

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 3'575'000.- pour financer la réalisation de la requalification de la RC 11 et l'aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur le territoire de la Commune d'Eysins**

**1. PREAMBULE**

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le mardi 4 mars 2025, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Aude Billard et Nathalie Vez ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon (qui remplaçait Philippe Germain), Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Alexandre Rydlo (qui remplaçait Vincent Jaques), Fabrice Tanner et Michael Wyssa (qui remplaçait Pierre Kaelin). Messieurs les Députés Philippe Germain, Vincent Jaques et Pierre Kaelin étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Sébastien Domon, Chef de la Division Infrastructures à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

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

Mme la Conseillère d'Etat indique en préambule que ce projet de décret s'inscrit dans deux stratégies importantes. Tout d'abord, la stratégie des agglomérations puisqu'il s'agit d'un ouvrage co-financé, avec des délais pour la réalisation de l'ouvrage – les travaux doivent ainsi démarrer au plus tard en septembre 2025 faute de quoi la subvention fédérale sera perdue, avec une mise en service prévue en 2027. Ensuite, la stratégie du réseau structurant itinéraire cyclable, à savoir la stratégie cantonale de promotion du vélo - Horizon 2035, intègre quatre axes sur ce secteur. L'itinéraire présenté aujourd'hui constitue quelque peu la brique manquante au milieu de ce dispositif pour offrir cette continuité de réseaux structurants. Par ailleurs, Eysin est un pôle de développement économique et urbain majeur, raison pour laquelle il convient de prévoir des projets qui intègrent les modes dans une multimodalité pour la route dénommée « RC 11 ». Ce projet de requalification est véritablement un objet symbolique et emblématique de ce que la stratégie vélo cantonale permet de faire.

Au Chef de la DGMR d'ajouter que le présent projet a fait l'objet d'un travail exemplaire étant donné qu'il a été mené en étroite collaboration avec la commune d'Eysins, laquelle a d'ailleurs financé un important montant.

*Les services étatiques effectuent ensuite la présentation d'un document PowerPoint (en annexe au présent rapport de commission) pendant une dizaine de minutes.*

### **3. DISCUSSION GENERALE**

Une Députée souhaite remercier les services étatiques pour cet EMPD attendu et souligne qu'elle se permet de prendre la parole en qualité de seule Députée représentante du district de Nyon en ce jour de séance. Pour la région, le présent tronçon a son importance pour toutes les raisons exposées par les services étatiques. Celui-ci est attendu de longue date, car il faisait partie beaucoup d'un projet beaucoup plus large qui consistait en une route de distribution urbaine (RDU) passant par Nyon et Prangin – qui était donc destinée à contourner le trafic urbain – mais qui a été successivement abandonné par les communes concernées. Il n'y avait donc plus beaucoup d'espoir pour la réhabilitation et la requalification de ce tronçon avec des aménagements de mobilité douce et active. Néanmoins, la stratégie vélo cantonale a donné la bonne impulsion pour faire avancer le projet et l'intégrer dans le plan d'agglomération ci-avant exposé. S'étant aussi entretenue avec le syndic d'Eysins – avec qui les services étatiques ont étroitement collaboré sur ce dossier, la commissaire indique que celui-ci remercie le Canton et est très heureux de voir ce projet aboutir. Enfin, elle tient aussi à saluer les efforts communaux qui ont été faits, puisque le préavis communal approuvé à la fin de l'année 2024 comporte un montant brut de CHF 5,5 millions, ce qui représente un montant vraiment important pour une commune de moins de 2'000 habitants. Après déduction des subventions, ce montant s'élève à un peu plus de CHF 3,5 millions. Elle encourage donc la Commission à accepter cette EMPD.

Un Député rejoint les propos de sa préopinante puisque le présent projet est particulièrement bien pensé, notamment en termes de séparation des flux de mobilité. Il estime qu'il s'agit d'une situation idéale avec, sur le même axe, des flux qui sont clairement séparés : le transport individuel motorisé, le transport public, une séparation paysagère puis la mobilité douce/mobilité active. Ce tronçon long de 1,1 kilomètre lui semble être un exemple assez concret et précis de la cohabitation des différents modes de transport sur une infrastructure routière. Cela étant, il souhaite savoir si une telle séparation de flux sera poursuivie sur la suite du tronçon, soit au-delà du giratoire à la sortie de la commune. De plus, il désire en savoir davantage sur la subvention de CHF 1'696'500 million (*cf. tableau sis au point 1.10.1 de l'EMPD*).

La Conseillère d'Etat indique que cette subvention correspond à un fonds de CHF 40 millions – libéré en 2013 à la suite d'un accord Canton-communes – qui permet de financer des travaux sur des routes cantonales en traversée de localité. L'article 56 de la Loi sur les routes (LRou) définit par ailleurs les critères et précise ainsi que les travaux peuvent être subventionnés à concurrence de 50% au maximum de la dépense.

Les collaborateurs de la DGMR ajoutent que la séparation des flux sera réellement poursuivie selon les mêmes conditions. Toutefois, il y aura probablement moins de mixité dans le sens où l'on va tabler sur le vélo et pas forcément sur les piétons. En l'occurrence, il y a effectivement une infrastructure routière, une bande de séparation de l'ordre de 1 mètre, puis l'infrastructure cyclable qui serait pour le moment, a priori, située plutôt côté lac.

Un Député souhaite également remercier les services étatiques pour cet excellent projet et souligne le fait qu'il est en effet nécessaire de débiter ce chantier dans les plus brefs délais afin de ne pas perdre les subventions, ce qui pourrait péjorer ensuite les notes données au projet d'agglomération des générations suivantes.

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

*(Seuls les points ayant fait l'objet d'une discussion sont ci-après reportés)*

#### **1. PRESENTATION DU PROJET**

##### **1.6 Description des travaux prévus**

###### *1.6.1 Itinéraire de mobilité douce*

En réponse à plusieurs interrogations d'une commissaire s'agissant de la piste mixte large de 3,5 mètres, l'administration précise que celle-ci sera bidirectionnelle pour les vélos tout en notant qu'il serait peut-être intéressant de marquer des lignes de séparation à la mise en service. Cas échéant, une bordure biaise permettrait que les piétons ne soient pas « engagés » dans ce gabarit (hors traversée de localité). Aussi, des cheminements sont existants au site de Terrebonne ainsi que dans le village pour faire en sorte que les piétons ne soient pas confrontés aux voies bidirectionnelles pour les vélos.

Cette même Députée constate cependant qu'une telle mixité est parfois extrêmement dangereuse, c'est pourquoi il serait en quelque occasion plus opportun de mener une réflexion sur une éventuelle séparation entre les cyclistes et les piétons.

Aux collaborateurs de la DGMR d'observer qu'il s'agit ici d'une coupe à un endroit précis – et non pas forcément sur l'entier du tronçon – étant donné que cette terre végétale n'est pas fixe, notamment en fonction de la largeur de la chaussée et des bâtiments présents. En outre, le cheminement a dû être déplacé, notamment en traversée de localité, pour éviter de construire des ouvrages de soutènement et tenter d'avoir une variation de profil en long qui soit la moins importante possible. En termes de demande, les services étatiques n'ont pas identifié la nécessité de disposer d'une infrastructure plus large et dédiée aux piétons – telle que 4 voire 4,5 mètres – puis de faire en sorte qu'une séparation physique se matérialise, partant aussi du principe que des cheminements peuvent se faire dans le quartier de Terrebonne relativement facilement. A priori, l'itinéraire complet sur 500 mètres s'adresse à une petite quantité de piétons.

A cela, la Conseillère d'Etat souhaite préciser qu'il est, dans la mesure du possible, tenu compte de ces problématiques mais qu'il est nécessaire de les mettre en balance avec d'autres éléments d'appréciation. D'une part, la commune souhaite mettre l'accent sur les aménagements paysagers et, d'autre part, l'ARE apprécie les projets d'agglomération sous l'angle de la coordination de plusieurs principes : densification bâtie, accessibilité des transports publics, mesures paysagères, ou encore énergie. Il convient ainsi de rester ouvert sur des suggestions comme celle apportée par la commissaire, mais de telles propositions revêtent quand même un certain coût. Par conséquent, la structuration paysagère joue aussi de cette qualité d'ouvrage.

Une Députée insiste sur le fait que ce projet est très urgent et a été élaboré en étroite collaboration avec les autorités locales, tout en notant que deux lignes de transport public desservent les communes concernées.

Considérant que le présent projet ne peut être qu'accepté, un Député fait le constat que l'appropriation par les différents usagers d'une nouvelle infrastructure, telle que celle-ci, prend souvent plusieurs années. Les habitudes vont changer petit à petit, mais pour cela il est nécessaire de bénéficier d'infrastructures sécurisées et qui permettent des compromis en matière de mixité, ce qui est ici le cas.

## **1.10 Coûts des travaux et des études**

### *1.10.2 Coûts des travaux et des études pour le Canton*

A la lecture du tableau sis en page 15 de l'EMPD, un membre de la commission souhaiterait en savoir davantage sur le poste « Acquisition de terrain » qui se monte à CHF 60'000.-.

Les collaborateurs de la DGMR répondent qu'il n'y a aucune emprise sur les surfaces d'assolément (SDA) et que ces acquisitions se font en zone urbaines.

## **3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET**

### **3.1 Conséquences sur le budget d'investissement**

Pour donner suite à une question d'un Député, il lui est indiqué que les montants colloqués en 2028 représentent la pose du tapis final.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

*Aucune prise de parole n'a été sollicitée.*

### **Article 1**

*La Commission accepte l'article 1 à l'unanimité des membres présent-e-s.*

### **Article 2**

*La Commission accepte l'article 2 à l'unanimité des membres présent-e-s.*

### **Article 3**

*La Commission accepte l'article 3 à l'unanimité des membres présent-e-s.*

## **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

*La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le présent projet de décret à l'unanimité des membres présent-e-s.*

## **7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent projet de décret à l'unanimité des membres présent-e-s.*

Noville, le 15 mai 2025.

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

**Annexe** : Document PowerPoint présenté lors de la séance de commission par les membres de la DGMR

PRESENTATION EN CTITM du 27 février 2025

EMPD 24\_LEG\_252

# RC 11 EYSINS PROJET DE REQUALIFICATION

## SOMMAIRE

1. OBJECTIFS
2. PERIMETRE DU PROJET
3. RESEAU CYCLABLE CANTONAL
4. LES AMENAGEMENTS
5. LES COÛTS
6. LE PLANNING

# Objectifs des aménagements projetés

- Mise en œuvre du projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération
  - mesure 31-19, itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise, 1<sup>ère</sup> étape tronçon Eysins (subventions fédérale et cantonale)
- Réhabilitation de la route cantonale RC 11 (route de Crassier)
  - Adaptation du gabarit et réfection de la chaussée
  - Création d'une voie pour le bus
  - Adaptation du réseau de récolte des eaux de chaussée et mise en place de bassins de traitement



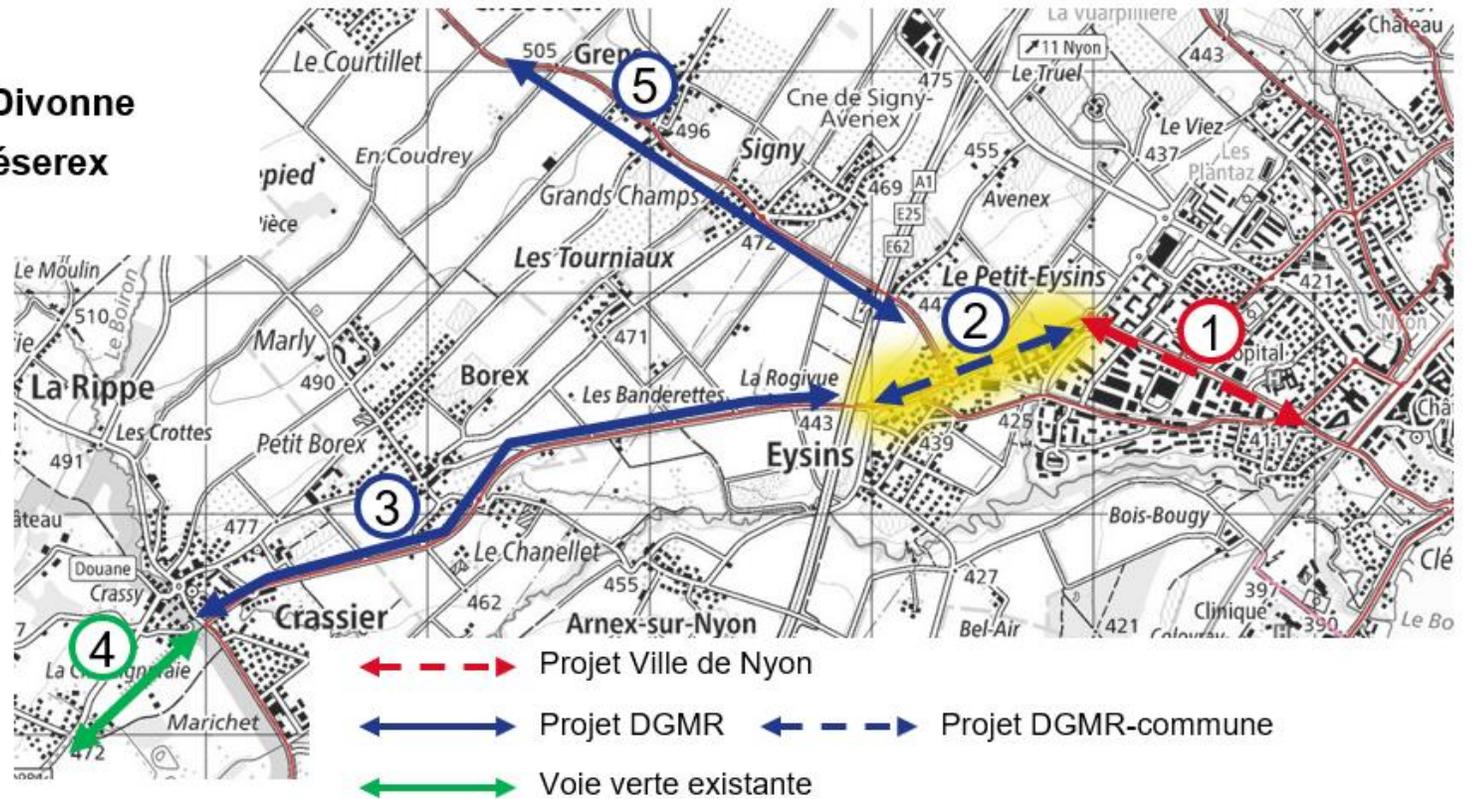
# Réseau cyclable cantonal

## La RC 11 :

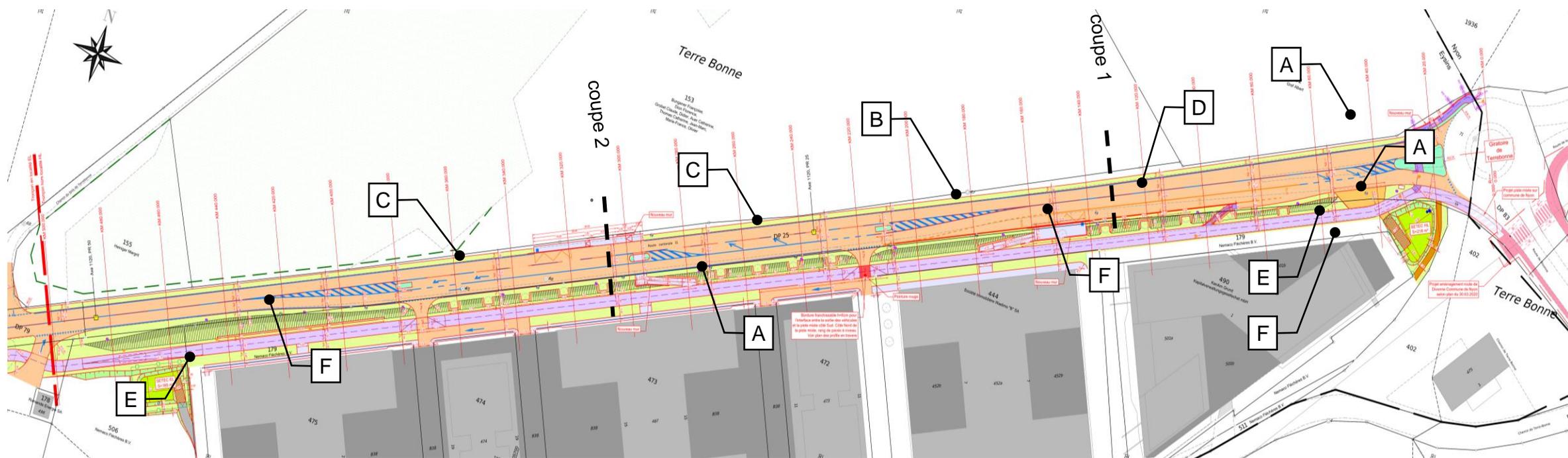
Un axe à fort potentiel cycliste

- Liaison Nyon – Eysins – Crassier – Divonne
  - Liaison Nyon – Eysins – Signy – Chésereux
- ... et au trafic journalier élevé  
→ des cyclistes à protéger

1. Projet Nyon - Eysins – rte de Divonne
2. **Projet Eysins - RC 11**
3. Projet Eysins – Crassier - RC 11
4. Voie verte existante vers Divonne
5. Projet Eysins – Signy – Chésereux

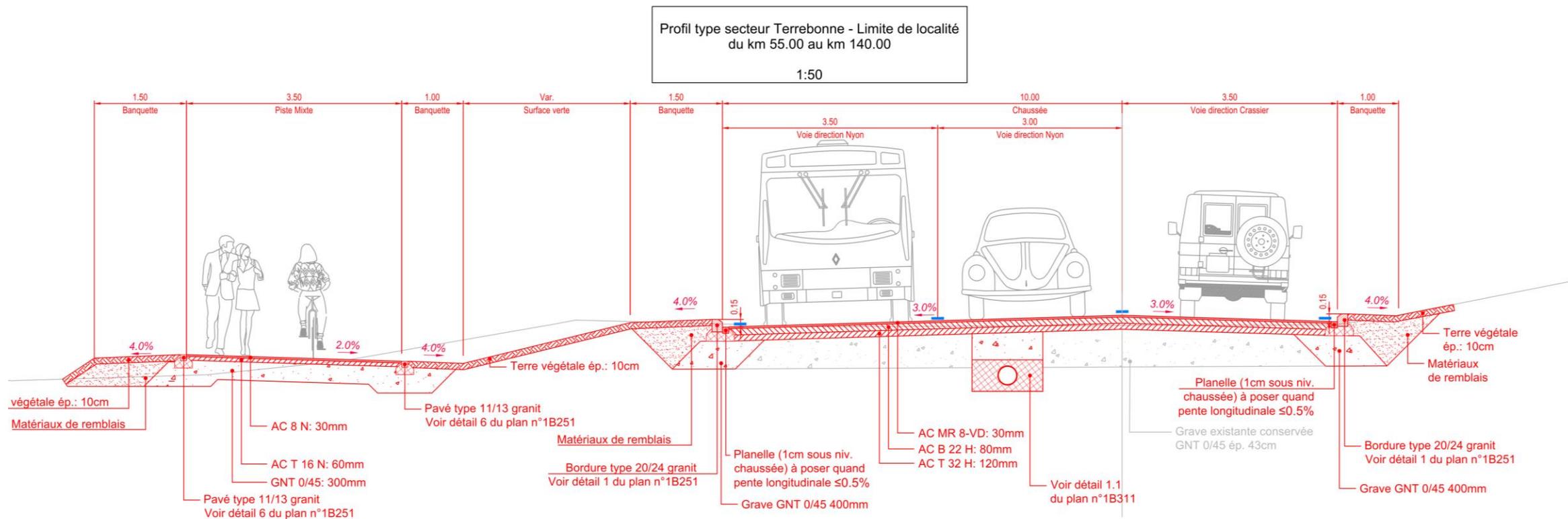


# Les aménagements hors traversée

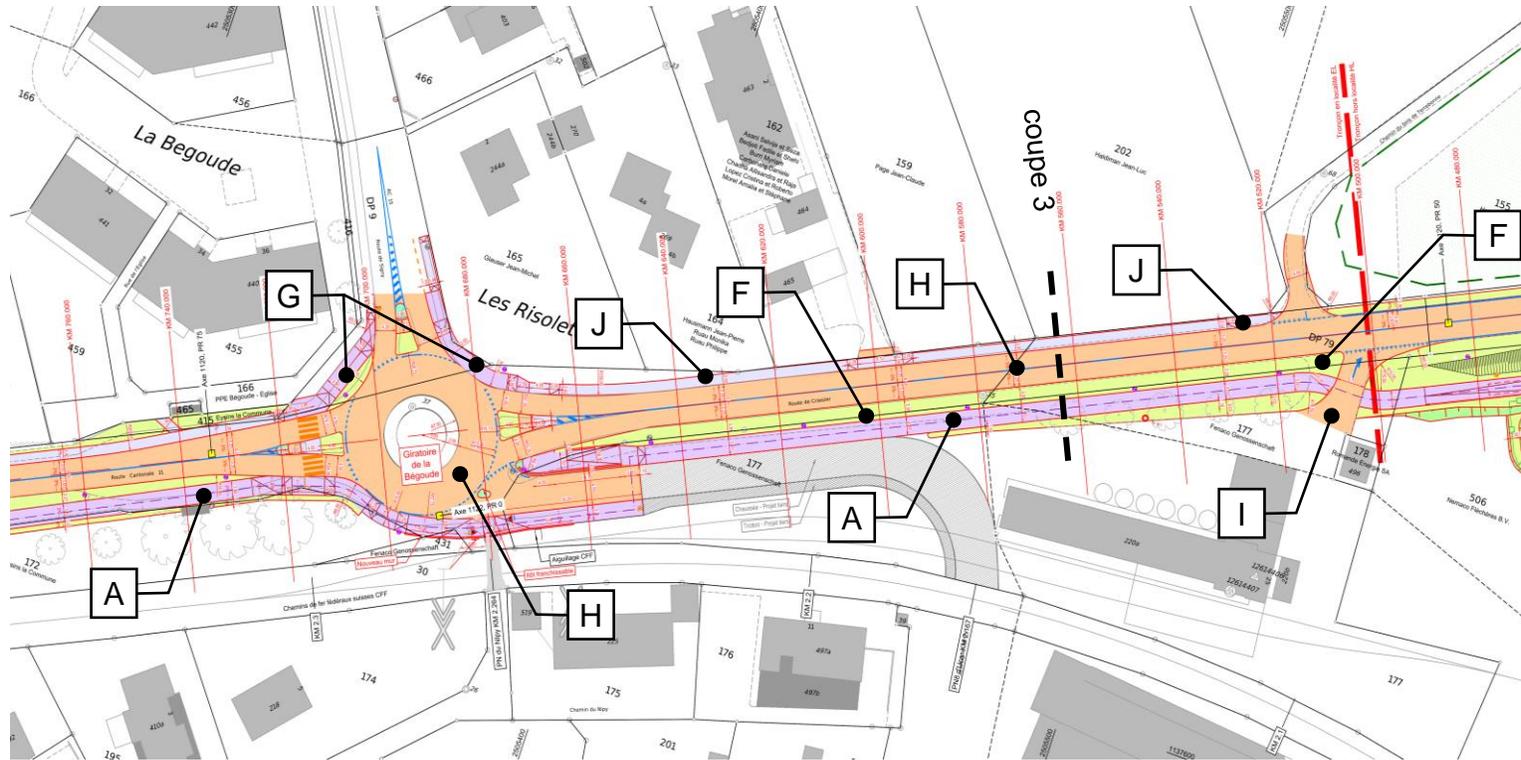


- A. Piste mixte côté sud-ouest de la RC 11 avec raccordement au giratoire de Terrebonne et à la route de Divonne
- B. Réfection de la chaussée (adaptation du gabarit aux standards actuels)
- C. Maintien des accès au site de Terrebonne (présélections)
- D. Voie bus entre arrêt de bus et giratoire de Terrebonne
- E. Ouvrages de traitement des eaux de chaussée  
1 x pour tronçon hors localité de la RC 11 (Commune d'Eysins)  
1 x pour tronçon en localité de la RC 11 (Canton de Vaud)
- F. Concept d'aménagement paysager (bande verte entre piste mixte et RC + autour des ouvrages de traitement des eaux)

# Les aménagements hors traversée



# Les aménagements en traversée de localité



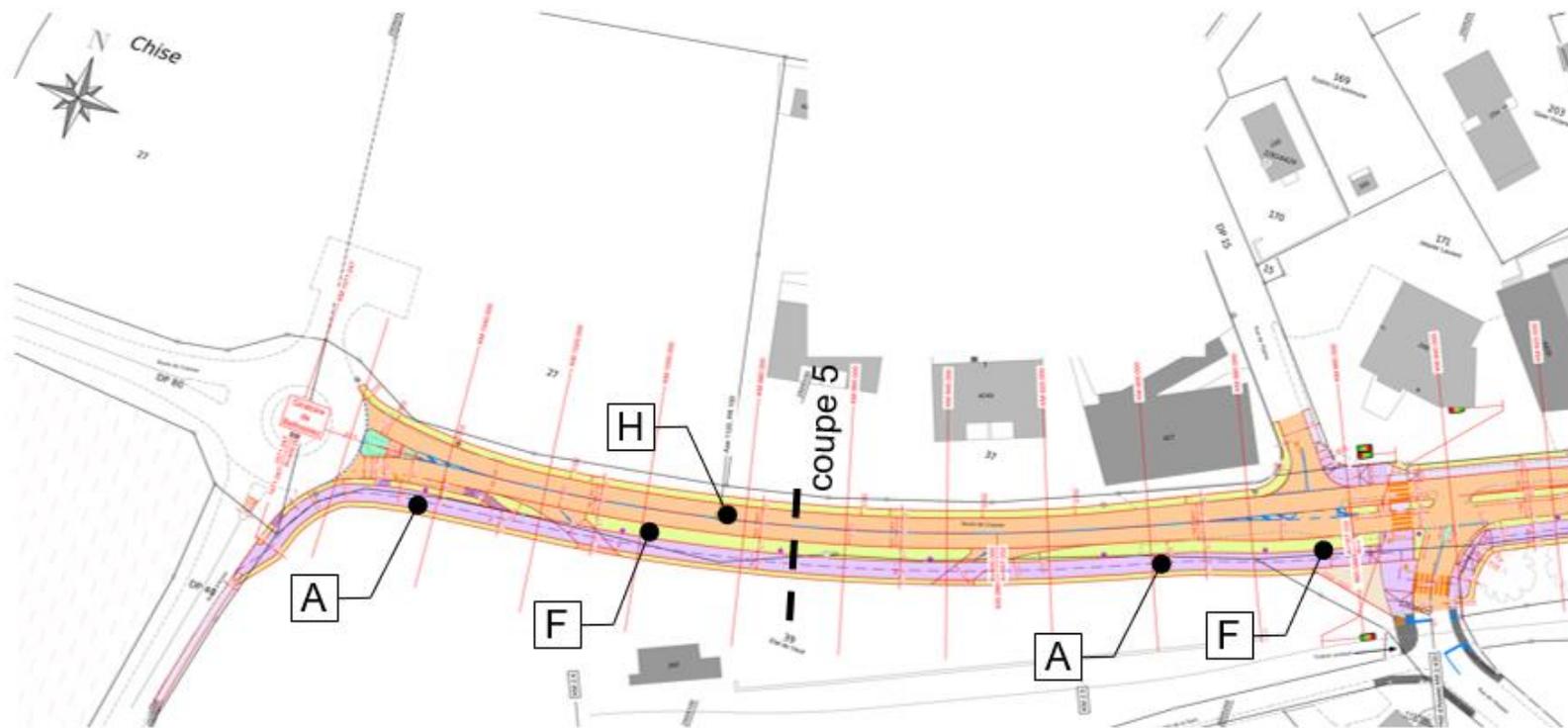
- A. Piste mixte côté sud-ouest de la RC 11
- F. Concept d'aménagement paysager (bande verte entre piste mixte et RC + autour des ouvrages de traitement des eaux)
- G. Adaptation des trottoirs et des traversées autour du giratoire de la Bégoude (continuité vélos direction Signy)
- H. Réfection de la chaussée (gabarit maintenu à 6.5 m) et du giratoire de la Bégoude
- I. Modification accès direct de la parcelle n° 177 sur la RC 11 avec uniquement sortie depuis le silo en direction de Nyon

# Les aménagements en traversée de localité



- A. Piste mixte côté sud-ouest de la RC 11
- F. Concept d'aménagement paysager (bande verte entre piste mixte et RC)
- H. Réfection de la chaussée (gabarit réduit à 6.0 m) et pose couche de roulement phono-absorbante, y compris pour le giratoire de la Bégoûde
- K. Maintien de la traversée sécurisée avec des feux pour les piétons et les vélos

# Les aménagements en traversée de localité



- A. Piste mixte côté sud-ouest de la RC 11
- F. Concept d'aménagement paysagé (bande verte entre piste mixte et RC)
- H. Réfection de la chaussée (gabarit réduit à 6.0 m) et pose couche de roulement phono-absorbante

# Les coûts

Partenaires	Part en %	Montant TTC (arrondi)
<b>Etat de Vaud</b>	<b>41.30 %</b>	<b>(=EMPD) 4'270'000.00</b>
Commune d'Eysins	58.70 %	6'070'000.00
<b>Total des dépenses</b>	<b>100.00 %</b>	<b>10'340'000.00</b>
Participation de tiers (voir explications ci-après)		- 919'500.00
- <b>part Etat de Vaud</b>		<b>(=EMPD) - 470'000.00</b>
- part Commune d'Eysins		- 449'500.00
Subvention fédérale du fonds d'infrastructure		- 644'000.00
- <b>part Etat de Vaud</b>		<b>(=EMPD) - 225'000.00</b>
- part Commune d'Eysins		- 419'000.00
Subventions cantonales pour la mobilité douce, la route cantonale en localité et les plantations (voir explications ci-après)		- 1'696'500.00
- part Commune d'Eysins		
<b>Total après déduction des recettes</b>		<b>7'080'000.00</b>
<b>Etat de Vaud</b>	<b>50.49 %</b>	<b>(=EMPD) 3'575'000.00</b>
Commune d'Eysins	49.51 %	3'505'000.00

# Planning

- Début des travaux : **septembre 2025 !!impératif subventions!!**
- Durée : septembre 25 à novembre 27 soit 27 mois
- Pose du tapis : été 28