

**RAPPORT 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 15'438'000.- 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 thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 5 décembre 2024, 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, Oriane Sarrasin (qui remplaçait Romain Pilloud) et Nathalie Vez ; ainsi que Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, David Raedler, Pierre-André Romanens (qui remplaçait Philippe Germain) et Fabrice Tanner. Messieurs les Députés Philippe Germain et Romain Pilloud 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 Federico Molina, Chef de la Division Planification 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 Nuria Gorrite rappelle à titre liminaire que le précédent exposé des motifs et projet de décret relatif au financement des travaux de réhabilitation des routes cantonales 3-C-S et 7-C-S entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois a été renvoyé par le Grand Conseil en février 2024.

L'administration était revenue en mai 2024 devant la CTITM en vue de dégager des lignes directrices qui pouvaient faire consensus pour aborder ce dossier. La Division Infrastructures a ainsi retravaillé celui-ci à l'aune des éléments d'orientation que la Commission avait pu donner à cette occasion.

Cette route présente en effet un très fort état de dégradation, c'est pourquoi l'administration a bien entendu les remarques émises, notamment par les Députés de la région, qui soulignaient les problèmes de sécurité liées à la géométrie de la route, la stabilité des accotements, ou encore la question des accès pour les cyclistes – avec une alternative qui paraît ici très acceptable.

Enfin, il a aussi été tenu compte des prescriptions de la Direction générale de l'environnement (DGE) en ce qui concerne la zone de protection ainsi que sur les questions d'infrastructures liées aux passages de la grande et la petite faune.

Le Chef de la Division Infrastructures à la DGMR effectue la présentation d'un document Powerpoint à l'attention des membres de la Commission (*annexé au présent rapport de commission*).

#### **Les enjeux (slide n°4)**

- Infrastructure : la route est dans un très mauvais état et nécessite beaucoup d'entretien, avec en conséquence des coûts en rapport.
- Environnement : la haute valeur écologique des zones où se situent les RC 3 et 7 et, effectivement, la rupture qu'elle peut occasionner par rapport à des franchissements ou à une continuité pour les différentes espèces qui sont présentes dans ces lieux.
- Mobilité active : elle concerne tant les cyclistes que les piétons.

Il s'agit des différents enjeux auxquels l'administration a voulu répondre au niveau du présent projet en gardant une temporalité raisonnable dans sa mise en réalisation.

#### **Infrastructure routière (slide n°5)**

Deux tronçons seront distincts dans leur dimension :

- Le premier (T1) relie Chavannes-de-Bogis au giratoire de la Placette – du nom du centre commercial qui est très proche ; il est fortement chargé en termes de trafic et nécessite une largeur de 7 mètres.
- Le reste du tronçon (T2), qui relie à la commune de Chavannes-des-Bois, est plus long mais moins chargé en termes de trafic, c'est pourquoi la largeur a été diminuée à 6,50 mètres, et ce en conformité avec les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

Un maximum de l'infrastructure existante sera conservé afin d'éviter des transports de déchets ou des apports de matériaux neufs. Il est également précisé que le traitement des eaux de chaussée sera amélioré grâce à un nouveau système de collecte et d'évacuation des eaux.

#### **Protection de l'environnement (slides n°6, n°7 et n°8)**

- Grande faune : mise en place d'un système d'avertisseurs de type CALSTROM sur les 1'850 mètres pour lesquels il y a une traversée importante de grande faune. Ce système est composé de caméras qui détectent les animaux ainsi que de panneaux indicateurs lumineux qui avertissent, cas échéant, les automobilistes. A cet égard, l'installation d'un tel système à Cudrefin a permis de diminuer le nombre d'accidents avec la faune d'environ de 60% à 80%.
- Batraciens : installation sur 1'750 mètres de 43 passages à batraciens (crapauducs) et à petite faune sous la route selon les normes VSS. A cet égard, une équipe de la DGE a répertorié les espèces particulières de batraciens, avec de bonnes surprises de leur point de vue, et effectué un décompte des zones de traversées. Contrairement à ce qui était initialement imaginé, celles-ci ne se font pas de manière très localisée mais de façon diffuse sur l'ensemble du tronçon. Dès lors, la question d'une mise en place proportionnée de ces crapauducs s'est posée au niveau du Conseil d'Etat, à savoir éventuellement en réduire le nombre, quitte à en réinstaller plus tard dans des endroits où une augmentation des traversées aura été mesurée. Compte tenu du fait que réaliser à l'avenir d'autres crapauducs reviendrait à ruiner l'infrastructure, la variante initiale a été retenue par le Conseil d'Etat, soit de répartir uniformément les crapauducs sur la longueur complète tous les 40 mètres.

Les espèces sont guidées par des murs disposés de part et d'autre de la route, ce qui permet ainsi le passage entre deux sites de reproduction des batraciens, lesquels sont par ailleurs d'importance nationale.

- Gestion des eaux de chaussée : les eaux seront récoltées en pied de talus avec un système de tranchée drainante. La terre végétale, d'une trentaine de centimètres d'épaisseur, agit comme un filtre qui retient les matières polluantes amenées par l'eau. Ce concept est conforme aux recommandations de l'association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) en matière de gestion des eaux de chaussée et de protection des eaux.

Il est aussi précisé que des remises à ciel ouvert de tronçons de ruisseaux – qui sont actuellement canalisés – auront lieu grâce à la création d'éléments particuliers, par exemple par le biais de petites mares.

### **Mobilité active – piétons (slide n°9)**

Il est prévu d'y adjoindre un trottoir afin d'assurer la continuité dans des conditions de sécurité conformes aux souhaits de la commune de Chavannes-des-Bois.

### **Mobilité active –cycles (slide n°10)**

Tel qu'indiqué en page 12 de l'EMPD, « la RC 7 n'est pas considérée comme structurante au niveau cantonal compte tenu d'un potentiel de demande cyclable limité entre deux villages distants de 4 kilomètres qui comptent entre 1'000 et 1'500 habitants ». Néanmoins, elle figure au réseau régional secondaire de la région de Nyon, ce qui signifie que le trafic est considéré comme suffisamment important pour nécessiter un aménagement particulier pour la sécurité des cyclistes.

Deux aménagements complémentaires permettent ainsi de répondre à la plupart des besoins cyclistes :

- Itinéraire 1 : remise en état d'un chemin forestier en stabilisé et liaisons existantes vers les villages.
- Itinéraire 2 : adjonction de bandes cyclables dans le gabarit de la route cantonale sur T2 et liaison existante alternative au T1 de la RC.

### **Les coûts et le planning (slide n°11)**

Le projet initial se montait à CHF 13'048'000.-, alors que le présent EMPD relatif au projet modifié s'élève à CHF 15'438'000.-. La différence est donc de CHF 2'390'000.-.

Les travaux devraient impérativement pouvoir débuter en avril 2025, pour une durée d'environ 4 ans.

### **Synthèse (slide n°12)**

Un projet modifié qui répond de manière proportionnée aux enjeux et à la demande politique.

Il permet de mettre en œuvre à court terme des solutions :

- aux problèmes de sécurité de l'ensemble des usagers et usagères ;
- à l'augmentation des coûts d'entretien ;
- à la protection de la petite et grande faune ;
- à la protection des eaux.

## **3. DISCUSSION GENERALE**

Une Députée remercie la Conseillère d'Etat ainsi que les services étatiques pour les améliorations par rapport au premier EMPD qui avait été soumis à la Commission il y a une année environ, notamment en ce qui concerne la petite et la grande faune. Elle comprend bien les limites de la stratégie relative aux vélos car ce tronçon ne se trouve pas sur le réseau structurant, même s'il sera intéressant d'observer ce que les améliorations du deuxième itinéraire offrent comme résultats. La fréquentation de ce tronçon a passablement augmenté ces dernières années, notamment dû au trafic frontalier et poids-lourds qui vont croissant. Aussi, elle souhaite savoir si un abaissement de la vitesse sur ce tronçon est envisagé, ou non, et si tel n'est pas le cas pour quelles raisons.

Le Chef de la Division Infrastructures à la DGMR indique qu'une analyse a été faite par la Sous-commission de limitation des vitesses (SCLV) avec un préavis négatif. Dit préavis a ensuite été transmis à la Commission consultative de circulation (CCC) qui a suivi l'avis de la SCLV, à savoir que la limitation à 60km/h n'est pas adéquate. Tout d'abord, une analyse technique est faite par la SCLV en lien avec les normes de la Loi sur la circulation routière (LCR) ainsi que de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), notamment des raisons pour lesquelles une dérogation à l'article 108 OSR<sup>1</sup> pourrait amener à une réduction de la vitesse. Ensuite, le préavis de la SCLV est étudié par la CCC et peut bien entendu être remis en question. Actuellement, la vitesse sur ce tronçon est réduite à 60km/h pour des questions de sécurité liées à l'état de l'infrastructure puisque, d'une part, le gabarit ne permet pas des croisements convenables et, à fortiori, car ce gabarit est rétréci par des accotements qui sont instables.

---

<sup>1</sup> [Art. 108 Dérogations aux limitations générales de vitesse](#), OSR, site web de la Confédération

Un Député souhaite dès lors avoir la confirmation que la vitesse usuelle sur ce type de tronçon sera rétablie à 80km/h après les travaux, ce à quoi l'administration lui répond par l'affirmative.

Un Député se dit très sensible à la thématique de la biodiversité et remercie le Conseil d'Etat ainsi que les services étatiques concernés pour cette seconde mouture du projet. Aussi, il souligne que les montants relatifs aux passages à batraciens se montent à CHF 2'650'000.- (cf. tableau en page 15 du présent EMPD), ce qui démontre les efforts considérables que notre société mène en faveur de la biodiversité.

Un Député se dit déçu par le fait que ce tronçon ne sera pas limité à 60km/h une fois les travaux terminés. En outre, il comprend l'idée de reporter les cyclistes sur l'itinéraire qui se situe plus au sud, mais craint toutefois que certains d'entre eux prennent malgré tout le chemin le plus direct, soit sur le tronçon où le trafic est le plus chargé. A cet égard, il s'interroge sur l'existence d'autres tronçons de ce type dans le Canton de Vaud – à savoir un itinéraire alternatif pour les cyclistes alors que la route est, plus ou moins, en ligne droite.

Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite considère que l'effort qui sera fourni pour le balisage est fondamental en vue de garantir la sécurité des cyclistes. Par ailleurs, il ne s'agit pas dans le cas présent d'un immense détour. D'autre part, les services étatiques ont veillé à ce que les cyclistes ne circulent pas sur des chemins boueux et puissent se réinsérer dans le trafic sans difficultés.

Une Députée souhaiterait apporter une suggestion en vue d'augmenter la sécurité des cyclistes. Une mesure relativement simple et peu coûteuse consisterait ainsi à teinter en rouge le revêtement pour la bande cyclable afin de clairement identifier le passage pour les cyclistes.

Le Chef de la DGMR indique que la couleur rouge est utilisée dans certaines zones potentiellement accidentogènes afin de mettre en évidence le fait qu'une voiture peut croiser un cycliste. Comme beaucoup de matière est versée sur la route pour donner cette teinte, les coûts sont tout de même importants. Dans les normes, la bande cyclable est déterminée avec le balisage latéral.

Un Député considère qu'il s'agit ici d'un excellent projet. Seule la traversée du Bois de Portes pourrait faire l'objet de discussions étant donné qu'il est délicat d'y circuler en hiver et dès qu'il fait nuit. Même si la forêt est peu fréquentée à ces périodes, quelques cyclistes l'empruntent néanmoins. Soulignant ne pas critiquer le tracé, le commissaire se demande toutefois s'il ne serait pas possible que l'Etat mène des tests avec des bandes marquées au sol qui seraient luminescentes – comme cela se fait déjà, entre autres, dans certaines communes françaises. Une telle solution augmenterait la sécurité des cyclistes en leur permettant de suivre plus aisément les itinéraires cyclables durant les périodes nocturnes.

Indiquant que la rétro réflexion d'un marquage routier est une mesure déjà existante, l'administration souligne que le marquage pratiqué quotidiennement sur les infrastructures doit répondre aux normes VSS ainsi qu'aux aspects légaux de la LCR et de l'OSR. Toutefois, les services étatiques vont se renseigner sur la faisabilité de la solution proposée par Monsieur le Député.

Une Députée estime que le détail des postes budgétaires est intéressant puisqu'ils résument la priorité qui est donnée aux différentes mobilités. A la lecture de ces coûts, la voiture occupe en effet le premier rang bien devant la mobilité douce. Dès lors, elle émet le vœu qu'à l'avenir les répartitions financières soient quelque peu plus homogènes pour améliorer également la sécurité des cyclistes et des piétons, notamment les jeunes et les personnes âgées. En ce sens, elle se félicite de la réalisation d'un trottoir au bénéfice des piétons ainsi que des aménagements en faveur des cyclistes.

Un Député calcule que la charge annuelle de l'Etat permettant la réalisation de passages à batraciens se monte à CHF 70'000.-. A la lecture de l'article 108 OSR, il considère que les conditions qui permettent de déroger aux limitations générales de vitesse sont d'une interprétabilité énorme, notamment l'alinéa 2, lettre b. :

*« certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière; »*

Dès lors, il souhaite savoir si les considérants des décisions de la SCLV puis de la CCC peuvent être connus. Par ailleurs, il se dit également interpellé par les différences des montants contenus dans le tableau des pages 15 et 16 même s'il convient, dans le cas présent, de comparer le nombre de bénéficiaires de ces mesures. Ainsi, il entend bien les arguments indiquant qu'il n'est pas possible d'aller plus loin pour les cyclistes dans le cadre de ce projet en termes de sécurité ainsi que de promotion d'une infrastructure cyclable moderne et à très long terme. Néanmoins, il note avec plaisir le fait que la DGMR tient chaque jour un peu plus compte de ces enjeux

dans les projets qui sont développés puis espère que, lorsque les opportunités se présenteront, les montants seront plus élevés pour les cycles, non pas par comparaison avec la route, mais simplement parce que ces investissements pour les cycles auront été jugés utiles.

Le Chef de la DGMR répond que la SCLV et la CCC ont une longue expérience sur l'application de dérogation à l'article 108 OSR. Tout ce processus est transparent, fait l'objet de rapports, puis d'une pesée d'intérêt au niveau de la CCC. Il y a dès lors une cohérence d'application dans ces analyses étant donné que la dérogation est, ensuite, sujette à recours. De telles décisions ne sont donc pas prises à la légère.

Un Député constate qu'il n'y a quasiment pas eu d'investissements dans l'entretien des routes cantonales pendant une vingtaine d'années et estime que le Canton en subit aujourd'hui les conséquences. Après avoir pris connaissance des différents profils types contenu dans le présent EMPD, il se demande pourquoi la route n'est pas davantage élargie – d'un mètre de chaque côté – afin d'y réaliser des bandes cyclables plus sécurisées. Plutôt que de créer de nouveaux itinéraires alternatifs, il aurait été selon lui plus judicieux d'investir dans un enrobé plus large, puisque le gabarit le permet, pour que les cyclistes soient davantage à l'aise et puissent rouler en ligne directe.

Soulignant à nouveau le fait que cette route est en très mauvais état et nécessite des travaux de réhabilitation urgents, le Chef de la DGMR observe qu'il n'y a pas la largeur disponible sur l'ensemble du gabarit, ce qui nécessiterait des emprises supplémentaires, potentiellement des expropriations. De plus, ce tronçon n'est pas sur le réseau structurant cyclable et l'alternative proposée est peu coûteuse puisque le chemin existe déjà.

Précisant que les figures 6 et 7 (*cf. page 8 du présent EMPD*) constituent des gabarits « type » routiers, le Chef de la Division Infrastructures à la DGMR indique que la route actuelle n'est pas dotée d'un épaulement. Le présent projet résout tout de même un certain nombre de problématiques, notamment en termes de sécurité et environnementales. Par conséquent, relancer un avant-projet et toutes les démarches y afférentes prendrait, au minimum, une dizaine d'années et coûterait beaucoup plus cher.

Un Député note qu'il y a une très forte attente des usagers de cette route ainsi que des populations des communes de Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois pour ce qui concerne le présent projet. Il est ici question d'un secteur très dangereux, c'est pourquoi il impérieux de ne pas davantage reporter ce dossier et de débiter les travaux en avril 2025.

Un Député aimerait savoir si la DGMR pourrait renseigner la Commission sur l'éventuelle analyse qui a été faite par l'Office fédéral des routes (OFROU) s'agissant d'essais de peintures photoluminescentes sur une piste cyclable en Valais<sup>2</sup>. Il serait ainsi intéressant de savoir si une mesure de ce type permet d'améliorer la visibilité et la sécurité des cyclistes, par exemple lors de la traversée d'une forêt en pleine nuit.

Une Députée trouve regrettable que l'occasion n'ait pas été saisie de maintenir la vitesse à 60 km/h une fois les travaux terminés, alors que les usagers de cette route se sont désormais habitués à lever le pied sur ce tronçon. En outre, les chiffres mentionnés dans l'EMPD sont bien évidemment sous-estimés étant donné que ces comptages ont été effectués en 2015, et que le trafic a depuis fortement augmenté sur ces deux routes cantonales.

Un Député mentionne que les ingénieurs se fondent, en principe, sur l'application MISTRA VUGIS, soit un outil de visualisation et d'analyses géographiques des accidents de la circulation. La notion de dangerosité d'un tronçon est relativement subjective ; en ce sens, cette application apporte un élément plus objectif qui permet de relativiser cette approche-là. Depuis 2013, 7 accidents ont ainsi été répertoriés sur le tronçon dont il est ici question.

Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite confirme que l'OFROU est bel et bien l'organe compétent pour autoriser l'utilisation de peintures photoluminescentes sur un tronçon, mais avec des restrictions, notamment sur la qualité de la peinture utilisée. Il serait donc opportun d'approcher ledit Office en vue d'explorer cette question.

Le Chef de la Division Planification à la DGMR ajoute que la partie de la route la plus fréquentée entre la RC 2-B-P en direction de Divonne et le centre commercial a en effet connu de légères variations, soit autour de 9'000 véhicules à 10'000 par jour. En revanche, il y a eu une tendance à la croissance sur la partie la moins

---

<sup>2</sup> [Le Valais teste une piste cyclable photoluminescente](#), site web de la Radio Télévision Suisse

fréquentée puisque le trafic est passé de 3'000 véhicules par jour en 2005 à 4'500 en 2022. Enfin, il est précisé que les campagnes de comptage sont ponctuelles et que, selon la périodicité et la météo, il peut y avoir d'importantes variations.

Au Chef de la DGMR de compléter que les services étatiques ne disposent pas d'équipements qui permettent de distinguer de manière précise les différents usagers. A cet égard, il estime que la DGMR doit revenir sur les questions d'acquisition des comptages qui, grâce aux technologies virtuelles, peuvent grandement gagner en qualité et en fiabilité.

#### **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. INTRODUCTION**

###### **1.4 Description des travaux prévus**

###### *1.4.5 Emprises et SDA*

En convertissant les 6'880 m<sup>2</sup> en hectares pour une longueur de 3,2 kilomètres, un Député constate que le projet réalise une emprise de 0,6 hectares de SDA.

###### *1.7 Coûts des travaux et des études prévues*

Pour faire suite aux questionnements de deux Députés, le Chef de la Division Planification à la DGMR précise que l'augmentation des honoraires, de l'ordre de CHF 90'000.-, sont liés à la modification du présent projet, puis indique que le système d'avertisseurs de type CALSTROM sera entièrement financé par la DGE.

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

##### *Article 1*

*Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission accepte l'article 1.*

##### *Article 2*

*Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission accepte l'article 2.*

##### *Article 3*

*Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission accepte l'article 3.*

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

*Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le présent projet de décret.*

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

*Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent projet de décret.*

Noville, le 22 janvier 2025.

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

##### **Annexe :**

- Présentation effectuée par l'administration le 5 décembre 2024

CTITM du 5 décembre 2024

EMPD\_LEG\_236

# Réhabilitation de la RC 3/7

entre

Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois

## SOMMAIRE

1. Le contexte
2. Les enjeux
3. Le projet
4. Synthèse



# Le contexte

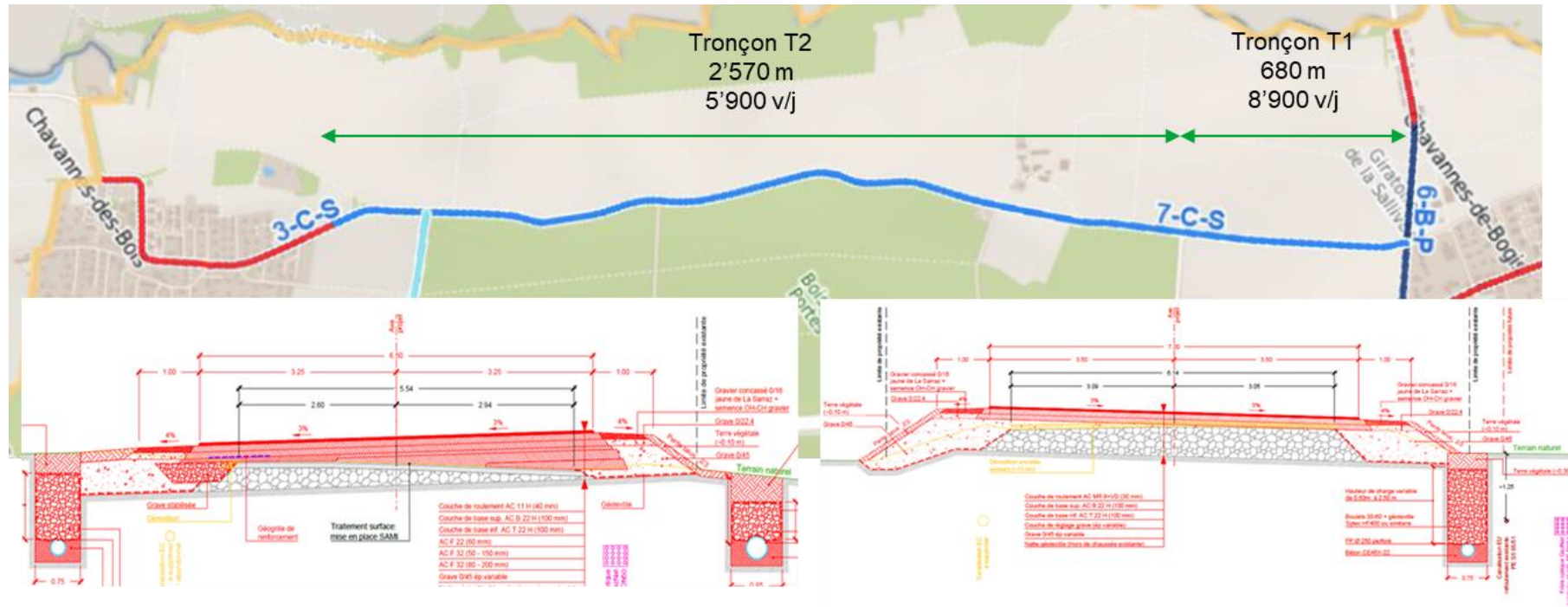
- Projet initial en CTITM le 2 novembre 2023 rapport de minorité
- Projet renvoyé par le GC au CE le 6 février 2024
- Présentation en CTITM du projet modifié le 23 mai 2024

# Les enjeux

- Infrastructure
  - Sécurité, mise en conformité et maintien de la substance
- Environnement
  - Haute valeur écologique, protection de la faune et des eaux, minimum d'impact
- Mobilité active
  - Réseau régional secondaire, sécurité des usagers

## LE PROJET

# Infrastructure routière



T2 largeur 6.5 m

T1 largeur 7 m



## LE PROJET

# Protection de l'environnement



Photos d'un  
crapauduc  
Passage sous la route

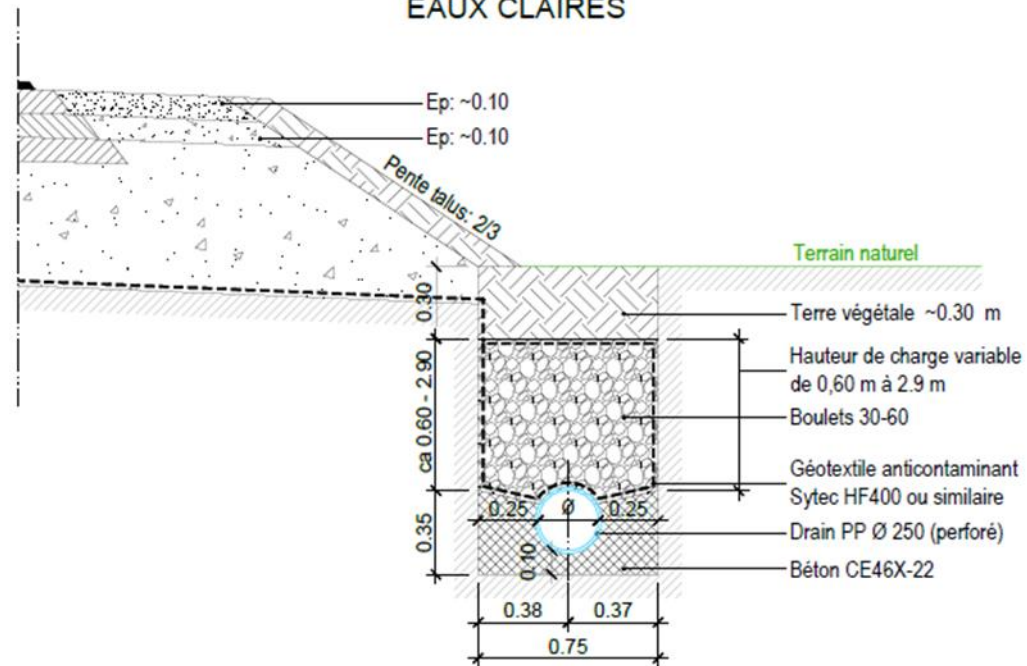


## LE PROJET

# Protection de l'environnement

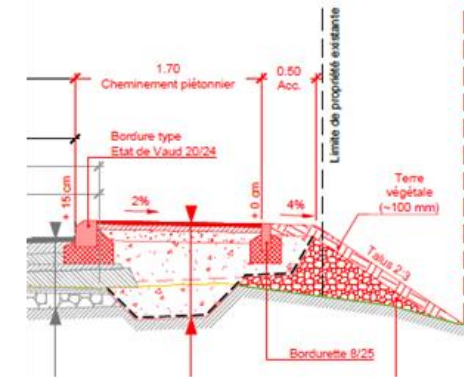
## Gestion des eaux de chaussées

DÉTAIL TYPE CHEMISE DE DRAINAGE  
EAUX CLAIRES



## LE PROJET

# Mobilité active – piétons

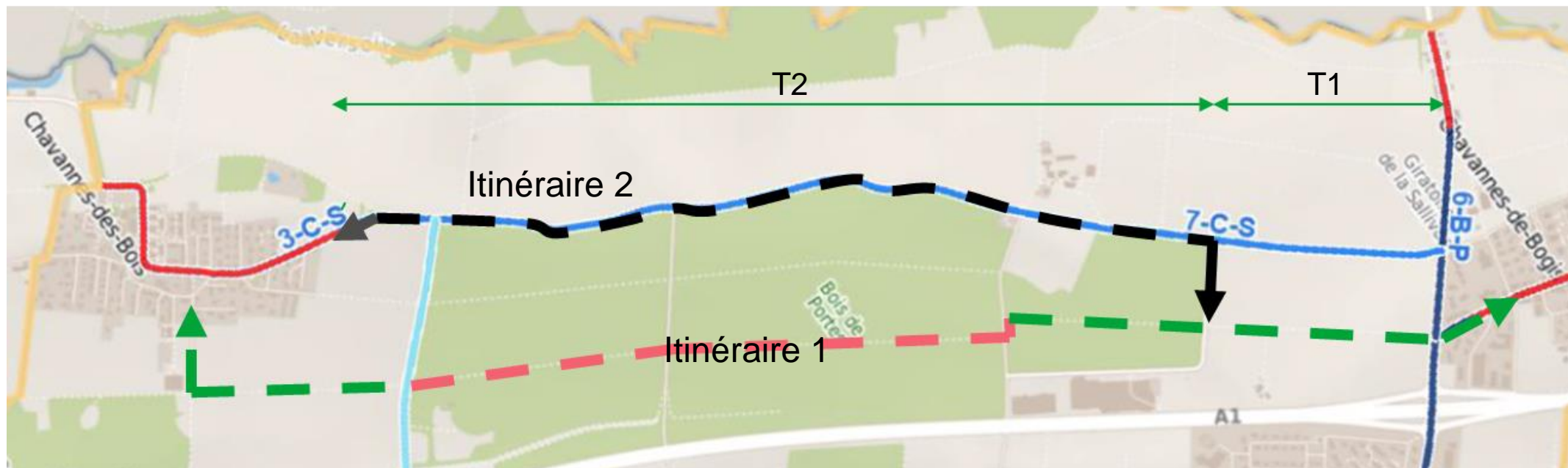


## LE PROJET

# Mobilité active – cycles

Aménagement cyclable sur deux itinéraires:

- ▶ Itinéraire 1 : **chemin forestier en stabilisé** et **liaisons existantes** vers les villages
- ▶ Itinéraire 2 : bandes cyclables dans le gabarit de la route cantonale sur T2 et **liaison existante** alternative au T1 de la RC





## LE PROJET

# Les coûts et le planning

<b>EMPD du projet initial</b>	<b>EMPD du projet modifié</b>	<b>Différence</b>
<b>13'048'000 CHF TTC</b>	<b>15'438'000 CHF TTC</b>	<b>2'390'000 CHF TTC</b>

**Début des travaux : avril 2025**

**Durée : 4 ans**

# Synthèse

Un projet modifié qui répond

- de manière proportionnée aux enjeux et à la demande politique

Il permet de mettre en œuvre à court terme des solutions

- aux problèmes de sécurité de tous les usagers
- à l'augmentation des coûts d'entretien
- à la protection de la petite et grande faune
- à la protection des eaux