

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE
DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE**

chargée d'examiner les objets suivants :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 26'300'000.- pour financer la part cantonale des travaux de requalification 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. PRÉAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 7 mai 2026, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Aude Billard, Nathalie Vez, Marion Wahlen (qui remplace Philippe Germain), de MM Jerome de Benedictis, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Yves Paccaud (qui remplace Vincent Jaques), Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner. MM Vincent Jaques, Philippe Germain étaient excusée.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Samuel Debossens, chef a.i. de la division infrastructures (DGMR).

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

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

La cheffe du DICIRH introduit ce projet de décret portant sur un axe historique à forte fréquentation et à trafic important. Le projet prévoit une adaptation de l'infrastructure afin d'intégrer le trafic cycliste et de faciliter une cohabitation harmonieuse entre les différents modes d'usage.

L'objectif est d'assurer la sécurité des piétons, notamment grâce à la mise en place d'aides à la traversée, ainsi qu'à une clarification des sorties pour les riverains. Le projet comprend également un assainissement de la chaussée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant et une mise en conformité des arrêts de bus.

Les ponts sont modifiés et élargis afin de permettre un usage cycliste adapté. Ce projet s'inscrit dans les projets d'agglomération et bénéficie d'un cofinancement de la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération n°4 du Grand Genève. Il s'intègre pleinement dans la stratégie vélo cantonale.

Le chef a.i. de la division infrastructures commente la présentation disponible en annexe. Le projet de décret concerne un tronçon de 3,4 km situé hors localité, comprenant les secteurs Gland Ouest (3,4 km) et Est (1,4 km). Il vise à améliorer la mobilité sur cet axe historique présentant plusieurs problématiques. L'infrastructure est aujourd'hui peu adaptée aux cyclistes et nécessite une mise en conformité, notamment en ce qui concerne la chaussée, la gestion des eaux et les nuisances sonores.

Ce projet poursuit un objectif de multimodalité, en adaptant la route actuelle aux différents besoins de mobilité. Il s'inscrit également dans le cadre de l'entretien usuel nécessaire au maintien du réseau cantonal. L'enjeu cyclable est particulièrement important et s'intègre dans un contexte plus large, en lien avec la stratégie vélo 2035 du canton. Celle-ci prévoit le déploiement d'un réseau cyclable de 1'000 km, dont 470 km hors localité, complété par les réseaux régionaux et d'agglomération.

Dès lors, ce tronçon s'inscrit dans le cadre du développement de la RC1 entre Lausanne et Genève afin d'assurer la continuité d'aménagements cyclables de qualité. Le projet s'inscrit dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois ainsi que dans le PALM. Pour le secteur genevois, le tronçon entre Mies et Founex est déjà achevé, tandis que les autres secteurs se trouvent à des stades d'avancement variés. Le secteur du PALM est plus avancé, avec plusieurs étapes déjà réalisées (les secteurs EPFL, UNIL et Venoge). L'étape 4 sera mise à l'enquête courant 2026. Le projet est ainsi développé par étapes, avec pour objectif d'assurer la continuité de l'ensemble des aménagements. Pour les tronçons entre Crans et Nyon, et Bursinel-Rolle et Perroy, les aménagements déjà existants seront à améliorer dans le cadre des projets d'agglomération de futures générations.

Le présent projet a été planifié en partenariat avec les communes de Prangins et de Gland. Il prévoit une largeur de chaussée de 7 m ainsi qu'un revêtement phonoabsorbant. Les pistes cyclables auront une largeur de 2,4 m de chaque côté. Dans les secteurs bâtis, un aménagement plus important est prévu côté lac afin de créer davantage d'espace pour les piétons, conformément aux demandes des communes, et à leur charge. Une largeur de 3,8 m est prévue dans ces zones. Les ouvrages d'art feront également l'objet d'un assainissement et d'un élargissement, notamment pour le pont sur la Promenthouse. Le pont sur la Dullive, situé à l'extrémité du projet, fera aussi l'objet d'interventions liées au traitement des eaux de chaussée. Le projet prévoit ainsi l'assainissement et l'amélioration de l'évacuation et du traitement des eaux.

Le planning prévoit un début des travaux au printemps 2027, avec une mise en service prévue à l'horizon 2030. Des interventions ponctuelles sont prévues en 2031 (couche de roulement). Le coût total du projet s'élève à 26,3 millions de francs et comprend les honoraires, les acquisitions de terrains, les travaux de chaussée, les ouvrages d'art ainsi que divers frais. Le projet bénéficie d'importantes subventions, soit 6,85 millions de francs pour le canton (7,3 millions au total avec les subventions communales).

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député demande si la participation des communes comprend également celle relative aux cheminements piétonniers, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur des localités.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que la base légale repose sur la loi sur les routes. Il précise que lorsqu'un aménagement piétonnier est souhaité hors localité, le trottoir est réalisé aux frais de la commune. Si la nécessité est reconnue, le Canton peut participer au financement à hauteur maximale de 50 %.

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

[Seuls les points ayant suscités une discussion sont mentionnés.]

1.3.7 Protection contre le bruit

Un Député demande des précisions sur l'allègement prévu sur le tronçon ouest en raison d'un dépassement des valeurs limites.

Le directeur général de la DGMR précise que seul un bâtiment n'est pas conforme sur l'ensemble du tronçon de 3 kilomètres et que les cas problématiques demeurent très limités.

1.4. Procédure d'autorisation de construire

Une Députée demande combien d'oppositions aux autorisations de construire ont été traitées par la DGMR et à quel stade se trouvent les procédures.

Le chef a.i. de la division infrastructures précise que les oppositions ont été levées par la cheffe du département et qu'aucun recours n'a été déposé auprès du tribunal.

Un Député demande des précisions concernant les tarifs appliqués en matière d'expropriation.

Le chef a.i. de la division infrastructures explique que la Commission cantonale immobilière procède aux estimations afin de garantir un traitement uniforme sur l'ensemble du canton. Il précise que les montants dépendent du type de terrain concerné, notamment forestier ou agricole, et qu'un expert intervient pour les zones bâties.

1.5.1 Principes généraux d'aménagement

Un Député demande si la réduction de la largeur de la chaussée amène à une diminution de l'accidentologie.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que la largeur prévue est déjà limitée, en précisant que 7 mètres correspondent aujourd'hui aux chaussées les plus larges construites. Il souligne qu'il s'agit également d'une mesure d'économie dans l'utilisation de l'espace. Il indique que le projet concerne un réseau de base principal et que l'objectif est de limiter les emprises sur les surfaces d'assolement ainsi que sur d'autres terrains, en privilégiant l'utilisation du domaine public.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la largeur retenue permet des croisements aisés des véhicules tout en contribuant à modérer la vitesse. Il précise que la vitesse de projet est fixée à 80 km/h et que les surlargeurs sont mises à disposition des autres modes de transport. Il indique que le maître d'ouvrage a redimensionné le projet dans cette optique.

Un Député constate que le revêtement retenu est de type macrorugueux, avec une durabilité inférieure à celle d'un revêtement classique, mais meilleure que celle des revêtements phonoabsorbants. Il demande s'il existe un modèle permettant de calculer la proportionnalité des mesures, en tenant compte du coût plus élevé de certains revêtements et des bénéfices attendus, ou si l'analyse est réalisée au cas par cas.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que l'approche est individualisée, chaque situation présentant des caractéristiques différentes. Dans le cas présent, le choix du revêtement dépend du niveau d'abaissement du bruit recherché. Il ajoute que, dans d'autres situations, une réduction de la vitesse ne constitue pas une solution adéquate, notamment aux carrefours où les vitesses sont déjà faibles et les sollicitations plus importantes. Selon lui, la configuration des lieux est déterminante dans le choix des mesures.

Une Députée demande pourquoi une réduction de la vitesse n'est pas privilégiée, le tronçon comportant plusieurs carrefours. Elle estime que cette mesure est plus efficace à long terme pour lutter contre le bruit et potentiellement moins coûteuse que la pose de revêtements phonoabsorbants.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que le tronçon concerné mesure 3,4 kilomètres et n'est pas une succession de carrefours. De longues sections permettront le maintien de la vitesse à 80 km/h. Il précise également que, bien que la durée de vie du revêtement macrorugueux soit inférieure à celle d'un revêtement classique, son coût reste comparable dans les offres des entreprises.

La cheffe du DICIRH rappelle que les limitations de vitesse sont encadrées par des règles précises. La vitesse générale applicable est de 80 km/h et toute dérogation doit être justifiée et proportionnée. Selon elle, une telle réduction n'est pas possible à cet endroit.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la densité d'habitation le long du tronçon ne justifie pas une limitation supplémentaire de la vitesse. Il estime qu'une réduction doit être appliquée uniquement lorsqu'elle est nécessaire et proportionnée. Il rappelle également que les nuisances sonores ne sont pas continues sur l'ensemble du tracé.

1.5.5 Protection contre le bruit

Une Députée demande des précisions concernant l'usage de revêtements phonoabsorbants hors localité, sachant qu'ils sont plus coûteux et présentent une durée de vie plus courte.

Le chef a.i. de la division infrastructures explique que certains secteurs ne nécessitent pas de mesures particulières d'assainissement du bruit alors que d'autres en requièrent. Le choix retenu consiste à poser le même type de revêtement sur l'ensemble du tronçon. Il précise qu'un revêtement macrorugueux, plus résistant que les revêtements phonoabsorbants les plus performants, a été adopté. Selon lui, la diminution du bruit est d'environ 4 dB lors de la pose, qui se réduit à environ 1 dB après 10 à 15 ans. Il souligne que l'effet ressenti correspond à plus de la moitié du trafic en termes de perception sonore.

Le directeur général de la DGMR ajoute que les revêtements drainants sont performants sur le plan acoustique, mais qu'ils demeurent effectivement fragiles et nécessitent un renouvellement plus fréquent. Un compromis doit être trouvé entre durabilité et réduction du bruit et il insiste sur l'importance de conserver une bonne qualité ainsi qu'une cohérence sur l'ensemble du tronçon.

1.5.7 Défrichage

Une Députée aborde la question du défrichage nécessaire à la réalisation du projet, notamment l'abattage d'arbres et les mesures de compensation prévues. Elle demande notamment des précisions concernant les interventions en zone forestière, le nombre d'arbres concernés ainsi que les essences touchées, en particulier les chênes indigènes.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que les opérations de défrichage se situent en zone forestière. Il précise qu'une partie des emprises est temporaire afin de permettre la construction des infrastructures, après quoi les terrains sont restitués à la forêt. Concernant les emprises définitives, il indique qu'une compensation par reboisement équivalent est obligatoire. Il ajoute que ces mesures sont menées en collaboration avec la commune de Gland afin de compléter certaines zones forestières, tant en nombre d'arbres qu'en qualité des essences.

Un Député évoque la question des expropriations et rappelle sa motion (24_MOT_3) déposée en 2024, qui n'a pas encore été traitée. Il souligne que les terrains sont souvent indemnisés à une valeur inférieure à leur valeur réelle.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond qu'aucune opposition liée aux surfaces d'assolement (SDA) n'a été déposée. Il précise également que la réduction de la largeur du projet permet de limiter les emprises sur les terrains concernés.

1.6 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Un Député, également municipal dans sa commune, relève que les surfaces d'assolement (SDA) doivent être utilisées de manière parcimonieuse. Il estime que l'emprise demeure importante au regard de la longueur du tronçon concerné. Il rappelle que ces surfaces sont compensées dans le cadre de la réserve cantonale. Il mentionne également la classification des villes plus ou moins bien dotées en infrastructures, parue dans la presse du jour.

La cheffe du DICIRH explique que la loi impose de démontrer que toutes les alternatives ont été étudiées et que le projet est indispensable. L'économicité doit être démontrée. La réduction de la largeur de la route et l'adaptation du gabarit ont permis de limiter l'impact sur les surfaces d'assolement. La DGTL gère les réserves cantonales de SDA et priorise les dossiers nécessitant des compensations prélevées sur ces réserves. Elle ajoute que la stratégie vélo présente une faible consommation de SDA en comparaison d'autres infrastructures, telles qu'une prison, un gymnase ou une sortie d'autoroute, tout en restant soumise aux mêmes procédures.

1.8 Planning des travaux

Une Députée constate que certaines opérations impliquent des fermetures de route à la circulation durant la nuit et les week-ends. Elle demande toutefois confirmation qu'aucune fermeture prolongée de la route suisse n'est prévue durant plusieurs semaines ou plusieurs mois.

Le chef a.i. de la division infrastructures confirme que le trafic sera maintenu pendant les travaux. Il précise que la circulation se fera de manière alternée selon les phases du chantier. Il indique néanmoins que certaines

opérations particulières, notamment la pose des enrobés, nécessiteront des fermetures temporaires de la route afin de garantir la qualité des travaux et la sécurité des usagers.

Le directeur général de la DGMR cite l'exemple du chantier de Mies-Founex, en soulignant la complexité de ce type d'organisation. Il estime toutefois que cette solution reste préférable à une fermeture complète de la route.

1.10 Coûts des travaux et des études prévus

Un Député s'interroge sur la clé de répartition financière entre les partenaires. Il demande si les soumissions sont rentrées et si les montants tiennent compte de la hausse du coût des produits pétroliers, en particulier du bitume, dont le prix a fortement augmenté. Il souhaite savoir si des marges financières existent.

Le chef a.i. de la division infrastructures répond que les montants présentés sont basés sur les soumissions rentrées. Il précise qu'il demeure toutefois impossible de savoir exactement à quel moment les travaux seront réalisés. Au moment où une entreprise dépose une offre, les prix sont calculés selon les conditions du marché du jour, puis adaptés en fonction de l'indice des coûts de production. Il confirme que l'augmentation des prix observée ces dernières années est réelle et se répercute sur les projets. Il souligne néanmoins que, pour ce dossier prévu à l'horizon 2029, il est impossible de prévoir l'évolution future des prix. Selon lui, ce mécanisme d'indexation appliqué aux contrats permet de gérer ces variations sans difficulté particulière.

La cheffe du DICIRH résume les trois étapes du processus financier. Une première phase intervient lors des soumissions, puis une deuxième durant la réalisation du projet, lorsque des dépassements peuvent apparaître en cours de travaux. Dans ce cas, une demande complémentaire est adressée à la COFIN. Enfin, lors du bouclage du chantier, un rapport final est transmis à la commission afin d'expliquer le renchérissement ou de justifier les surcoûts éventuels. Elle précise que, depuis 2012, les demandes complémentaires adressées à la COFIN sont restées très rares et concernaient principalement d'anciens chantiers pour lesquels les soumissions n'étaient pas encore rentrées.

Le Président se voit confirmer que cette adaptation s'applique aussi en cas de baisse des prix, lorsque l'indice des coûts de production diminue après avoir été élevé.

3. Conséquences du projet de décret

Un Député revient sur la question des amortissements. Il rappelle que toute durée d'amortissement différente de 40 ans doit faire l'objet d'une raison explicite, à défaut de quoi il lui semble nécessaire de déposer un amendement pour être conforme.

4. Conclusions

Une Députée salue l'importance de cette réalisation pour le district de Nyon ainsi que son intégration dans le réseau cyclable structurant. Elle rappelle que la RC 1 a déjà fait l'objet d'importants aménagements ces dernières années entre Coppet, Nyon et Rolle, permettant d'assurer une continuité de qualité sur cet axe.

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.

Un Député rappelle que, dans le cadre des normes MCH2, les communes doivent prévoir des amortissements sur une durée de 40 ans, alors que le Canton applique un régime différent. Il précise que la durée de référence devrait être de 40 ans et dépose l'amendement suivant :

Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en ~~20 ans~~ 40 ans.

Un autre Député remarque que cette différence ne change rien. Il souligne que la durée de vie du revêtement retenu est inférieure à 40 ans et estime peu probable qu'il atteigne cette longévité. Il précise que l'approche

retenue ne relève pas uniquement d'un principe comptable, mais vise à refléter au plus près la réalité de la durée de vie effective du revêtement.

Un troisième Député demande quelle est la durée de vie estimée de la couche d'usure.

Le directeur général de la DGMR répond que, pour un revêtement macrorugueux, la durée de vie se situe généralement entre 15 et 20 ans.

Vote sur l'amendement : par 5 voix pour, 6 contre et 4 abstentions, l'amendement est refusé.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 12 voix pour, 3 contre, et 0 abstention.

L'art. 3 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 22 mai 2026.

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