

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES
AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 1'328'000.- pour financer les études du réaménagement de la RC 1 – Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de Dully, sur les communes de Prangins et Gland.

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 23 février 2023, à la HEIG-VD, Route de Cheseaux 1, à Yverdon-les-Bains. Elle était composée de Mme Yolanda Müller Chabloz, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Xavier de Haller, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, Didier Lohri (qui remplace Mme Nathalie Vez), et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mmes Aude Billard, Nathalie Vez, et M. David Raedler étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre Bays, chef de la division infrastructure DGMR, M. Laurent Tribolet, chef de la division entretien DGMR.

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

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

Mme la Conseillère d'Etat évoque un projet en continuité des aménagements réalisés dans le cadre des projets d'agglomérations et de l'amélioration du partage de l'espace entre les différents usagers. Cette route importante a reçu peu d'entretien ces dernières années. Or, la région de Nyon connaît une croissance démographique et de l'emploi qui génère du trafic. L'augmentation de la mobilité douce nécessite un apaisement et de la sécurisation. Différents points ont fait l'objet d'une étude préliminaire financée par le canton, la Région de Nyon, Prangins et Gland. Cette étude préliminaire a posé les enjeux et il s'agit désormais de financer les études du projet retenu de l'analyse des variantes. La version la plus favorable à chaque usager de la route a été retenue, dont deux pistes cyclables unidirectionnelles. L'empiètement sur les surfaces d'assolement (SDA) a été validé par la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) et sera prélevé sur la marge cantonale, conformément à la fiche F12 du Plan directeur cantonal (PDCn).

Le Chef de la division infrastructure précise qu'il s'agit d'un crédit d'étude, avec enquête, pré convention d'expropriation, etc., en vue de travaux qui seraient réalisés en 2027. Le tronçon Mies - Founex a été mis en service récemment, et ce secteur se situe dans la continuité de la refonte de la RC1 en direction de Dully. La stratégie vélo a un impact sur les standards d'aménagements cyclables prévus sur ce tronçon. En effet, sur le réseau structurant, il est obligatoire d'aménager des pistes cyclables unidirectionnelles séparées de la chaussée et du trafic. Ainsi, ces travaux visent en particulier à améliorer la mobilité douce, l'évacuation des eaux de chaussée, la mise en conformité de 3 arrêts en conformité avec la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), l'amélioration de la sécurité des carrefours latéraux. Ensuite, une demande de crédit d'ouvrage sera nécessaire pour démarrer le chantier. Le domaine public est large, ce qui permet de diminuer

l'emprise, notamment sur les SDA. Le tronçon Est est en moins bon état que le tronçon Ouest. Avec le cheminement de la Promenthouse, qui connaît un usage piétonnier accru, une aide à la traversée est prévue, avec un îlot central. Le carrefour en entrée de Prangins sera régulé par des feux, avec un passage.

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député est satisfait de constater que la procédure est complète, avec une investigation de la Région de Nyon en 2016, qui a permis de faire un pré travail. Il constate partant de cela qu'il faut 10 ans pour pouvoir construire, en 2027. Les subventions dans le cadre des plans d'agglomération ont aussi un effet sur le traitement du dossier. Il trouverait intéressant, avec l'élaboration des plans énergie climat communaux, d'avoir une planification à l'échelle régionale pour les pistes cyclables.

Mme la Conseillère d'Etat confirme que les postes prévus par la stratégie vélo vont venir appuyer les réflexions et ainsi cofinancer des études régionales avec associations économiques du canton.

Un Député comprend qu'un projet nécessite des emprises sur les SDA. Il souhaite néanmoins que le rapport de commission mentionne l'encouragement au canton à avoir des emprises minimales dans ses projets. Lors des discussions sur un projet à Vich (22_LEG_118), la séparation du trafic routier prévoyait des bordures en lieu et place de bandes herbeuses d'un mètre. Il demande si ce n'est pas possible de le faire à cet endroit également, ce qui permet d'économiser sur la largeur de la route, et donc des SDA.

Mme la Conseillère d'Etat répond que le crédit d'étude permet justement d'étudier cette question. Mais outre les encouragements souhaités, elle rappelle que la loi oblige à démontrer que c'est nécessaire et indispensable, et qu'il y a eu une recherche d'économie sur les surfaces sur lesquelles on empiète. Les règles seront probablement encore plus strictes à l'avenir, selon l'évolution de la loi fédérale.

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

1.5 Description des études prévues

Une Députée évoque la question du bruit sur la partie en traversée de localité, avec un EMS qui borde cette route.

Le Chef de la division infrastructure répond que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) s'applique dans ce cas. La commune a développé un dossier d'assainissement du bruit, validé par le CE, avec les mesures d'assainissement prévues.

1.3.3 Aménagements pour piétons et cyclistes

Un Député demande comment a été évalué le fait que la présence de piétons soit marginale hors localité. Au Sud de la localité, un aménagement mixte est prévu pour les piétons et les vélos. Il remarque que la cohabitation entre usagers est difficile avec les aménagements séparés par des lignes entre piétons et cyclistes, en particulier le long du lac. Ceci est dû à des vitesses différentes, avec la présence d'enfants, de poussettes, etc. Il est conscient qu'il n'y ait pas nombre de possibilités, mais parfois, la création d'un trottoir légèrement différencié entre piétons et cyclistes donne une indication aux usagers sur la partie qui leur est dédiée. Il demande si cela fait partie de réflexions de la DGMR dans le cadre de ces études.

Le Chef de la division infrastructure répond que la définition des besoins piétons relève des communes. Dans cette situation précise, l'on tient compte des volumes de trafic piéton et cycliste. Ces deux trafics vont dans le même sens, et les séparations sont indiquées par des pictogrammes. Quant à la différenciation avec un trottoir, autant faut-il qu'elle soit respectée. Cela pose aussi des problèmes d'exploitation, en particulier pour le déneigement.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Un Député demande si les subventions de la confédération fonctionnent aussi pour les études ? Sont-elles intégrées dans le calcul ensuite ?

Le Chef de la division infrastructure répond que les subventions sont octroyées sur la base d'un décompte effectif.

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.

Noville, le 7 avril 2023.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*