR d'avoir tenu compte du Tour de Romandie dont il fait partie du comité d'organisation pour cette étape. L'arrivée d'une étape aura lieu dans ce secteur et constitue un privilège pour la région du Gros-de-Vaud.

Un commissaire régional a exprimé plusieurs fois son scepticisme par rapport aux bandes cyclables. Il n'est pas forcément favorable à construire des pistes cyclables partout, mais encourage à ce que les réflexions aient lieu lors de travaux importants. Il se déclare satisfait de cette solution, qui correspond à un vœu formulé dans les années 1990, alors qu'il était syndic, de construire une piste cyclable entre Goumoens et Echallens. Cette route, rectiligne, a été construite en 1971 lors du remaniement parcellaire. Cette route est dangereuse à vélo, et le trafic cycliste est pour l'heure faible, avec 10 cyclistes par jour. Si plusieurs agriculteurs regrettent les m<sup>2</sup> perdus pour l'agriculture, il est d'avis que le jeu en vaut la chandelle, car avec l'implantation d'un gymnase, les étudiants vont utiliser ce tronçon, qui pourrait devenir un projet pilote pour étudier l'évolution des déplacements dans la région.

Le choix de réaliser une piste bidirectionnelle est confirmé, avec un trafic dans les deux sens, de 2.5 m de largeur.

Chaque m<sup>2</sup> de SDA doit être compensé, même pour la construction d'une piste cyclable. Il n'y a effectivement pas un enthousiasme débordant des agriculteurs à ce que l'on touche à leur outil de travail, ce avec un prix pas très affriolant. Un commissaire a parcouru ce tronçon à pied, accompagné d'un véhicule de signalisation, et a pu constater la dégradation des accotements. Le passage d'un véhicule sur ces accotements dégradés pourrait provoquer un accident et ces travaux ne seront pas un luxe.

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

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

#### **1.8 Crédit sollicité**

*Il est constaté que les études préliminaires, l'avant-projet et le projet d'ouvrage ont été réalisés en interne à la DGMR. Quelle est la pratique habituelle pour ce type de projet, plutôt lourd ?*

La division infrastructure compte une section ingénierie routière qui réalise des projets à l'interne, également au profit de la division entretien. Cela permet de travailler vite sur des projets qui ne sont pas trop complexes au niveau de la coordination. Cela permet également de garder un savoir-faire sur l'étude et la construction des routes, en donnant du crédit à la DGMR vis-à-vis des mandataires et des entreprises, en plus de gérer les plannings et les budgets.

La DGMR joue aussi un rôle dans la formation des dessinateurs en construction routière, avec des projets qui permettent d'engager et de motiver cette équipe.

*Un commissaire demande si toutes les oppositions sont actuellement traitées.*

Concernant le traitement des oppositions, il est répondu que suite à la seconde mise à l'enquête, des contacts ont eu lieu avec chaque opposant et que les oppositions ont été levées, avec un délai de recours au 14 septembre 2021.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET 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.

### **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET**

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

### **7. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Froideville, le 8 octobre 2021.

*Le rapporteur :  
(Signé) Jean-François Thuillard*