

**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 17'700'000.- pour financer les travaux de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sur les communes d'Epalinges et de Lausanne

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 Décembre 2017 à la Salle de la Cité, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Circé Fuchs et Suzanne Jungclaus Delarze, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Jean Marc Genton (qui remplace Pierre Volet), Alexandre Rydlo, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Pierre Volet 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, chef de la division infrastructures routières, Frederico Molina, chef de la division planification, Mme Sara El Kabiri, responsable enquêtes et données, 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 indique que ce projet a évolué depuis qu'il a été repris par les services. Il a fait l'objet d'une très large concertation. Les positions étaient antagonistes avec d'un côté ceux qui souhaitaient ne rien faire et conserver une allure roulante à cette route, performante en termes de voies d'accès pour les voitures. De l'autre côté, une série d'acteurs souhaitaient une profonde remise en question, avec une priorité absolue donnée à l'abaissement de la vitesse, aux transports publics et à la mobilité douce. Comme souvent, il est important d'entendre les préoccupations et les motifs de chacun des acteurs et de concevoir un projet qui allie les besoins des uns et des autres. En 2012, un groupe de concertation de la RC 601 a été nommé, qui intégrait aussi bien les municipalités de Lausanne et d'Epalinges, que les acteurs de la mobilité en général, des municipalités du Jorat et la députation broyarde, pour aboutir à un compromis. Ce compromis a été mis à l'enquête, et fait l'objet de la demande de crédit de ce jour pour la partie cantonale. L'ensemble du groupe de concertation a validé les options prises dans cet EMPD. Ce projet est solide, et sur les 79 oppositions rencontrées lors de la mise à l'enquête publique, 36 ont été retirées. Il en reste plusieurs, mais 51 d'entre-elles concernent une demande supplémentaire d'abaissement de vitesse à 60 km/h, qui émane de la partie sud de la route. Une des grandes divergences concerne la vitesse et le compromis a abouti à une solution créative et intelligente, qui a permis de boucler l'accord avec un ralliement de tous à 70 km/h. Les principes qui sous-tendent le projet et ce qui a changé est la vision générale d'accessibilité de la Broye vers l'agglomération. Il a fallu commencer par augmenter les dessertes en transports publics, de telle sorte à atteindre un report modal. Les cadences en RER en direction de la Broye ont doublé en décembre 2017, avec une cadence à la demi-heure jusqu'à Payerne. Une liaison directe jusqu'à Avenches est également disponible. L'objectif est de ne plus avoir de rupture de charge lorsque les travaux en gare de Lausanne seront terminés. Un travail a été mené avec la Communauté régionale de la Broye (COREB), qui est notamment en charge des transports et de la mobilité. Cette dernière a réorganisé sa desserte en bus, avec une augmentation substantielle des bus qui desservent la Broye et le Jorat. Avec le nouvel horaire, 257 bus passeront au quotidien sur cette route. L'offre en transport public est réelle et chacun comprend qu'il est

nécessaire de prévoir une voie de bus pour que ces transports ne soient pas bloqués dans le trafic au quotidien. Il y a donc deux pistes à la montée pour les voitures, une piste à la descente pour les voitures et une piste mixte pour les bus et les vélos. Il ne sert à rien de descendre à toute vitesse du Jorat pour s'encolonner aux Croisettes. Selon le principe de l'entonnoir, il ne sera pas possible d'injecter toutes les pistes d'accès dans Lausanne. Les voitures doivent pouvoir s'écouler dans l'agglomération lausannoise soit pour rejoindre le centre, soit pour prendre l'autoroute. Une meilleure régulation des feux est prévue pour améliorer la fluidité du trafic au carrefour des Croisettes. D'autre part, l'arrivée des véhicules va être mieux canalisée, avec la construction de deux giratoires, dont l'un à la Croix blanche, à côté de l'EHL (Ecole Hôtelière de Lausanne), permettant un accès direct au site, qui permettra d'éviter les voitures dans les quartiers résidentiels. C'est d'autant plus important que l'EHL augmente par son PPA les activités sur son site. C'est une bonne chose pour le canton que cette école, un des fleurons au plan mondial en matière de formation, se développe. S'agissant de la coordination, le canton, Lausanne et Epalinges déposent chacun des demandes de crédit, étant entendu que la confédération a déjà validé ce projet dans le PALM et a octroyé une subvention de CHF 7 mio pour la réalisation de ce projet. Entre 18'000 et 27'000 véhicules circulent chaque jour sur cet axe, un des plus chargés du réseau cantonal, en croissance de 1% par année. À défaut d'intervention sur le site, les bouchons connus aux heures de pointe vont perdurer et s'aggraver. Il faut une stratégie d'augmentation des transports publics pour offrir une alternative, et une requalification des espaces pour permettre une séparation des modes de transport et garantir à chacun des modalités d'accès. Le CE propose d'accepter ce crédit de CHF 17.7 mio, sachant que les montants sont de CHF 4.3 mio pour Epalinges, CHF 2.6 mio pour Lausanne, et CHF 7 mio pour la Confédération. L'objectif est d'assurer la double fonction de la route sans les antagonismes de départ, avec une fonction de transit pour les personnes qui viennent du Jorat et de la Broye, mais aussi une fonction de desserte fine pour les quartiers en construction au nord d'Epalinges. La priorité doit aller à la mobilité douce, aux transports publics, à la fluidité et à la sécurité, car cette route est également accidentogène, avec plusieurs accidents dont un mortel. Des compléments sont évoqués concernant les stratégies et les objectifs sur les aspects de l'entretien de la chaussée, avec de nombreuses réparations (pontage de fissures, tacconnages, réparations de nids de poules). Avec la pression sur le trafic, ces réparations ne sont pas faciles et obligent des interventions fréquentes. En plus de l'aménagement, l'aspect entretien concerne une part prépondérante de l'investissement cantonal. Le phénomène d'orniérage est aussi bien visible, qui provoque des problèmes de sécurité, d'aquaplaning, voire de gel en hiver. La coupe type permet de constater que le projet vise à l'amélioration de la mobilité douce avec des trottoirs conformes à 1.5 m avec des bordures qui protègent les piétons du trafic. La voie de bus est élargie à 4.5 m pour permettre la cohabitation des cyclistes et des bus. Cet aménagement se trouve à la descente vers Lausanne. Les doubles voies à la montée permettent aux véhicules plus rapides de dépasser les véhicules plus lents. L'aménagement mixte est constitué de largeurs variables, entre 2.5 m et 3 m, sachant qu'il n'y a pas d'expropriation sur du domaine privé dans ce projet (uniquement quelques parcelles communales ou cantonales). Le giratoire de l'EHL est un ouvrage important qui va améliorer et modérer le trafic. L'arrêt de bus en baignoire après le giratoire n'aura pas d'incidence sur la fluidité du trafic. La traversée piétonne sera régulée avec des boutons poussoirs, permettant aussi au bus de se réinsérer dans les voies. La voie bus réservée débute après le giratoire à la descente. Un aspect important concerne également la lutte contre le bruit routier. 3 axes ont été pris en compte, avec la vitesse, dont l'abaissement diminue la nuisance, un revêtement phono absorbant et 3 parois antibruit.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Quelle est la quantité de personnes qui utilisent le passage piéton régulé, ce qui peut avoir une incidence sur la fluidité du trafic? Pourquoi un passage sous voie n'a pas été envisagé pour un tel montant?

L'utilisation du passage sera peu étendue, avec peu d'habitations aux alentours. Il est destiné à vider le bus de manière sécurisée pour accéder à l'EHL. L'analyse réalisée indique que l'on peut se permettre de mettre un passage avec poussoir à cet endroit, car le flux n'est pas continu. Il s'agit d'une ligne régionale, avec à terme une interruption du trafic relativement courte toutes les 15 minutes. Ce n'est pas le verrou du système, qui se trouve en aval. Dans les stratégies de régulation de cette succession de carrefour, une option consiste à dire que soit on laisse s'encolonner le trafic au verrou du système qui est le carrefour des Croisettes, soit on a, comme le propose ce projet, une série de carrefour d'accès auxquels la rétention du trafic est répartie aux endroits où il y a des voies bus, qui leur permettent d'avancer dans le trafic. Le temps total que le trafic individuel aura pour traverser l'ensemble du secteur est identique.

Connait-on avec précision la répartition exacte des véhicules sur ce tronçon en fonction de leur origine (Broye, Lausanne, etc.)? Quel est l'impact en termes de diminution de trafic par rapport à l'augmentation de l'offre en transport public?

La charge de trafic est connue, mais non l'origine et la destination. Ce qui compte est de pouvoir déterminer un objectif raisonnable en développant le RER en direction de la Broye. Celui-ci serait de doubler la fréquentation du RER, soit de passer de 1'500 à 3'000 personnes, sachant que les prévisions sont toujours en deçà des réalités lorsque l'offre alternative est séduisante. Il s'agit de maîtriser la surcharge du carrefour des Croisettes. L'origine et la destination n'ont pas de sens car les gens déménagent, changent d'emploi, etc. L'intérêt dans le développement du RER est de permettre une desserte au sein de la Broye, et non uniquement une liaison Broye-Lausanne.

S'intéresse-t-on à savoir d'où viennent les 27'000 véhicules quotidiens ? Cela permet de savoir si l'offre de transport public répond à un secteur considéré.

La COREB a effectué ce travail pour développer son offre de bus, pour savoir d'où viennent les usagers, pour aller vers quelle gare. Il est avéré que l'utilisation des transports publics dans la Broye a explosé, avec une augmentation nécessaire du volume d'offre. L'expérience sur la ligne diamétrale de la Broye laisse présager des perspectives similaires sur la ligne longitudinale.

Quelle est la part de ces 27'000 véhicules qui prennent l'autoroute?

L'accès à l'autoroute est un élément important.

Le plan de charge dit déjà beaucoup, notamment que 12'000 véhicules sur les 27'000 ne sont pas des broyards et plutôt des locaux. Un accompagnement en transport public au niveau local est aussi nécessaire pour décharger le tout.

La requalification a-t-elle des effets en amont, au-delà du Chalet-à-Gobet?

L'étude trafic montre que le système de robinets successifs des Croisettes jusqu'au Chalet-à-Gobet aura un effet sur le plat de St Catherine. L'encolonnement permettra de ne pas augmenter le temps nécessaire pour rejoindre l'autoroute. Il y aura encore des possibilités sur cet axe plus en amont.

Une part importante du trafic de la partie aval est générée par les secteurs des communes de Lausanne et Epalinges. Les nouveaux giratoires permettent l'accès à ces secteurs qui vont se densifier dans la logique du PDCn, qui vise à accueillir les nouveaux habitants et emplois dans le périmètre des agglomérations. Le développement du territoire de l'arrière-pays sera maîtrisé, en dehors des centres. Deux options se présentent, un développement le long de la route de Berne, avec une difficulté à capter des habitants et emplois hors des lignes de chemins de fer. Et un développement selon le projet présenté, cohérent et proche de l'agglomération, avec des aménagements en faveur de la mobilité douce destinés aux locaux, et des aménagements pour les transports publics (lignes urbaines et régionales).

Les prévisions prévoient une augmentation du trafic de 1% par année, ce qui est moins que l'augmentation de ces 10 dernières années. Des explications concernant la circulation sur les voies de bus sont demandées, car il y a peu de détails techniques concernant ce tronçon. Les mesures anti-bruit s'intègrent-elles dans cet EMPD ou dans celui qui concerne les mesures anti-bruit?

L'idée générale lors de requalifications est de bénéficier d'arrêts dits en baignoire, qui permettent de s'insérer dans le trafic sans que l'arrêt ne soit sur la route. La voie bus continue du giratoire jusqu'au carrefour des Croisettes et n'aura pas à s'insérer. Le choix des endroits aménagés se fait évidemment dans des secteurs en fonction du trafic de rétention et de l'encolonnement de voiture, selon le principe de sas. Le premier niveau, aux Croisettes, permet au bus d'arriver malgré l'encolonnement. A partir du moment où la file d'attente dépasse la longueur possible pour le bus, le carrefour suivant permet de contrôler l'accès. La voie bus permet de s'affranchir de la rétention du trafic. En heure de pointe, sur la route de Berne, il n'y a plus d'augmentation depuis des années. Il ne sert par ailleurs à rien d'augmenter sa capacité si au moment de l'entrée dans l'agglomération et sur l'autoroute, on n'est pas en mesure de mettre plus de véhicules. Les augmentations de trafic ont lieu en dehors des heures de pointe, avec des étalements d'heures de pointe, légèrement supérieures à 1%. Concernant l'augmentation à futur, les hypothèses sont cohérentes avec le développement territorial planifié et le report modal. Avec les effets du PDCn mis en œuvre, le taux de motorisation des habitants des régions au nord de la route de Berne ne sera pas dépassé, il n'y aura pas d'augmentation de volume global du trafic. L'augmentation devrait fléchir.

Pourquoi la voie de bus n'est-elle pas maintenue tout le long de la descente?

C'est une question d'emprise. Si les deux voies étaient continues, l'emprise serait plus importante, avec des coûts plus importants. Le projet est proportionné par rapport à l'utilisation de la voie bus. Il s'agit de garantir que grâce à la voie bus, les véhicules s'approchent suffisamment du giratoire pour avoir un encolonnement subsistant et une perte de temps de parcours admissible, et surtout régulière. En période de pointe, le temps de parcours ne sera pas beaucoup plus long que dans les périodes creuses. Avec ce dispositif, le trafic est maîtrisable et adéquat par rapport à l'emprise d'une voie bus jusqu'au céder le passage.

Un courrier du 11 août 2017 signalant à la DGMR des déchargements de pellets en montant sur la route de Berne est évoqué. L'accès pour les camions lourds sera-t-il toujours possible? En effet, l'accès par le chemin n'est pas possible car les garages ne supportent pas la charge. Quelle est la réponse à cette lettre et en a-t-il été tenu compte dans le cadre du projet? Au vu du plan de situation, avec un profil de largeur de trottoir de 3m, la crainte que les camions ne se mettent dessus, avec sanction, est évoquée.

Cette problématique est connue et fait l'objet d'une opposition. La situation actuelle est hybride, car les camions s'arrêtent dans une zone inadaptée, qui n'a pas été prévue à cet effet. Cet élément de sécurité délicat a fait l'objet d'une pesée des intérêts. En définitive, ces camions ne peuvent pas accéder par le chemin prévu parce que la dalle privée d'un garage ne permet pas d'y accéder. Lors du dernier échange avec le propriétaire, la solution évoquée ne va pas dans le sens d'un aménagement pour une desserte privée de pellets sur la route de Berne, mais passe par une solution par l'accès privé pour résoudre cette problématique. Il n'est pas possible et pas pensable de faire un aménagement ad hoc pour qu'un privé puisse se faire livrer des pellets.

Le développement des transports publics est une bonne solution pour ne pas prendre la voiture. Avec l'augmentation des vélos électriques, le réseau pour les vélos et les piétons est-il cohérent, en particulier au niveau des passages?

Ce projet a été mené en concertation avec les acteurs de la mobilité, et notamment Pro Vélo. Côté sud, le trafic de mobilité douce est séparé de la RC 601 pour rentrer dans le village d'Epalinges. 3 franchissements par passerelle sont existants ou prévus, ce qui offre des conditions de sécurité idéales. L'élément clé est que le détail a été étudié et analysé avec Pro Vélo. La DGMR a tenu compte de toute une série de leurs remarques. Le contenu du projet a été avalisé par Pro Vélo.

La passerelle du Closalet est un projet de la commune d'Epalinges, qui va également procéder à des réaménagements en faveur de la mobilité douce. Ces aménagements sont financés par la commune et ne sont pas détaillés dans cet EMPD. Une zone de rencontre, plébiscitée par la population, est également prévue.

Globalement, le volume de véhicules est constitué du transit local pour une bonne partie. La question est de savoir si la desserte actuelle en termes de lignes est suffisante et s'il y a eu une concertation avec Epalinges pour le développement à long terme. Concernant la question du prolongement de la ligne du M2 dans ce secteur, le CE a répondu à une interpellation Cachin que la prolongation n'était pas souhaitée en raison du faible potentiel du secteur en termes d'urbanisation. Par contre les emprises potentielles sont réservées dans l'hypothèse que dans un avenir à très long terme, il puisse y avoir une prolongation. Quelle est la stratégie de desserte dans ce secteur?

Référence est faite à la réponse du CE à l'interpellation Cachin. Les éléments indiqués alors restent pertinent à savoir que le développement du M2 au-delà de la station des Croisettes n'est pas pertinent. Il ne serait pas soutenu par la Confédération, car le rapport coût efficacité n'est pas suffisant. En comparaison avec le nombre d'emplois et d'habitants sur l'ensemble des stations desservies jusqu'aux Croisettes, la densité chute de manière importante au-delà. Actuellement, entre Ouchy et les Croisettes, dans un périmètre de 800 m autour d'un arrêt du M2, le nombre d'emplois est de 10'932 et 11'000 habitants par km². Depuis le centre d'Epalinges jusqu'au Chalet à Gobet, ont tombe à 896 emplois et 1900 habitants par km². Le rapport est donc de un à dix et la marge de progression pour atteindre les mêmes performances est considérable. La stratégie est de continuer de développer la ligne ferroviaire de la Broye avec une marge considérable pour amener la cadence à la demi-heure, sans changement, avec aussi un train direct plus performant. Le réseau de bus peut aussi être développé, avec des BHNS. Il faut choisir le mode de transport en fonction du nombre de personnes à desservir et non l'inverse. Il faut pouvoir transporter les personnes aux heures de pointe. C'est la capacité qui incombe et non le nombre de modes de transports.

La modification du terminus actuel aux Croisettes est une condition sine qua non à l'augmentation des cadences du M2 dans les secteurs les plus fortement sollicités du centre de la ligne. Les cadences seront ainsi très élevées jusqu'aux Croisettes, secteur dans lequel la densité de population et d'emploi est forte. Au-delà

et malgré les densifications évoquées, on se situe en dessous des populations et emplois qui pourraient être desservis de manière économiquement raisonnable avec un métro. Par contre, la gradation de l'augmentation de l'offre de bus en rabattement sur le terminus des Croisettes, avec des cadences actuelles de 12 à 15 minutes en heure de pointe, et qui pourront augmenter au fur et à mesure des besoins, permettent une marge de progression importante. La stratégie vise, à l'échelle régionale, à développer le RER et le rabattement par les bus régionaux, à l'échelle de l'agglomération, de renforcer le M2, et à l'échelle de la proximité immédiate d'Epalinges et de l'EHL, de renforcer progressivement les rabattements sur les lignes de bus urbaines. On doit pouvoir garantir de prolonger le M2 le jour où l'on en a besoin, ce qui est intégré dans le projet du nouveau terminus. Les cautions posées permettent de ne pas bloquer une extension à futur du M2.

Un commissaire peine à penser que la fluidité sera meilleure en rétrécissant la route et en passant sur une seule voie en fin de tronçon. Les véhicules partent en effet dans trois directions, avec un étranglement pour y parvenir. Le problème concerne aussi les habitants d'Epalinges qui vont prendre l'autoroute en voiture. Concernant le revêtement, il a fait l'expérience comme municipal d'une commune située à la même altitude, qu'il n'était pas garanti aux températures en dessous de zéro. Un changement du revêtement prévu sur un tronçon a été nécessaire, ce qui pose ensuite des problèmes pour l'obtention des subventions.

Une attention aux contre-intuitions est rendue. La réduction d'une voie s'inscrit dans une vision globale d'accessibilité pour absorber le trafic dans un périmètre donné. On ne peut détruire des immeubles pour injecter plus de trafic, et les accessibilités sont aménagées dans un espace donné et contraint. L'objectif est de garantir un flux de voitures qui arrive plus lentement, où l'on a plus de voitures qui peuvent s'encolonner, à vitesse moindre. On peut ainsi concentrer plus de véhicules dans le même espace. L'arrivée est ainsi plus tranquillisée, et plus sûre, dans des quartiers d'habitations. 51 oppositions concernent la réduction de la vitesse et de l'accessibilité.

L'élément déterminant est l'éclatement des destinations au carrefour des Croisettes. La capacité globale du système est essentiellement déterminée par la capacité des carrefours et non par la section qui amène à ces carrefours. Le profil comporte une voie. Mais le plan d'aménagement de chacun des carrefours le long du tracé comporte des voies de présélection. Aux Croisettes, les voies de présélection sont maintenues et dimensionnées en fonction de la capacité effective de l'entonnoir. Ces voies de présélection sont dimensionnées dans la longueur utile et nécessaire, aussi en fonction des cycles de feux (20 véhicules nécessitent 120 m, alors que 60 m suffisent pour 10). L'encolonnement peut avoir lieu sur une seule voie aux périodes de pointe, au-delà des présélections. Si la file est épaisse, cela signifie que l'emprise de la route est importante, mais le rapport d'efficacité est le même. De cette manière, l'attente à lieu à des endroits différents, pour des coûts moindres.

Le revêtement prévu est un ACMR 8 VD, qui n'est pas le meilleur revêtement phono absorbant, avec entre 8 et 10% de taux de vide (un bon revêtement va jusqu'à 25%). Mais avec de telles conditions d'altitude et de charge de trafic, il vaut mieux avoir un revêtement plus fermé pour qu'il soit durable. C'est un compromis entre la résistance, la pente, l'impact du bruit et la situation en altitude.

Les revêtements spécifiques en termes de qualité pour les dernières couches sont évoquées. Est-il prévu d'utiliser du recyclé pour les couches inférieures ? La DGMR travaille-elle avec l'EMPA (Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche) ?

Le recyclé est utilisé pour la troisième couche, la plus basse, avec un objectif standard de 50%. Pour l'instant, le recyclé n'est pas utilisé pour la couche supérieure, soit le tapis. Il n'y a pas encore assez de retour d'expérience pour prendre le risque de travailler avec du recyclé sur la couche liaison, intermédiaire. Un groupe de travail mis sur pied a permis de réaliser des planches d'essai. Après deux ans, cela permet de commencer à avoir du recul sur le comportement de ces chaussées en matériaux recyclés. La DGMR passe plutôt par les écoles d'ingénieurs, plus active dans ce domaine que par l'EMPA, qui a une approche matériaux et non génie civil. Au niveau des ingénieurs cantonaux, il existe plusieurs organismes et plateformes, à l'image de la Conférence des ingénieurs de la Suisse occidentale et du Tessin (CISOTI), qui permettent d'échanger des expériences.

C'est un sujet en plein développement, avec un gros travail effectué sous l'égide de l'OFROU sur l'utilisation du recyclé dans les revêtements. Les conclusions donnent de bonnes pistes, mais le manque de recul ne permet pas de faire les tests les plus significatifs sur un tronçon comme la RC 601, à très fort trafic. La DGMR essaie par contre d'être proactive dans son programme d'entretien routier, avec des choix de

revêtement en fonction des types de route et de trafic, en mettant au défi les entreprises d'utiliser du recyclé et des matériaux tièdes, permettant d'économiser de l'énergie à la fabrication.

Les mauvaises expériences à Crissier avec des phono-absorbants qui supportent mal le gel, les chaînes et le sel sont évoquées. La durée de vie a été divisée par deux. Ce tronçon n'est pas l'endroit pour insister sur le phono absorbant. Concernant les bassins de rétention de l'eau, quels sont les technologies utilisées pour filtrer les micropolluants ?

Phono-absorbant est un terme générique, avec des dizaines de produits différents. Il faut se méfier des placements de produits et choisir un matériau adapté à la situation. Concernant les bassins de traitement des eaux de chaussées, ils travaillent avec des systèmes de filtrations pour retenir un maximum de micropolluants. Différentes couches de terre filtrent avant que l'eau ne soit évacuée plus à l'aval.

Les travaux seront entièrement réalisés sous trafic. La commission se voit confirmer que les travaux démarreront dès que les oppositions n'auront pas été transformées en recours devant les tribunaux et sont prévus pour durer trois ans.

Les dates précises ne pourront être connues que lorsque le projet sera entré en force. Il n'est pas possible de savoir si les opposants iront jusqu'au TF. Il est mentionné la coordination avec les travaux ferroviaires, qui est une grande préoccupation. En été 2018, la ligne du plateau sera interrompue pour travaux. Il a été convenu qu'il n'y aurait pas de double fermeture et d'empêchement de rejoindre Lausanne et le centre de l'agglomération pour ces habitants. Ces aspects sont identifiés dans les phases de chantier et une méthodologie de coordination des travaux avec les CFF sera mise en œuvre. Le souhait est que les travaux commencent début 2018, une fois que les oppositions seront levées. Il n'y aura pas d'entrée en matière sur la demande de baisse à 60 km/h. Un accord politique a été signé et il ne sera pas modifié.

Cette durée de 3 ans est-elle une estimation de la DGMR ou des entreprises qui ont soumissionné? Le chantier de la route entre Savigny et Forel est cité. La route a été fermée durant travaux. L'entreprise mandatée avait annoncé une durée donnée, mettant ses ouvriers au compte goutte, entre les autres chantiers. C'est une situation ennuyeuse pour la population.

Ce n'est pas la politique de la DGMR de faire durer les chantiers, mais exactement l'inverse. Au niveau de la durée, celle-ci est planifiée par les ingénieurs du service. Ensuite, elle est adaptée à l'entreprise à laquelle les travaux sont adjugés. Le planning est retravaillé avec l'entreprise, au plus près de ses possibilités et des besoins de raccourcir au maximum les travaux. Idéalement dans ce cas, ils devraient commencer à la rentrée d'août 2018, soit après les travaux sur l'axe ferroviaire sur le plateau. L'objectif est d'ouvrir le giratoire de l'EHL à la fin de l'année.

Les 3 ans prévus pour les travaux sont confirmés par les retours d'offre des entreprises. Au vu des montants, les entreprises cherchent à réaliser les travaux le plus rapidement possible.

Un commissaire fait part de sa préoccupation par rapport à la pression sur une voie et dit avoir été convaincu par la solution proposée. Quelle est la marge de manœuvre de la commission pour que cette voie ne soit par exemple par supprimée? Quelles seraient les conséquences sur les mises à l'enquête et les oppositions? Il regrette que la commission ne puisse rien changer sur un projet au moment où elle intervient.

La commission peut refuser un projet si les principes proposés ne lui correspondent pas. Les conséquences sur un tel projet, qui a fait l'objet d'un consensus avec tous les acteurs concernés depuis 2013, est qu'il faudrait tout refaire et reconstruire l'accord politique. Le crédit d'étude a été accordé, avec les principes retenus. La mise à l'enquête a été effectuée et la phase actuelle est celle de la libération des oppositions. Les préavis communaux devraient être retirés et il faudrait tout recommencer. Il est indiqué que l'octroi du crédit d'étude a permis de prendre connaissance des aménagements prévus dans le projet, ainsi que des 9 points de l'accord politique. Le GC avait la possibilité d'interpeler le CE à la suite du communiqué de presse et de refuser le crédit d'étude. La Cheffe de département insiste sur la nécessité de respecter la parole donnée lors d'un accord politique.

Ce projet est un peu particulier, avec un effet en cascade si quelque chose est remis en question. Il est lié par un compromis décidé en amont. Ce projet a beaucoup focalisé l'attention lors de la précédente législature, avec nombre d'intervention parlementaires. Ce projet d'aménagement a le mérite de satisfaire l'ensemble des acteurs concernés.

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

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

1.1 Préambule

Un contrôle de vitesse fixe est-il prévu?

Un contrôle de vitesse est décidé par la gendarmerie.

Un crédit pour un radar fixe qui sera mis en place sur la partie lausannoise a été voté.

1.6.2 Carrefours principaux

Des précisions concernant la limite du domaine public actuel, avant expropriation et rachat de terrain sont données.

1.6.4 Aménagements de protection contre le bruit

Les aménagements prévus avec des parois et le changement de fenêtres sont évoquées. Des précisions sur l'allocation des subventions fédérale pour ce projet sont demandées.

Les parois anti bruit prévues dans ce projet font partie de la présente demande de crédit. L'EMPD 20 concerne des projets spécifiques au bruit ou pas encore identifiés. Cette subvention fédérale ne fait pas partie de ce projet car ces montants sont confiés à la DGMR qui les redistribue. En revanche, pour ce projet, la confédération subventionne 7 millions pour l'agglo (subvention fédérale du fonds d'infrastructure pour la mesure du PALM 2012 (deuxième génération) mesure 5a_CL_01 : Epalinges, Lausanne / Route de Berne (RC601) planifiée à l'horizon 2015-2018).

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Des précisions sur le document évoqué de l'OFROU concernant les recyclés sont demandées.

Il est proposé d'évoquer cette question lors du prochain EMPD sur les revêtements bitumineux et de présenter la démarche de concertation mise en place au niveau de l'Etat de Vaud pour progresser davantage en matière d'utilisation de revêtements recyclés.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

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 1^{er} février 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard