

**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'études de CHF 800'000.- pour financer les études préalables à la phase d'exécution des travaux de réaménagement de la RC 80 entre le carrefour des Pressoirs (compris) et le carrefour de la route de la Gare (non compris), sur les communes de Lonay, Denges et Echandens**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 27 janvier 2022, à la salle Romane, Rue cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Sylvie Pittet Blanchette (qui remplace Alexandre Rydlo) ; de MM. Claude-Alain Gebhard (qui remplace Cloé Pointet), Daniel Ruch (qui remplace Carole Schelker), Jean-Luc Bezençon, Blaise Vionnet (qui remplace Jean-Christophe Birchler), Pierre Volet, Jean-François Cachin, Cédric Echenard, Vincent Jaques, Stéphane Rezso, Jean-Luc Chollet (qui remplace Pierre-Alain Favrod), José Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Carole Schelker, Cloé Pointet, Jean-Christophe Birchler, Alexandre Rydlo, 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 séance.

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

Madame la Cheffe de Département indique que ce tronçon de route, appelé la route des patates, est bien connu dans la région de Morges. Attendu, cet EMPD doit servir à financer les études du réaménagement de cette route de liaison importante, qui relie l'Ouest lausannois à Morges, et qui à terme, sera reliée à la future jonction autoroutière d'Ecublens. Ce projet concerne également un axe structurant du PALM, mené en coordination avec les communes territorialement concernées, à savoir Morges, Lonay, Préverenges, et Denges. Il est également cofinancé par la Confédération. Il concerne aussi un tronçon identifié comme réseau structurant cyclable de l'agglomération, raison pour laquelle une intervention en termes de piste cyclable, nécessaire, est prévue. Plusieurs secteurs d'intervention sont concernés. Cet EMPD demande un crédit d'étude pour financer la part cantonale. Un futur EMPD concernera le crédit de réalisation des travaux, ainsi que la régularisation du solde des études à la charge du canton.

C'est projet historique, étudié depuis longtemps, avec de nombreux partenaires. Sur les 2 km du tronçon, les deux extrémités situées en traversée de localité représentent un tiers du total, le reste étant hors localité. Avec la forte urbanisation de la région, à l'issue des travaux, une partie du tronçon sera affecté en traversée de localité. Dans son état actuel, la chaussée est fortement dégradée et a été maintenue tant bien que mal dans l'attente de ce projet. Des bandes cyclables provisoires ont été marquées, avec une proportion de largeurs qui n'est pas satisfaisante. La géométrie des aménagements cyclables sera mise en conformité. L'arrêt de bus sera mis en conformité à la LHand. Un revêtement phonoabsorbant sera posé pour protéger les riverains conformément à l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Le traitement des eaux de chaussée sera assaini, pour un traitement conforme aux exigences en la matière. Pour la partie hors traversée de localité,

qui fait l'objet de la demande de crédit d'étude, un point particulier concerne la transition entre la zone limitée à 50 km/h et la zone à 80 km/h. L'on passe de bandes cyclables à une zone intermédiaire, prévue pour faciliter les nombreuses présélections. Ensuite, sur toute la longueur du tronçon limité à 80 km/h, une piste cyclable unidirectionnelle est prévue côté lac, et une piste mixte piéton et cycle unidirectionnelle côté Jura. La transition se fait de manière fluide pour les cyclistes. Côté Echandens, une aide à la traversée est prévue, avec des aménagements paysagers de part et d'autre de la chaussée. L'état actuel du projet est une étude préliminaire « plus », qui a permis de signer une préconvention avec l'ensemble des partenaires pour se répartir les frais d'étude. La suite des opérations et l'objet de la demande de crédit concerne la suite des études, soit le génie civil, les sondages pollution et géotechniques, la mise à l'enquête publique, y compris les expropriations, et appel d'offre pour les travaux. Une fois ces étapes effectuées, un crédit d'ouvrage sera demandé pour la construction du tronçon.

### 3. DISCUSSION GENERALE

*Quelles sont les normes et à quels endroits la distance de 5 m va être utilisée pour la mobilité douce ? Car ramenée sur les routes du canton, cette largeur risque de nécessiter de nombreux hectares.*

Pour ce tronçon, horizontal, des bandes cyclables de 1.5 m de largeur sont prévues de chaque côté sur ce tronçon. Ensuite, en zone de présélection, les distances se répartissent entre 3.25 m, 2.5 m pour la présélection centrale, et 3.25 m. Au niveau des pistes cyclables, la piste mixte mesure 3 m de large, la chaussée 3.50 m, un îlot central de 3 m, la chaussée de 3.5 m et la piste cyclable unidirectionnelle de 2 m.

L'Union suisse des professionnels de la route (VSS) a établi une norme concernant les largeurs des voies de circulation, des aménagements cyclables et piétons souhaitables et nécessaires. Concernant les cycles, ces normes prennent en considération les questions de sécurité en lien avec la vitesse de circulation et la déclivité. Les largeurs présentées correspondent aux normes actuellement en vigueur dans les conditions locales. La piste mixte de 3 m tient compte de la coexistence des cycles et des piétons. Comme le mentionne le présent EMPD, les normes VSS sont en cours de révision. Pour des raisons d'amélioration des conditions de sécurité, la commission VSS en charge des aménagements cyclables propose d'aller vers des standards plus élevés que ceux actuellement en vigueur.

*Un commissaire-agriculteur relève dans l'EMPD, qu'il y a des surfaces agricoles dans la partie est du tronçon et il est demandé comment sécuriser le trafic agricole par rapport aux aménagements prévus. Une des pistes cyclables pourrait-elle également accueillir le trafic agricole, qui n'est pas constant toute l'année ?*

*En Allemagne, des voies pour les tracteurs parallèles à la route existaient déjà lors de l'apprentissage d'un de nos commissaires. Cependant, à l'époque aussi, un convoi agricole roulait à 20 km/h et déplaçait 10 tonnes. À l'heure actuelle, les tracteurs font 3m de large, roulent à 45 km/h et flirtent avec les 35 tonnes. Tout en partageant la réflexion, il est pensé dès lors que cela ne pourra techniquement pas être une solution, notamment en considérant les SDA.*

*Il est intéressant d'avoir des gabarits plus importants en termes de sécurité, même si les normes sont déterminées au niveau fédéral. Concernant la mixité piétonne – vélos, il est demandé à quel moment il est nécessaire de séparer les flux ?*

Par rapport à la mixité, outre le trafic et le nombre d'usagers potentiels, un des critères est l'utilisation des SDA. La séparation des flux piétons et cyclistes prend entre 50 cm et 1 m de plus par mètre de route qu'une zone mixte. L'avantage dans ce projet est que la piste mixte est unidirectionnelle pour les vélos. Par rapport au trafic agricole, une telle mixité complexifie encore plus les aspects sécuritaires. Ensuite, il faut prendre en considération les charges de dimensionnement de l'infrastructure, avec 12 tonnes par essieu pour un tracteur, y compris les remorques, soit une charge de trafic routier normal. Une piste est dimensionnée pour un trafic plus léger, le poids critique étant celui d'une machine de déneigement. Enfin, s'ajoutent des considérations d'entretien, avec le nettoyage des graviers et terres amenés par le trafic agricole.

*Afin d'économiser des SDA, prévoir une piste cyclable qui ferait l'aller et retour sur le même côté de la route ne serait-il pas possible, avec les piétons de l'autre côté ?*

Dans un tel cas, les vélos devraient traverser deux fois, une situation qu'il est souhaitable d'éviter. Il est précisé que ce tronçon comptait 100 vélos par jour en 2015 et que l'augmentation à futur devrait être significative. Les traversées représenteraient des situations de danger régulières sur la journée.

Chaque tronçon fait l'objet d'une pesée d'intérêt en lien avec le site et les conditions locales. Les normes constituent une boîte à outils qui sert notamment à l'appréciation d'un cas concret de l'ingénieur en charge d'un projet.

Dans certains cas, une piste bidirectionnelle peut être une bonne solution selon le contexte local, notamment lorsque l'inconvénient de la traversée est justifié par une distance plus importante. Mais s'il y a trop d'interactions pour arriver sur l'itinéraire et des transitions sources de conflits et de dangers, une piste unidirectionnelle est privilégiée. Dans le cas présent, avec une piste bidirectionnelle et un espace pour les piétons, la largeur de l'emprise aurait été la même.

*La limitation de la vitesse sur ce tronçon est évoquée. Il est situé hors localité pour quelques centaines de mètres. L'ensemble du secteur pourrait-il être limité, ou le maintien des 80 km/h est une obligation légale ?*

Les questions en lien avec la limitation de vitesse en zone plus ou moins urbanisée sont toujours délicates. Selon l'ordonnance sur la signalisation routière, les critères pour limiter à 50 km/h sont très clairs, à savoir notamment une zone d'habitation compacte sur au moins un côté de la route, ce qui n'est pas le cas avec ce tronçon. Une limitation n'est cependant pas exclue à l'avenir.

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

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

##### **1.4 Description du projet (page 8)**

Concernant des précisions sur le financement de la mise en conformité à la LHand, il est répondu que la mise en conformité des arrêts du bus à la LHand est une obligation fédérale faite aux collectivités publiques communales et cantonales. Un retard considérable a été pris en la matière. Un projet est en cours à la DGMR pour mettre en place un plan d'action concernant les arrêts de bus, dont le canton à la charge, ainsi que le calibrage d'une aide qui pourrait être apportée aux communes en la matière.

Le délai est fixé par la loi en 2023.

##### **1.8.1 Répartition et participation de tiers (page 13)**

*La répartition des coûts avec les communes est évoquée. Une préconvention a été signée et il est constaté que la commune de Lonay va devoir assumer un montant de CHF 6'737'897.08, alors que d'autres communes vont devoir assumer des montants bien moindres. Qu'est-ce qui justifie ces différences, notamment au vu de la situation économique de ces communes, et au regard de la péréquation en particulier ?*

La préconvention se signe avec les communes territorialement concernées au moment des études préliminaires d'aménagement. L'objectif est de développer le projet ensemble, et que les partenaires se mettent d'accord sur le projet. Dans ce cadre, les coûts sont évalués, et en application de la loi sur les routes, les objets qui incombent aux communes respectivement au canton, sont répartis, selon le principe de territorialité. C'est ce qui explique les différences de montant entre les communes. Les installations annexes hors localité sont à la charge des communes, le canton pouvant y contribuer à hauteur de 50%, par exemple pour un trottoir. En localité, l'ensemble des charges vont aux communes. Ainsi, la préconvention se fait au terme d'une étude préliminaire et règle les modalités de collaboration entre canton et communes, règle les coûts d'étude et annonce les coûts de réalisation. Lorsque les études de détails sont conduites jusqu'au stade des soumissions, une convention est signée. Les principes de répartition et les objets demeurent, mais la convention reflète les coûts effectifs, tenant compte des variations dans l'estimation des coûts.

Ces propos sont complétés en indiquant que la commune reçoit aussi des retours thématiques via la péréquation. Elle peut aussi amortir de tels investissements sur plusieurs années.

##### **3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie (page 17)**

Concernant la pertinence du revêtement phonoabsorbant à cet endroit, il est répondu que les conditions climatiques et de trafic sont idéales à cet emplacement. Ce type de revêtement fonctionne comme une

éponge, qui capte les ondes sonores et les atténue. Plus le revêtement est performant, plus il est ouvert, avec des trous. Avec le temps, ces trous se remplissent avec de la saleté, du sel, etc. Il est alors nécessaire de nettoyer le revêtement pour qu'il retrouve sa fonction. Fribourg est précurseur dans les expériences de nettoyage à haute pression de revêtement phonoabsorbant, une alternative possible par rapport au remplacement. Le bruit routier a plusieurs origines. Entre 0 et 30 km/h, il émane du moteur et du pot d'échappement. Les véhicules électriques sont particulièrement performants à ce niveau. Entre 30 et 80 km/h, le bruit émane du contact entre le pneu et la chaussée. C'est dans ce contexte que le phonoabsorbant est le plus performant. Au-delà de 90 km/h, le souffle aérodynamique génère du bruit. Ainsi, en fonction de la vitesse, les méthodes choisies pour atténuer le bruit sont différentes.

## **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.

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

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

### **7. 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 10 mars 2022.

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