

RAPPORT DE MAJORITE 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'État un crédit d'ouvrage de CHF 13'048'000.- pour financer les travaux de réhabilitation des routes cantonales 3-C-S et 7-C-S entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois sur le territoire des communes de Chavannes-de-Bogis, Commugny et Chavannes-des-Bois

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 2 novembre 2023, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Jean-Luc Bezençon (qui remplace Loïc Bardet), Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Philippe Germain, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. MM Loïc Bardet, Oscar Cherbuin étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était excusée. Etaient présents M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Sébastien Domon, chef de la division infrastructures (DGMR), M. Didier Kreis, chef de projet (DGMR).

Mme Sylvie Chassot, secrétaire de commissions parlementaires, M. Philippos Kokkas, stagiaire de commissions parlementaires et M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, ont établi les notes de séance.

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

Le directeur général de la DGMR excuse Mme la Conseillère d'État pour raison de santé. M. Venizelos, son suppléant, est également excusé. Il situe cette route, qui est parallèle à l'autoroute dans la région de Coppet. Elle fait partie du réseau cantonal complémentaire. C'est une route largement fréquentée d'environ 3 km. 11'250 véhicules par jour y passent, dont 250 poids lourds. Elle est en outre empruntée par des lignes de transports publics.

Les problématiques à résoudre sont des classiques du réseau routier vaudois : la route est trop étroite par rapport à la largeur des véhicules d'aujourd'hui, elle subit des dégradations importantes (fissures et affaissements de bord), la structure de la chaussée vieillissante ne supporte plus la charge des véhicules lourds toujours plus importante. Enfin, cette route traverse une zone écologique inscrite dans les inventaires fédéraux. Il s'agit donc d'un entretien relativement classique, mais important et lourd.

Le chef de la division infrastructures ajoute que deux sections se distinguent sur ce tronçon de 3.2 km : la première comporte le giratoire de sortie de Chavannes-de-Bogis ainsi que le giratoire dit de la Placette, où le trafic d'accès à la zone commerciale est très fort. Le deuxième tronçon est un peu moins chargé, mais approche également les 5'000 véhicules par jour.

Ce deuxième tronçon se trouve dans un état extrêmement difficile à tenir. Le revêtement est fortement dégradé, la structure inférieure de la chaussée est totalement inadaptée au trafic qu'elle reçoit (preuve en sont les faïençages observés), l'appui latéral s'affaisse, ramenant ainsi les automobilistes vers le milieu de la route, ce

qui implique des problématiques de croisement. La géométrie plane des virages n'est en outre absolument pas conforme : problème de visibilité, dévers insuffisants qui gênent l'écoulement des eaux, ce qui génère des gouilles, qui sont également problématiques. Quant au giratoire, il présente des ornières problématiques pour le trafic qui, contrairement à la majorité qui fait un $\frac{3}{4}$ de tour, continue tout droit, notamment du point de vue des deux roues.

Deux opérations distinctes vont être menées sur les deux tronçons décrits plus haut.

Tronçon 1 : tout ou une partie de la chaussée existante peut être conservée. Les bords sont renforcés, la route est élargie de sorte que les conditions de circulation soient conformes à la norme. La fondation existante est préservée au maximum ; l'intervention concernera les couches de base de liaison et finalement le revêtement. Une collecte des eaux, uniforme sur l'ensemble du linéaire, sera également créée.

Tronçon 2 : ce tronçon présente une densité importante d'HAP (hydrocarbures cancérigènes nécessitant une prise en charge dans des décharges de type E) dans les revêtements existants. Il a été décidé de ne pas y toucher, de les laisser en place. Ce sont des éléments qui sont stables, non solubles, qui vont être couverts avec la nouvelle chaussée. Le fait d'avoir un dévers unique limite les investissements en matière de collecte des eaux.

Des aménagements ont aussi été pensés pour la faune, particulièrement les batraciens : une partie du ruisseau qui était canalisé va être ouvert ; un certain nombre de gouilles pour les amphibiens vont être créées, ainsi que trois crapauducs de franchissement.

Mobilité douce

Les RC7 et RC3 ne figurent pas dans le réseau structurant ni dans le réseau loisir de la stratégie cantonale de la promotion du vélo. Une voie cycliste, parallèle, existe néanmoins dans la forêt. Aussi, aucun aménagement spécifique n'est prévu sur ce tronçon pour les vélos. L'augmentation de largeur sur le premier tronçon améliorera néanmoins les conditions de sécurité pour les différents modes de transport.

La mise à l'enquête est faite et n'a provoqué aucune opposition. L'enquête d'expropriation est en cours. Sous réserve des résultats de l'enquête d'expropriation et de l'attribution des crédits, les travaux débiteront en 2024 par les réseaux souterrains. En 2025, le tronçon central, soit celui qui est après le giratoire en direction de Chavannes-des-Bois, sera fermé pour les travaux routiers. Ils se poursuivront en 2026 avec une alternance sous feux. La mise en place des revêtements définitifs étant prévue en 2027.

3. DISCUSSION GENERALE

Une députée craint que l'élargissement du premier tronçon n'incite à une plus grande vitesse. Elle demande si une statistique d'accidentologie particulièrement élevée justifie cette mesure. Elle craint en outre qu'un élargissement ne dévie le trafic des frontaliers de la route française, parallèle à celle-ci, qui relie Grilly à Divonnes, sur ce tronçon.

Le directeur général de la DGMR explique qu'un suivi de l'accidentologie sur l'ensemble du réseau routier est systématiquement fait. Les points noirs sont identifiés afin d'en améliorer la sécurité. Ce tronçon n'en fait pas partie. Il s'agit là de travaux d'entretien ; les tronçons concernés sont dans ce cas systématiquement mis aux normes VSS actuelles. La DGMR dimensionne ses projets en fonction du nombre d'utilisateurs ; la philosophie n'est pas de construire une route qui, par défaut, ne répondrait pas aux normes dans le but de limiter le trafic ou la vitesse.

Le chef de projet ajoute que si le projet Demex n'était pas actif durant le développement de ce projet de réfection, la DGMR en a tenu compte, notamment dans le fait d'avoir une structure de chaussée renforcée pour anticiper le futur trafic de poids lourds qu'engendrerait la décharge. Le projet Demex a été rendu actif il y a plus d'un an, ce qui a effectivement eu des impacts sur le volet environnemental de ce projet : la DGE a exigé des mesures qui permettent notamment de diriger les amphibiens et les batraciens vers les zones de reproduction ; cette question est encore étudiée à la DGE, mais on sait déjà que des crapauducs seront intégrés au projet.

Un député trouve qu'il est inacceptable que ce projet de rénovation, dont il reconnaît par ailleurs la nécessité, ne propose aucune solution pour les cyclistes. Qu'en est-il des parents qui voudraient amener leurs enfants à l'école à vélo de Chavannes-des-Bois à Chavanne-de-Bogis ? Il remarque que, tout comme des automobilistes préfèrent l'autoroute à une route cantonale lorsque cela est plus rapide, les cyclistes pendulaires doivent

pouvoir opter pour l'itinéraire le plus direct (et non un itinéraire de loisir qui chemine à travers la forêt). Considérant la limitation à 80 km/h, le fait que ce tronçon ne présente pas de grands virages, la circulation à vélo, sans infrastructure dédiée, même avec une route élargie, défie toutes les recommandations de sécurité routière.

Le directeur général de la DGMR prend acte de cette position. Il rappelle que ce projet de réfection a été élaboré en 2011-2012 ; un portefeuille de projets déjà prêt à être déposé est antérieur à la stratégie vélo. Pour chacun d'eux, une pesée des intérêts est faite : pour celui-ci, l'option a été prise de ne pas prévoir d'aménagement cyclable, pour les deux raisons évoquées : l'existence d'un itinéraire alternatif et le fait que ce tronçon n'est pas sur le réseau structurant de la stratégie vélo.

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

1.4.4 Mesures environnementales

Une députée évoque l'obligation légale de rétablir la liaison entre deux zones d'intérêt pour la faune lorsque celle-ci est traversée par une route cantonale. Pourquoi le projet ne prévoit-il dès lors pas de passage à faune ?

Le directeur général de la DGMR indique que ce sont ici les batraciens qui doivent pouvoir traverser, d'où la demande de la DGE au sujet des crapauds. La moyenne et grande faune passe par-dessus la route avec un système sonore et des panneaux à l'attention des automobilistes.

Le chef de la division infrastructures pense qu'il y a un intérêt commun entre les usagers, la division entretien et la faune parce qu'un gabarit sera libéré autour du fossé et une zone tampon entre le bord de chaussée et la lisière sera mise en place. La DGMR collabore avec la DGE-FORET qui donne l'orientation, voire les charges, lorsqu'il s'agit de zones particulières. Dans le cadre des procédures de consultation des services, la DGE n'a pas demandé la création d'un passage spécifique pour la moyenne et la grande faune.

Une députée est surprise parce que la création de passages pour la faune fait partie de la mesure E22 du PDCn (adaptation 4 quater - 11.11.2022). En plus, l'endroit est réputé d'être une liaison importante pour les cerfs qui descendent du Jura.

Un député demande si un recensement des accidents de la faune avec des véhicules est effectué.

Le directeur général de la DGMR répond que la statistique sur les accidents prend en compte tout accident déclaré avec la faune. Les projets de la DGMR sont mis en circulation au sein des services compétents, qui par la suite partagent leurs préoccupations. Les projets sont adaptés en fonction des besoins comme pour le dimensionnement des crapauds qui a été réalisé en collaboration avec le service demandeur : la DGE-BIODIV.

Le chef de la division infrastructures indique que dans des zones particulières avec une haute concentration de gibiers, la DGMR est en contact avec les cantonniers qui enlèvent les animaux victimes de ces accidents. Ces informations sont corrélées avec celles des garde-faunes. Une des premières mesures préventives que le service peut mettre en place est l'installation de panneaux pour rendre l'automobiliste attentif au risque éventuel. Toutefois, cette pratique concerne uniquement les routes qui sont un corridor d'une certaine importance pour la faune avec un risque d'accident élevé dû à la traversée. Ici ça n'est pas le cas.

Une députée se demande si le filtre naturel sera suffisant pour que les eaux chargées en sel et en particules de caoutchouc ne finissent pas dans la Versoix.

Le chef de la division infrastructures indique que la qualité des eaux rejetées est contrôlée. Lors de la pesée d'intérêts concernant les eaux de chaussée, les normes de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) doivent être respectées. Deux critères sont pris en compte : l'admissibilité du rejet des eaux en fonction de la quantité de trafic, et le débit généré. Ces deux éléments sont analysés par un bureau spécialisé qui réalise un examen préalable pour savoir si un traitement est nécessaire du point de vue qualitatif et quantitatif.

1.7 Coûts des travaux et des études prévus

Un député souhaiterait une précision sur l'acquisition de terrain et plus particulièrement sur le prix, qui est estimé à CHF 150'000 pour 6880 m², un montant de CHF 21.80 par m² revenant donc au propriétaire. Les

zones agricoles sont-elles les seules concernées par ces acquisitions ? Les prix sont-ils uniformes partout dans le canton ?

Le directeur général de la DGMR répond que la commission de l'estimation foncière applique la même politique sur tout le canton. Les zones concernées sont agricoles et forestières.

Le chef de la division infrastructures ajoute que le montant de CHF 150'000 ne couvre pas seulement les achats de terrains, dont le prix du terrain est fixé par la commission d'estimation à environ 5.- le m². Les indemnités de culture et l'abornement des terrains sont également pris en compte.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 9 voix pour, 5 contre, et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 9 voix pour, 4 contre, et 1 abstention.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté 9 voix pour, 5 contre, et 0 abstention.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret par 9 voix pour, 5 contre, et 0 abstention.

Noville, le 26 décembre 2023.

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