

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'220'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 701-B-P entre Savigny et Forel (Lavaux) sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 30 juin 2016 à la Maison de commune, Rte de Châtaigneriaz 2, 1297 Founex, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Isabelle Freymond (remplaçant Eric Züger), Pascale Manzini (remplaçant Myriam Romano-Malagrifa), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Alexandre Rydlo, Martial de Montmollin, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Michele Mossi, Laurent Miéville, François Debluë, Jean-Marc Sordet (remplaçant Jean-François Thuillard), Olivier Mayor et Philippe Modoux, président et rapporteur. Était excusés Mme Myriam Romano-Malagrifa, ainsi que MM. Eric Züger et Jean-François Thuillard.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR) et Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

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

Le tronçon Savigny-Forel fait partie du réseau de base des routes cantonales, sollicité par le trafic individuel et lourd. Cet EMPD fait partie des rattrapages d'investissement de l'Etat sur les routes cantonales, repris dès 2008. Cette intervention importante est motivée par trois motifs principaux :

- il s'agit d'une chaussée trop étroite pour le croisement des véhicules compte tenu de la charge de trafic, dont le revêtement est complètement dégradé et les collecteurs des eaux doivent être refaits ;
- le giratoire, qui fait partie des points noirs accidentogènes du réseau, doit être corrigé parce que les trajectoires n'obligent pas à ralentir et la visibilité n'est pas bonne ;
- il s'agit d'appliquer la stratégie cantonale pour le vélo en dotant ce tronçon d'une piste cyclable à la montée.

Cette intervention relativement lourde – vu qu'il s'agit de modifier la géométrie de la route – répond aux attentes et n'a fait l'objet d'aucunes oppositions. Les travaux dureront deux ans. Les communes coordonneront leurs interventions avec celle du canton.

Il est prévu d'intervenir sur le giratoire, qui permet en l'état à des véhicules de passer très rapidement sur le carrefour dans l'axe est-ouest, avec le risque que ceux qui s'y engagent par le haut ou le bas percutent les véhicules qui arrivent à grande vitesse. Cela découle d'un

problème géométrique (la déviation est trop faible pour obliger au ralentissement). L'objectif est de créer un giratoire ovale pour force au ralentissement et à la prise correcte du giratoire. Vu qu'on travaillera route fermée, on profitera également d'intervenir sur le tablier du petit voûtage entre le giratoire et Savigny, classé monument historique.

Concernant la mobilité douce, un arrêt de bus sera créé au bas du chemin de Pra-Péllisson. Il s'agit de créer des arrêts de bus sur la RC-701, avec tronçons de trottoirs et aides à traverser (îlot central), afin que les usagers puissent prendre le bus dans des conditions de sécurités optimales.

Concernant les vélos, après discussion il a été décidé de ne créer une piste qu'à la montée : en effet, d'une part les vélos s'intègrent mieux dans le trafic à la descente comme la différence de vitesse est moindre, mais encore si on crée une piste à la descente, il faudrait consommer le double de SDA, laquelle s'élève d'ores et déjà à 6500 m². Sans compter que sur la droite en descendant, les canalisations sont en bon état et pourront être récupérées, alors que si on crée une piste cyclable à la descente il faudrait les déplacer et en construire de nouvelles, l'idée étant de conserver ce qui est en bon état.

Afin de limiter la durée des travaux et améliorer la qualité de l'intervention, on travaillera route fermée. Une déviation sera mise en place par le sud, nécessitant la mise en place d'un giratoire provisoire au milieu du tronçon, sur un carrefour qui pose également des problèmes d'accidentologie – lequel carrefour sera probablement intégré au prochain crédit-cadre visant à résorber les points noirs du réseau routier cantonal. A préciser que durant les périodes hivernales, la route sera rouverte, et que l'accès aux riverains et exploitations agricoles sera garantie durant toute l'intervention.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il y a deux routes entre Savigny et Forel. N'est-il pas envisageable que les cyclistes voire les automobilistes prennent l'autre itinéraire ?

La vision sur plan donne le sentiment que c'est équivalent. Toutefois, ces deux routes ne connaissent pas la même déclivité : le tronçon qui va être réfectionné connaît une pente constante entre Savigny et Forel, à contrario de l'itinéraire qui sera utilisé comme déviation descend puis remonte. Au vu de cette topographie, si on veut que des gens utilisent le vélo autrement que pour les loisirs, un itinéraire qui descend puis remonte ne sera pas emprunté.

Par ailleurs, il s'agit d'un tronçon qui connaît une augmentation de trafic et permet l'évitement de Forel. Injecter le trafic pendulaire en traversée de localité semble peu plausible. Sans compter que ce tronçon fait partie du réseau cantonal de base (donc devant permettre le passage des convois exceptionnels).

En réduisant la vitesse de ce tronçon de 80 à 50 km/h, ne on pourrait-on pas éviter de recourir à des expropriations ?

Par défaut une route cantonale hors traversée de localité est à 80 km/h. Pour descendre la vitesse à 50 km/h, il faudrait qu'il y ait habitat dense au moins d'un côté de la route, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Cette route est prévue pour permettre le passage d'un camion, d'une voiture et d'un vélo. Sur cette route empruntée par 7000 véhicules/jour, quelle est la norme pour fixer cette largeur ?

Ce n'est pas le nombre de véhicules par jour mais plutôt la vitesse de croisement qui est utilisée dans les normes VSS pour fixer les dimensions de la chaussée.

Des flux séparés étant idéalement mieux pour les cyclistes, n'est-il pas possible que les pistes cyclables soient faites sur les accotements afin d'avoir la largeur nécessaire pour séparer les flux, vu que les vélos ne sont pas lourds ?

L'accotement est une zone d'infiltration d'eau, il n'est pas étanche. Si on le recouvre pour les cyclistes il faudrait déplacer le drainage des eaux. De plus, si la fondation des accotements est revêtue, il y a un risque que des véhicules roulent dessus, ce qui les dégraderait. Si on fait des bandes séparées, il faudrait 3m50 pour les voitures, 1m50 pour les vélos e encore 1 m pour l'accotement afin de récupérer les eaux, permettre l'entretien courant, etc.

Les agriculteurs sont touchés par l'expropriation de terrains de 6500 m2 de SDA, pour Fr. 40'000.- d'indemnités. Où se situent ces terrains ?

La route a déjà été élargie par le passé, dès lors qu'on se situe à la limite du domaine public, avec des exploitations qui sont très proches de la route. Dans ce projet, on exproprie le minimum possible pour avoir les marges d'emprises nécessaires à la réalisation de cette route.

Comment sera réalisé l'arrêt de bus sur cette route où les voitures circulent à 80 km/h ?

Il sera créé deux arrêts en baignoires (donc hors chaussée), avec deux trottoirs et une aide à traverser (îlot central) situé sur un tronçon rectiligne.

4. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'OUVRAGE DE CHF 5'220'000.- POUR FINANCER LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE CANTONALE 701-B-P ENTRE SAVIGNY ET FOREL (LAVAUX) SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAVIGNY ET FOREL (LAVAUX)

Article 1

L'article 1 est adopté par 13 oui, deux abstentions et aucune voix contre.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

Par 13 oui, deux abstentions et aucune voix contre, la commission adopte le projet de décret.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée 13 oui, deux abstentions et aucune voix contre.

Oron-la-Ville, le 11 juillet 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*