

**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 16'600'000.- pour financer les travaux de réaménagement de la RC 1 entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge, sur les communes d'Ecublens et de Saint-Sulpice et les travaux d'élargissement du pont sur la Venoge

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 1^{er} novembre 2018 à la Salle du Bulletin, dans le Parlement, 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, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

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, assisté de M. Caryl Giovannini, ont établi les notes de séances.

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

Cet EMPD représente une politique de continuité. En effet, après la réalisation de deux étapes d'aménagement sur la RC 1, cet EMPD concerne la troisième étape entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge. Les principes d'aménagement sont les mêmes que pour les deux premières étapes, l'objectif étant la séparation des flux de trafic entre les différents modes de transport. Cet aménagement comprendra la réalisation d'un espace de voie de bus, d'un espace voiture ainsi qu'un espace mixte vélo- piéton de part et d'autre de la chaussée, celle-ci étant séparée par une bande herbeuse.

Le besoin en infrastructure de mobilité douce ira croissant dans ces secteurs. Les chaussées nécessitent d'importants travaux de rénovation et de correction en termes de sécurisation.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La requalification de la RC 1, notamment de son premier secteur, à savoir le secteur Bourdonnette jusqu'au carrefour a été effectuée il y a quelques années. A cet endroit-là, la RC 1 est ample. A l'époque, une mesure conservatoire avait été décidée pour provisionner la création de passages et de ponts si des besoins de faire transiter des transports publics lourds sur cette voie se présentaient. Le pont de la Venoge est-il dimensionné pour permettre à un possible tramway de le traverser ?

Les études menées montrent que, ni à moyen ni long terme, la densité prévue ne justifie la création d'un tramway. Cependant, des bus articulés et le renforcement des cadences seront nécessaires.

Les CFF ont élaboré un projet de troisième voie entre la gare de triage de Denges et Morges qui devrait se concrétiser d'ici une décennie. Du reste, la gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) permettra

d'améliorer le trafic de transit. De plus, une GCTA supplémentaire est actuellement en projection dans la région morgienne, laquelle sera destinée aux réseaux secondaires.

Pourquoi le projet de troisième voie qui viendrait se greffer sur le pont de la Venoge est-il prévu alors qu'il n'y en a vraisemblablement pas l'utilité actuellement ?

Pour l'instant, aucune voie bus n'est réservée sur le pont. Cependant, la largeur de ce dernier permettrait d'en créer une. La logique suivie est en effet de profiter de cette largeur supplémentaire pour prévoir plus de confort à la mobilité douce. Le pont est prévu pour supporter une charge de 480 tonnes, suffisant pour pouvoir y faire transiter des bus.

L'intérêt d'un commissaire, réside dans la facilitation des accès aux hautes écoles depuis l'ouest du canton, qui se fait actuellement par la ville de Renens, laquelle est cependant très engorgée. Une solution qui peut être envisagée est une liaison directe entre la gare de Morges et les hautes écoles.

Il est remarqué, premièrement, que l'EMPD constitue la troisième étape du processus de requalification de la RC 1. Un agenda est-il prévu pour engager la quatrième étape ? Deuxièmement, où seront placés les systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC) 1 et 2 ?

Concernant la planification de la quatrième étape de la requalification de la RC 1, l'enjeu de la continuité des espaces exige des communes qu'elles s'accordent sur une même vision. De fait, la plupart des communes partagent la même vision, tandis que certaines non. Cependant, la quatrième étape pourra se traduire par la requalification à partir de l'entrée de Morges en direction de St-Prex, qui n'est pas le tronçon le plus compliqué à corriger.

Le premier SETEC sera localisé dans le secteur de la Venoge. Le second sera situé à la hauteur de la résidence de Pré-Fleuri, donc en connexion avec la RC 82.

Il est rappelé à Madame la Cheffe de Département et à Monsieur le Syndic de Morges, qu'ils ont confirmé qu'il n'y avait pas de volonté du district de la région morgienne de voir un tramway être créé entre la Bourdonnette et Morges. De plus, concernant l'accessibilité des hautes écoles en transport publics, il est relevé que le transit se fait par la gare de Renens, laquelle est en train de se développer pour fluidifier le trafic de transit. De plus, le métro M1 au départ de Renens saura se développer pour pouvoir proposer une capacité de transport adéquate. Un encouragement à l'attention des pouvoirs publics à anticiper les futures planifications de transports de l'Ouest lausannois, lequel vit une croissance démographique importante est soulevé.

L'étude de la quatrième étape de requalification de la RC 1 bénéficierait-elle du solde de CHF 305'000.- de l'actuel crédit d'étude?

L'entier du crédit d'étude demandé par l'EMPD actuel sera consommé par la troisième étape. Par ailleurs, la quatrième étape sera financée par l'EPRC (Fonds d'études préalables aux constructions ou corrections de routes cantonales). Des financements supplémentaires seront d'ailleurs peut-être nécessaires.

L'association Pro Natura exige qu'un passage à faune soit créé sous le pont de la Venoge, auquel cas elle retirera son opposition à ce projet. Pro Natura applique donc les mêmes stratégies que lors de la requalification de la RC 177. Dans quelle mesure Pro Natura peut-elle prouver la nécessité de créer de tels passages ?

Concernant la RC 177, aucune preuve ne peut être apportée. Cependant, concernant la H 144, toutes les mesures d'accompagnement environnemental, notamment les passages à faunes, sont utilisés par les animaux. Les demandes des associations environnementales sont mesurées et sensées, et appellent à reconstituer une biodiversité là où l'Etat entreprend des travaux.

Ce passage à faune est relativement léger, dans la mesure où il ne mesure que 1 mètre. De plus, la volonté de créer ce passage à faune n'était pas uniquement exprimée par Pro Natura, mais également par la Direction générale de l'environnement (DGE).

Pro Natura a sûrement construit ses revendications sur des études préalables. Ce projet de passage à faune permettra d'anticiper et de corriger les problèmes qui se poseraient sans passage à faune selon un commissaire.

Comme il ne s'agit pas d'un passage à faune qui traverse la Venoge, le financement alloué ne sera de ce fait pas très élevé.

Que signifie la notion de « pêche électrique », présente dans l'EMPD ?

Il est stipulé qu'il s'agit d'une technique utilisée par les gardes-faune en cas de pollution dans des rivières. Le but d'une telle pratique est d'évacuer les poissons vivants de ces zones, le choc électrique les étourdisant et facilitant leur extraction.

Il est précisé par un commissaire que, nonobstant les blocages concernant la réalisation de la quatrième étape de la requalification de la RC 1, cette dernière mérite d'être poursuivie, d'autant plus que la ville de Morges connaît une croissance démographique importante, laquelle devra être satisfaite par des aménagements routiers adéquats. Ces projets présents et futurs sont et seront cependant coordonnés par le canton. Ceci soulève la question de la répartition des subventions entre les entités qui réalisent les projets, dès lors que ces subventions ne correspondent plus aux projets initiaux.

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

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

1.5.2 Transports publics

Pourquoi aucune voie bus n'est-elle prévue entre Champagny et Ochettaz ?

Il est répondu que l'ensemble du tronçon a subi des analyses trafic afin de définir l'emplacement nécessaire pour les voies bus. Le principe qui a guidé ces analyses fut l'économie de terrain, en effectuant le moins d'expropriation possible. De fait, les analyses ont démontré qu'aucune voie bus n'était nécessaire entre Champagny et Ochettaz.

L'état de la chaussée est mauvais et certains hydrocarbures ont été relevés. L'ancien goudron de la chaussée sera-t-il recyclé ?

Il est précisé que le goudron sera recyclé uniquement dans les zones où cela sera nécessaire.

3.5 Autre conséquence sur le budget de fonctionnement

Les CHF 50'000.- provisionnés pour l'entretien des infrastructures correspondent-ils à la réalité des besoins ?

Cette somme a été arrêtée selon des expériences de requalification antérieures.

Concernant la récapitulation de la distribution du crédit d'ouvrage, à quoi renvoie la rubrique « Acquisitions de terrains » et le montant y alloué ?

Cette rubrique concerne uniquement les bords de chaussée. Les autres terrains concernés relèvent d'emprises temporaires, pour lesquelles un dédommagement des propriétaires est prévu.

Comment les subventions fédérales sont-elles définies ?

La Confédération accorde un pourcentage par mesure, de l'ordre de 35% du montant total.

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 15 décembre 2018

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard