

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

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au CE un crédit-cadre de CHF 13'600'000.- pour des travaux sur 4 tronçons de routes cantonales : RC 309 Daillens - Eclépens, RC 548 Villars-Tiercelin - carrefour RC 542, RC 260 Villars-Burquin - Mauborget, RC 271 Method - La Ratusse et participation financière VD à la jonction de Rolle**

**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 Rezso, 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, Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR).

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

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

Cet EMPD est un objet intermédiaire entre les investissements pour les revêtements et les gros projets de la division infrastructure. Il s'agit de projets de corrections et d'adaptations dans le gabarit du domaine public. Ces travaux ne font pas l'objet d'enquête, car il s'agit d'adaptations du réseau. Ces projets sont conduits par la division entretien de la DGMR, soit avec des mandataires, soit avec les équipes internes. Les projets de cet EMPD totalisent 13.5 km de routes à entretenir, pour un montant de CHF 13.6 mio.

***RC 309-C-S – Daillens (PEL) – Eclépens (PR 689)***

Le tronçon Daillens-Eclépens, situé en bordure de la zone industrielle, mesure 4 km, avec une largeur de 7 m qui sera conservée. Le gabarit est correct par rapport à l'usage de la route. Le trafic journalier moyen est de 1'800 véhicules/jour, dont 375 poids lourds, ce qui induit une très forte sollicitation sur les chaussées. Le tronçon est situé dans un secteur de protection des eaux S3, avec des mesures particulières à prendre pour protéger les puits de ce secteur. L'itinéraire est situé en dehors de SuisseMobile pour la mobilité douce et il n'y a pas de transports publics. La route sera renforcée pour tenir le poids des poids lourds. Une couche de roulement sera posée pour résister aux classes de trafic importantes. L'organisation des travaux est interne à la DGMR. Le taux de recyclage est assez faible avec 6'137 tonnes de déchets produits, dont 4'056 tonnes seront réintroduites dans la chaîne. Ce résultat vient de l'obligation d'utiliser des revêtements de qualité H pour supporter les charges de trafic. Les normes ne permettent pas à l'heure actuelle l'utilisation de matériaux recyclés pour cette qualité.

### ***RC 548 entre Villars-Tiercelin et le carrefour avec la RC 542***

Ce tronçon permet la desserte des localités environnantes sur environ 1 km. La largeur actuelle de 5.6 m est insuffisante pour les transports publics et le trafic agricole et sera portée à 6.2 m. Le trafic journalier est de 1'300 véhicules/jour, pour ce tronçon en altitude qui ne prévoit pas de mobilité douce. La route sera reprofilée en enrobé basse température (EBT), ce qui permet un taux de recyclage élevé. Concernant la récolte des eaux, 275 m de collecteurs étanches seront construits pour limiter les risques de pollution dans ce secteur, classé S3. Une bordure bitumineuse en forme de boudin permettra de canaliser les eaux pour qu'elles partent dans les canalisations. L'organisation des travaux est interne à la DGMR. Le taux de recyclage est de 1.4, avec 2000 tonnes de granulat extrait et 2800 tonnes réintroduites. La durée des travaux est limitée aux vacances scolaires, et le transit de la ligne de bus sera assuré pendant le chantier. Une déviation sera mise en place pendant la pose du revêtement.

### ***Assainissement de la RC 260 C-S entre Villars-Burquin (Tévenon) et Mauborget***

Le tronçon mesure 4,2 km, pour 5.82 m de largeur. Il sera amené à une largeur effective de 6 m. Le trafic journalier moyen est de 800 véhicules/jour, taux qui a passablement augmenté en hiver 2020-2021 dans le contexte de la pandémie avec l'accès à la montagne. Un tronçon de 3'000 mètres est situé en zone de protection des eaux S3, avec la source de La Diaz. Il n'y a pas d'itinéraire de SwisseMobile et une ligne de transports publics passe par cette route. La réfection sera complète avec des élargissements, des renforcements et des reprofilages. Au vu du trafic, un enrobé basse température et une couche de roulement traditionnel seront posés. 3'000 m de collecteurs étanches en PE vont reprendre les eaux et éviter qu'elles ne se répandent en secteur S3 ; deux bassins d'infiltration sont également prévus. Le taux de recyclage est de 1.18, avec 5'700 tonnes de déchets produites, et 6'700 tonnes de granulats recyclés utilisés. La durée des travaux sera de 8 mois, dont 4 mois sur route fermée pour la réfection complète de la chaussée. Des pénalités sont prévues pour les entreprises en cas de dépassement. Pendant la fermeture de la route, une ligne de bus provisoire reliera Mauborget à Vuiteboeuf dans le cadre de ce crédit, sachant que la ligne usuelle ne pourra pas être opérée. Des séances publiques d'informations sont prévues auprès de la population avant les travaux. Les municipalités ont été associées à la démarche, notamment par rapport aux déviations du trafic et de la ligne de transports publics. Il n'y a pas d'emprise et le chantier est prévu sur le domaine public.

### ***Assainissement de la RC 271 B-P entre Method et La Ratusse y compris la RC 270 entre Villars-sous-Champvent et le carrefour avec RC 271***

Le tronçon mesure 3,7 km sur la route principale, et 310 m de route secondaire desservent un hameau. La largeur actuelle de 6.3 m, respectivement 5.5 m, sera ramenée à 7 m pour la route principale, et maintenue à 5.5 m pour la route secondaire. Le trafic journalier moyen est de 5'200 véhicules/jour sur la route principale et 950 véhicules/jour sur la route secondaire. Il y a passablement de poids lourds (110) sur la route principale, sachant qu'elle est utilisée par l'armée et les maraichers actifs dans le secteur. Il n'y a pas d'itinéraire de SwisseMobile et une ligne des Travys passe par ce tronçon. Il a encore la particularité d'être l'axe d'accès à la caserne de Chamblon ainsi qu'un itinéraire de délestage en cas de fermeture de l'autoroute A9B entre Orbe et Vallorbe. Le projet prévoit une réfection complète, avec 900 m de canalisation qui seront renouvelés. Le carrefour de la RC 270 et 271 sera corrigé pour améliorer la visibilité. L'organisation des travaux est interne à la DGMR. Le taux de recyclage est de 1.1%, avec près de 7'000 tonnes de déchets produites, et 9'000 tonnes de granulats recyclés utilisés. La durée des travaux sera de 6 mois, sous trafic pour les travaux préparatoires. Une déviation sera mise en place pendant la pose du revêtement, pendant les vacances, sur quelques jours. Les bus seront déviés par la RC 254. Des séances publiques d'informations sont prévues auprès de la population avant les travaux. Il n'y a pas d'emprise et le chantier est prévu sur le domaine public.

### ***Jonction de Rolle***

La particularité de la jonction autoroutière de Rolle est qu'elle est située dans le cadre d'un projet de réaménagement de l'OFROU. Les deux extrémités appartiennent au canton et il fait sens que le canton cale ses aménagements avec ceux de l'OFROU.

Le chantier de la RC 47 est concomitant avec celui de la jonction de Rolle. Ce projet a débuté selon une convention signée en 2015 entre l'OFROU, le canton de Vaud, la Région de Nyon, la commune de Rolle et l'entreprise Schenk. Cette dernière réaménage l'ensemble de ses locaux dans le secteur, avec des plans de quartiers déposés. La bretelle d'entrée sur l'autoroute en direction de Lausanne, actuellement décalée, sera reconstruire en parallèle à l'autoroute. L'ensemble des travaux se montent à CHF 12.6 mio, dont CHF 1.6

mio pour la part cantonale. Pour la mobilité douce, cet axe structurant dans le réseau cyclable régional sera aménagé avec deux bandes cyclables de 1.5m, réalisées sur la RC 47 depuis le nord du raccordement jusqu'à l'entrée de traversée de localité de la commune de Rolle. Des aménagements pour les transports publics sont prévus pour faciliter le franchissement de la jonction autoroutière, en rabattement vers la gare ferroviaire de Rolle. Les travaux à la charge du canton impliquent une priorisation des bus dans le giratoire de Germagny (mesure 18.2 du projet d'agglomération franco-valdo-genevois intitulé construction d'aménagements pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires), avec une part cantonale à 85%. Le raccordement nord (point 7b) prévoit une connexion entre le giratoire de Germagny et le nouveau giratoire nord de la jonction, avec deux voies de 3 m chacune. Deux voies de présélection de 3.25 m de largeur sont également prévues, pour une part cantonale de 85%. Le giratoire sud de la jonction est prévu en forme de goute, pour une part cantonale de 25%. L'organisation et la direction du projet reviennent à l'OFROU. La DGMR suivra la conformité de la réalisation. Il est précisé qu'un accord financier a été conclu dans le cadre de ce projet.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

Le nombre de kilomètres à assainir au niveau cantonal en matière de HAP n'est pas connu. Il faudrait réaliser des carottages sur l'ensemble du réseau pour le savoir. Par contre, avant d'intervenir sur un tronçon, une étude complète est réalisée, avec des carottages et des études en laboratoire pour évaluer le sandwich existant. La base de données de l'historique des chantiers existe depuis les années 1950, mais elle ne donne pas le détail des bitumes. Il y a cependant quelques certitudes sur le fait qu'il n'y a plus de HAP dans les bitumes depuis la fin des années 1980.

Concernant les études hydrogéographiques, et notamment les secteurs de protection des eaux, les études ont déjà été réalisées et validées par la DGE pour certains projets. En revanche ce n'est pas encore le cas pour tous les projets et il est précisé que les choses progressent, et les validations sont terminées. Les montants proposés permettent de couvrir des coûts.

Des tronçons n'ont pas fait l'objet d'interventions depuis les années 1950 pour certains et pour garder un bon rythme d'entretien du réseau, il faudrait se situer entre 35 et 45 km de renouvellement par année. La dernière campagne d'auscultation a permis de constater que l'état moyen du réseau s'était légèrement amélioré. Cette dynamique devrait être conservée selon la DGMR.

Un commissaire soutient cette vision.

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

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

#### **1.3 Présentation des coûts des travaux**

*Le tronçon Daillens-Eclépens est situé sur un territoire d'intérêt biologique prioritaire dans le réseau écologique cantonal (Côtes de Daillens). Cet aspect, tenant compte du changement climatique et de la biodiversité n'est pas mentionné dans cet EMPD, avec les travaux importants qui sont prévus sur ce secteur, dans lequel il n'y aura ensuite plus d'interventions pendant un long moment. La possibilité de créer un passage à faune à cet endroit doit être étudiée afin de favoriser le transit.*

Selon le Département, il s'agit de travaux d'entretien de la chaussée, qui restent dans le domaine existant de la route. Ainsi, le chantier ne portera que sur les couches de base et de roulement de la chaussée ainsi que sur l'assainissement du réseau d'évacuation des eaux dans un secteur de protection. Il ne s'agit pas d'un réaménagement, impliquant un remodelage de l'entier de la route, et prenant en compte de nouvelles thématiques, comme la biodiversité. Un projet qui intégrerait un passage à faune ou d'autres réaménagements, avec des emprises et des études supplémentaires, impliquerait une durée de traitement de 3 à 5 ans. La durée de traitement du projet actuel, qui traite d'un revêtement défaillant, est d'environ 15 mois.

La création de passages à faune, de passages supérieurs ou inférieurs change la nature du projet. Celui-ci devrait alors être basculé dans un autre type de projet, relevant de la division infrastructures, pour pouvoir intégrer ces thématiques.

La pertinence de cette question n'est pas niée qui fait souvent l'objet d'une pesée d'intérêt, entre retarder l'intervention pour suivre la procédure, ou la nécessité d'une intervention plus rapide compte tenu de l'état du réseau. Compte tenu de l'état, pour éviter des accidents, ce tronçon nécessite une intervention. Cela ne préterite

en rien la possibilité d'une réflexion. Une réflexion plus globale, encouragée par la confédération, a d'ailleurs déjà cours à la DGMR sur les questions de la protection de la faune et les réseaux de biodiversité (qui concernent surtout la DGE avec laquelle il y a collaboration). Les plus grandes problématiques de franchissement sont posées par l'autoroute. Des stratégies générales sont en cours d'élaboration pour intervenir sur les grands principes, fixer des priorités et trouver des financements pour intervenir sur les couloirs à faune identifiés. Il est rappelé l'EMPD qui concernait un tronçon entre Maraçon et la Rogivue, qui prévoyait un système de crapauduc, permettant aux batraciens de franchir la route.

*Un commissaire encourage les services à continuer de plancher sur les implications du réseau routier sur le réseau écologique cantonal, qui est aussi en mauvais état.*

*Les batraciens ne pèsent effectivement pas lourd par rapport au trafic automobile. La dynamique instituée pour protéger le passage des batraciens est saluée. Concernant la faune, un député n'est pas forcément favorable à disperser la faune du massif jurassien, qu'il s'agisse de sangliers, de cerfs ou encore de loups, sur le plateau. Il est souligné les problèmes de cohabitation, notamment entre l'homme et les grands carnivores.*

Concernant les raisons que le tronçon entre Method et La Ratusse soit élargi à 7 m, alors que les autres tronçons ne le sont qu'à 6 m pour la plupart, il est répondu que c'est une combinaison des facteurs entre le trafic journalier moyen et la fréquence des poids lourds. Cette route est très fréquentée par l'armée ainsi que par les maraichers de la région, dont certains engins atteignent une largeur de 3.5 m. A l'heure actuelle, les banquettes sont défoncées par les roues des camions, car les croisements sont mal aisés avec des véhicules larges.

### **1.8 Jonction de Rolle**

*Un commissaire a participé aux réflexions comme Municipal de Rolle, notamment avec l'entreprise Schenk, pour entre autres, améliorer la jonction No 13. Des précisions concernant les suites des oppositions assez fortes de l'ATE à époque sont demandées. Il est confirmé qu'il y aura un trottoir mixte, avec une bande cyclable de 1.5m. Même si une piste cyclable est disponible à cet endroit, le passage n'est pas agréable et qu'il existe d'autres itinéraires.*

Le canton participe financièrement à ce projet, géré par l'OFROU. Le canton ne dispose pas du détail des oppositions. Le parcours retenu, qui a été accepté, est celui qui figure dans le projet.

*Selon un commissaire qui a arpenté cet endroit dans le cadre de la commission cantonale immobilière, il est pensé que ce terrain est un résidu historique des années 1960. A l'époque, pour ménager une zone artisanale, on avait décalé l'entrée de l'autoroute. Cette situation bloquait le développement de l'entreprise Schenk, au point de craindre que cette entreprise ne quitte le canton, ce qui aurait été une catastrophe pour les viticulteurs de La Côte. Cette correction, avec une entrée accolée à l'autoroute, permet de libérer le dossier Schenk.*

*Il est relevé que les giratoires en goutte d'eau sont peu fréquents dans le canton et il est souligné leurs qualités pour améliorer la fluidité du trafic. Que l'OFROU ait retenu cette possibilité suite à des discussions qui date de 2014 déjà est satisfaisant.*

Concernant la priorisation des bus, il est indiqué que l'OFROU réfléchit de manière globale à l'insertion des véhicules sur le réseau autoroutier, et notamment dans les zones où la densité est particulièrement forte, afin de maintenir le flux le plus homogène possible. Des discussions ont eu lieu et la priorisation des bus a été prise en compte et acceptée dans les principes. Le service se renseignera sur les détails, notamment au sujet de la position des feux.

Il est précisé que deux lignes de bus, 721 depuis Aubonne, et 840 depuis Gimel, vont s'insérer sur la route de l'Etraz au moyen d'une onde verte dans le giratoire de Germagny, afin que le trafic ne soit pas bloqué. Les lignes 836 et 841, qui viennent depuis Gilly, pourront également rentrer dans le giratoire au moyen de feux pour aller vers la gare ainsi que dans le sens inverse.

### **1.10 Besoins cyclables**

Une commissaire remercie la DGMR pour les réponses aux questions concernant les pistes cyclables. Il est souligné qu'un effort considérable a été réalisé pour démontrer les coûts supplémentaires. De pouvoir disposer du raisonnement complet est satisfaisant.

## **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*