

**RAPPORT DE MINORITE 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'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 minorité de la Commission est composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez (rapporteuse) ainsi que de MM. Vincent Jaques, Romain Pilloud et David Raedler.

2. RAPPEL DES POSITIONS

Une majorité de la Commission s'est déclarée favorable à l'EMPD. A l'issue de la séance de la Commission, l'entrée en matière était recommandée par 9 commissaires contre 5 qui s'y sont opposés. Le présent rapport de minorité est néanmoins soutenu par 6 commissaires.

3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

Si la minorité de la Commission ne conteste pas en soi la nécessité de procéder à des travaux de réhabilitation des tronçons des routes cantonales (RC) 3-C-S et 7-C-S sur 3.2 km, objet de l'EMPD, elle est d'avis que plusieurs points n'ont pas été suffisamment pris en compte s'agissant des mesures environnementales et de la mobilité douce.

Ces points ont été au cœur de la discussion en Commission et de l'examen point par point de l'exposé des motifs, ainsi qu'en témoigne le rapport de majorité. Ils n'ont pas suscité de débat de la part de la majorité de la Commission qui s'est manifestement satisfaite des explications fournies par la DGMR.

La minorité de la Commission rappelle à titre liminaire que le deuxième axe du Programme de législature 2022-2027 du canton¹, Durabilité et Climat, prévoit notamment de « *Poursuivre le programme de réaménagement et d'entretien des routes en favorisant l'apaisement du trafic et la réduction des nuisances pour améliorer la qualité de vie des riverains et réaliser l'entretien et les chantiers routiers en préservant les ressources naturelles, la faune et la flore et en évaluant l'impact environnemental des projets* » et de « *favoriser le report modal* » (Programme de législature, chapitre 2.7, p. 51 et 53).

¹ <https://www.vd.ch/toutes-les-autorites/conseil-detat/programme-de-legislature-2022-2027>

A. LE SECTEUR : RESEAUX ET CONTRATS

Les tronçons des RC concernés par les travaux sont bordés d'un côté par le Bois de Portes et de l'autre par les Marais de la Versoix. Ce secteur est le principal point de passage des cerfs qui descendent du Jura en hiver, abrite plusieurs espèces protégées, et est un site de reproduction des batraciens classé au niveau national.

Ce secteur fait partie des réseaux et contrats suivants :

Réseau Ecologique Cantonal (REC) _ Mesure E22 du PDCn quater². Le Bois de Portes est un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) et les Marais de la Versoix sont un territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP). Ils font partie du Réseau Ecologique Cantonal et sont affichés comme tels sur le guichet cartographique cantonal.

L'objectif du REC est que « *entre 15 et 20% du territoire cantonal assurent une fonction de réservoirs ou de liaisons biologiques afin de réduire les risques d'extinction des espèces prioritaires* ».

La Mesure E22 indique que « [...] *le Plan Directeur prévoit que le REC soit intégré dans les politiques sectorielles, dans les planifications territoriales et dans les grands projets [...] sa réalisation doit être menée conjointement à la planification et à la réfection du réseau routier et autoroutier (Mesure A22)* ».

Plusieurs services cantonaux sont compétents pour mettre en œuvre les objectifs du REC. Parmi eux, la Mesure E22 mentionne que « *le service en charge des routes, en collaboration avec le service en charge du patrimoine naturel* :

- ⊕ *analyse dans le cadre des travaux de gestion, de réfection ou d'amélioration routière les possibilités de restaurer les liaisons biologiques entravées ou interrompues ;*
- ⊕ *prend en compte les liaisons biologiques dans le cadre de la planification des ouvrages routiers ».*

Contrat corridor Vesancy Versoix (pilote par le Grand Genève – Région de Nyon) : ce contrat corridor a permis la mise en œuvre de plusieurs mesures, notamment pour les batraciens, la faune, la restauration des marais, la sensibilisation à la pollution lumineuse, etc.³

Réseau agroécologique ECO Terre-Sainte : la Région de Nyon a récemment renouvelé son soutien à ce réseau d'agriculteurs, lequel est également soutenu par le canton, pour la période 2022-2029⁴.

Ce réseau vise à préserver et renforcer les réseaux de déplacements de la faune et de la flore entre les biotopes par la mise en place de surface de promotion de la biodiversité et leur mise en réseau.

A la lumière de ces éléments, le site appelé à accueillir les tronçons des RC ici en question s'avère donc particulièrement important et sensible d'un point de vue faunistique.

Il est par ailleurs rappelé que les tronçons des RC objet de l'EMPD longent le site au lieu-dit « Tattes de Bogis », sur lequel est projeté une décharge pour matériaux d'excavation (Demex) de type A et de matériaux minéraux non valorisables et d'excavation peu pollués de type B⁵.

Il est également rappelé que les tronçons des RC en question relient les villages de Chavannes-des-Bois et de Chavannes-de-Bogis, cette dernière commune abritant l'école accueillant des élèves des cycles de la 1P à la 6P. Les deux villages sont distants d'un peu plus de 4 kilomètres.

²https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/territoire/amenagement/PDCn/Contenu_detaille/E22_Reseau_ecologique_cantonal.pdf

³ <https://regiondenyon.ch/wp-content/uploads/2021/11/Evaluation-finale-du-contrat-corridors-Vesancy-Versoix.pdf>

⁴ <https://regiondenyon.ch/documents/preavis-27-2023-disren/>

⁵https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/PSDC2020_partie2A-light.pdf, pp. 14-15

B. MESURES ENVIRONNEMENTALES

a. Réalisation de gouilles à amphibiens et passage à batraciens sous la route

L'EMPD prévoit de mettre une partie du ruisseau qui était canalisé à découvert et de créer un certain nombre de gouilles pour les amphibiens ainsi que trois crapauducs de franchissement, ce qui est naturellement une bonne chose.

En Commission, la DGMR a indiqué qu'elle n'était pas en mesure de préciser le nombre exact, l'emplacement et la dimension des passages, la question étant encore étudiée par la DGE.

Ce point est cependant majeur et l'actualité nous le démontre. En effet, dans le cadre du projet d'élargissement de l'autoroute A1, il est prévu de décaler l'axe autoroutier sur quelque 2,8 km au niveau du Bois de Portes afin de préserver le site de reproduction des batraciens, lequel est par ailleurs inscrit à l'inventaire des sites de reproduction des batraciens d'importance nationale. Cela témoigne du sérieux de la question.

Il est par ailleurs rappelé que plusieurs mesures ont été mises en place à ce sujet dans le cadre du contrat corridor Vesancy Versoix et il serait regrettable que les travaux de réhabilitation de la RC n'en tiennent pas compte.

Il conviendrait également de considérer le projet de Demex à cet endroit, dans la mesure où il engendrerait une augmentation du trafic poids lourds, ainsi que la DGMR l'a relevé en commission, ce qui créerait un danger supplémentaire pour la petite faune.

Au vu de ces considérations, la minorité de la Commission souhaite qu'une étude d'impact environnemental et qu'une planification aboutie sur ce point soit présentée préalablement à toute acceptation du crédit important demandé.

b. Prévention accidents-faune

L'EMPD prévoit de mettre en place des avertisseurs sonores et des panneaux informatifs pour sécuriser le passage de la moyenne et grande faune sur la route. Par ailleurs, la DGMR a indiqué en commission qu'une zone tampon serait mise en place entre le bord de chaussée et la lisière, en collaboration avec la DGE-FORET, ce que la minorité de Commission salue.

Ce secteur abrite une faune importante : blaireaux, chevreuils, renards, cerfs rouges et sangliers y sont notamment recensés. Il se trouve sur un itinéraire classique des cerfs lorsqu'ils descendent du Jura en hiver. Il n'est donc pas étonnant que ce secteur fasse partie du Réseau Ecologique Cantonal.

Le REC préconise de ne pas couper les liaisons biologiques et en fixe la largeur minimale à 100 mètres, idéalement à 400 mètres, pour les liaisons d'importance supra-régionale, comme celle traversant le secteur. Ce dimensionnement est confirmé dans l'analyse au niveau cantonal du réseau écologique (REC-VD)⁶.

Par ailleurs, la Loi sur la Protection du Patrimoine Naturel et Paysager (LPrPNP) impose au canton d'assurer « le rétablissement des corridors à faune d'importance suprarégionale et régionale perturbés ou interrompus par des routes cantonales » (art. 47 al 2 LPrPNP).

Cela va dans le sens du deuxième axe du Programme de législature 2022-2027 qui prévoit de « Protéger la biodiversité par la réalisation d'un plan sectoriel de l'infrastructure écologique avec la création d'un réseau d'aires centrales et de mise en réseau représentant entre 15 et 20% du territoire cantonal » (Programme de législature, chapitre 2.10, p. 55).

Rien de tel n'est toutefois prévu en l'espèce. Une telle mesure semblerait pourtant opportune, compte tenu de la faune présente dans ce secteur et de la large fréquentation des RC 3-C-S et 7-C-S, soit 11'250 véhicules

6

https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/faune_nature/fichiers_pdf/REC/Rapport_REC_VD.pdf, p. 50

par jour dont 250 poids lourds (chiffres donnés par la DGMR en commission), nombre qui pourrait encore augmenter avec le projet de Demex à cet endroit.

Dans un article paru dans le journal 24 Heures du 19 décembre 2023 au sujet des bois de la Versoix voisins du secteur objet de l'EMPD, il est indiqué que « trois cerfs ont [...] été tués par une collision ces trois dernières semaines, ce qui fera probablement dépasser la moyenne de six accidents mortels par année ». L'article relève au passage que l'efficacité des avertisseurs sonores n'est pas totale⁷.

Quoi qu'il en soit, la DGMR a indiqué en commission ne pas avoir reçu de demande de création d'un passage spécifique pour la moyenne et grande faune, ce que la minorité de la Commission déplore.

Le cahier de l'environnement sur les corridors faunistiques en Suisse publié par l'Office Fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP)⁸ préconise deux autres mesures pour le secteur en question :

- ⊕ entretenir les lisières de la forêt (élagage) ce qui permet aux animaux de voir les voitures arriver, et
- ⊕ réduire la vitesse afin que les animaux soient visibles et que ceux-ci voient les voitures à temps, seule mesure vraiment efficace selon cette publication.

La première de ces deux mesures semble être relativement bien appliquée dans le secteur en question, ce dont la minorité de la Commission se réjouit.

Cependant, s'agissant de la deuxième mesure, la DGMR a indiqué en commission qu'une limitation de vitesse pour des raisons faunistiques n'a encore jamais été mise en place dans le canton et ce point n'a pas été abordé dans le projet.

La minorité de la Commission regrette que la recommandation de l'OFEFP relative à la vitesse sur ce tronçon ne soit pas étudiée. Il s'agirait d'une mesure simple, peu coûteuse et permettant de prévenir efficacement les accidents, que ce soit entre faune et automobilistes ou d'une manière générale. Elle requiert donc, avant toute acceptation du crédit demandé et en tant que condition à celle-ci, qu'une telle réduction de vitesse intervienne.

c. Eaux de chaussée - mise à ciel ouvert d'un collecteur

Sur la majeure partie du secteur, les eaux seront collectées le long de la route puis acheminées par le biais de collecteurs ou exutoires perpendiculaires à la RC7 vers la Versoix. L'EMPD indique qu'*«un système de tranchée drainante sera créé afin de récolter les eaux de chaussée. Cette façon de faire permet à la couche de sol de fonctionner comme un filtre retenant les matières polluantes amenées par l'eau»* (EMPD 1.4.3 et 1.4.4, p. 7).

En Commission, la DGMR a expliqué que deux critères sont pris en compte pour le contrôle de la qualité des eaux rejetées : l'admissibilité du rejet des eaux en fonction de la quantité de trafic et le débit généré. Ces éléments sont analysés par un bureau spécialisé et les normes de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) doivent être respectées.

La DGMR n'a cependant pas été en mesure de dire si la mesure mise en place sera suffisante pour répondre à ces normes.

Par ailleurs, la question de savoir si le contrôle de qualité des eaux rejetées tenait également compte :

- ⊕ du fait que la Versoix (rivière) est un périmètre protégé et que les Marais de la Versoix sont un territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP) qu'il s'agit tout particulièrement de préserver, et
- ⊕ du trafic poids lourds supplémentaire que le projet de Demex engendrerait,

n'a pas été abordée en commission.

⁷ <https://www.24heures.ch/reportage-autour-de-versoix-il-y-a-beaucoup-de-cerfs-a-geneve-on-les-a-comptes-622307117975>

⁸ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/publications/publications-biodiversite/les-corridors-faunistiques.html>, p. 90

La minorité de la Commission voit comme impératif de disposer d'une analyse confirmant que le filtre naturel mis en place suffira à éviter que les eaux chargées en sel et en particules fines de caoutchouc finissent dans la Versoix et ses Marais protégés. Or une telle analyse fait pour l'heure défaut.

d. Emprise sur les SDA

La minorité de la Commission relève enfin que les travaux projetés entraîneront une emprise sur les SDA de 6'880 m², ce qui est particulièrement important.

En commission, la DGMR a indiqué que l'élargissement répondait à plusieurs problématiques classiques du réseau routier vaudois, entre autres le fait que « *la route est trop étroite par rapport à la largeur des véhicules d'aujourd'hui* ». Pour la minorité de la Commission, il est inacceptable que l'on sacrifie toujours plus de SDA pour une raison comme celle-ci, sans compter que l'élargissement d'une route incite à rouler encore plus vite : moins de biodiversité et de SDA pour plus de bétonnage, plus de grosses voitures, plus de trafic et plus de vitesse.

Ceci *a fortiori* considérant que le Canton de Vaud dispose de l'une des réserves de SDA les plus faibles de Suisse et que celles-ci sont toujours plus sous pression⁹. Sachant que le projet d'extension autoroutière actuellement à l'étude pour cette même région entraînera encore la destruction définitive de plusieurs dizaines de milliers de m² de SDA, il n'est pas admissible de sacrifier encore autant de surfaces agricoles à ce projet de réhabilitation.

C. MOBILITE ACTIVE ET DOUCE

L'EMPD ne prévoit aucun aménagement spécifique sur ce tronçon pour les vélos, les RC7 et RC3 ne figurant ni dans le réseau structurant, ni dans le réseau loisir de la stratégie cantonale de promotion du vélo d'une part et un itinéraire alternatif en forêt existant d'autre part.

Cette route cantonale relie pourtant deux villages appartenant au même groupement scolaire.

Comme dit précédemment et indiqué par la DGMR en commission « *c'est une route largement fréquentée [...] 11'250 véhicules par jour y passent, dont 250 poids lourds* ».

Considérant le tracé quasi rectiligne du tronçon, la vitesse autorisée de 80 km/h et la fréquentation de cette route, la circulation à vélo sans infrastructure dédiée, même avec une route élargie, défie toutes les recommandations de sécurité routière.

Certes, ainsi que le relève la DGMR, une voie cyclable parallèle en forêt traverse le Bois de Portes. Cette voie se trouve sur l'itinéraire 50 de « la Suisse à vélo ». Vérification faite in situ, il s'agit d'un chemin en terre, qui n'est ni éclairé ni sécurisé et donc peu adapté aux cyclistes pendulaires, que ce soit pour se rendre à l'école, sur le lieu de travail ou pour aller faire des achats au centre commercial tout proche à vélo.

Pour la minorité de la Commission, il est inconcevable de ne pas prévoir de réels aménagements cyclables lors de travaux de réhabilitation d'une route cantonale dont le tracé est quasi rectiligne, où la vitesse autorisée est de 80 km/h, qui relie deux villages et est utilisé quotidiennement par des écoliers et autres pendulaires. De tels aménagements doivent par principe assurer une séparation du trafic, conformément aux exigences de la législation fédérale et aux recommandations du Bureau de prévention des accidents (bpa).

Par ailleurs, le projet ne prévoit pas non plus d'aménagements pour les piétons, malgré le fait que ce tronçon relie deux communes liées l'une à l'autre d'un point de vue organisationnel, notamment en matière scolaire, et que le Bois de Portes se trouvant entre deux est très apprécié des promeneurs.

⁹ <https://www.24heures.ch/developpement-vs-alimentation-grosse-pression-sur-les-bonnes-terres-agricoles-412523926406>.

D. PROJET DE DEMEX EN BREF

Dans le Plan sectoriel des décharges contrôlées (PSDC)¹⁰ il est spécifiquement mentionné au sujet du projet de décharge au lieu-dit Tattes de Bogis que les contraintes commandent de « *tenir compte du réseau écologique cantonal (REC) : dans un territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP), un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) et une liaison biologique d'importance suprarégionale ou régionale* ».

La DGMR a confirmé avoir tenu compte du projet de Demex dans le fait d'avoir une structure de chaussée renforcée pour anticiper l'augmentation du trafic de poids lourds.

Il aurait été souhaitable qu'il en soit également tenu compte en ce qui concerne la faune, les eaux de chaussée et la mobilité douce comme exposé dans les différents chapitres du présent rapport.

4. CONCLUSION

Pour les différentes raisons exposées dans le présent rapport, la minorité de la commission est d'avis que les mesures environnementales et en faveur de la mobilité douce proposées dans l'EMPD sont largement insuffisantes et devraient être revues avant de réaliser les travaux d'entretien proposés, lesquels ne revêtent pas un caractère d'extrême urgence.

Il est essentiel que ces mesures soient conformes à la législation en vigueur, et de ne pas aller à contre-courant des objectifs du programme de législature en termes d'infrastructure écologique et de report modal.

Il est tout aussi important de tenir compte et de respecter les mesures en faveur de la biodiversité mises en place à l'échelon régional, les acteurs régionaux ayant une connaissance fine du territoire et étant en première ligne s'agissant de la préservation de la biodiversité au niveau local.

Par conséquent, la minorité de la Commission invite la DGMR à présenter un EMPD plus abouti sur les questions environnementales et de mobilité active et douce, et recommande au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur ce projet de décret.

Givrins, le 6 janvier 2024

La rapporteuse de minorité :
(Signé) Nathalie Vez

¹⁰ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/PSDC2020_partie2A-light.pdf, p. 14-15