

**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 11'000'000 pour financer la part cantonale des travaux du réaménagement de la RC 1 – étape 5 – entre le carrefour du Banc-des-Pauvres, à Saint-Prex, et la limite communale ouest de Morges, sur les Communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 20 juin 2024, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Isabelle Freymond (qui remplace A. Billard), Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez et MM. Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin, Xavier de Haller, Philippe Germain, Stéphane Jordan, Alberto Mocchi (qui remplace D. Raedler), Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Yves Paccaud (remplace V. Jaques), Romain Pilloud, Fabrice Tanner.

Mme Aude Billard et MM. Vincent Jaques et David Raedler étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DCIRH a participé à la séance, accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR et M. Sébastien Domon, chef de la division infrastructure (DGMR).

M. Yvan Cornu, secrétaire de commissions parlementaires a établi les notes de séance et contribué à la rédaction du présent rapport.

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

Cette requalification correspond à une étape supplémentaire de 2.7 km sur la RC1 entre St-Prex et l'entrée de Morges, dont une partie est en traversée de localité. Les trois premières étapes ont déjà été réalisées alors que la quatrième est en étude entre Préverenges et Morges.

Ce projet de réaménagement de la RC1 s'inscrit dans le cadre de la stratégie vélo. Sur ce tronçon très roulant et très fréquenté, il convient d'apporter une réponse pour l'ensemble des usagères et usagers. Cette requalification de la route a été élaborée en collaboration avec les trois communes concernées territorialement de St-Prex, Lully et Tolochenaz.

Le contexte :

Sur ce tronçon, la DGMR relève :

- le très mauvais état de la chaussée qui est à renforcer et à rénover ;
- les croisements difficiles à certains endroits ;
- l'absence d'aménagements sécurisés pour la mobilité douce (vélos et piétons) ;
- l'évacuation des eaux non-forme ;
- les nuisances sonores élevées face auxquelles il faut prendre des mesures.

La DGMR présente les objectifs du projet en deux points :

La multimodalité qui consiste à :

- adapter l'infrastructure aux divers besoins, tant des voitures, des bus, des vélos que des piétons ;
- améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et usagères ;
- favoriser tous les modes de transport.

La mise en conformité, vise principalement à :

- réduire les nuisances qu'elles soient liées au bruit, aux émissions, à l'eau polluée, etc. ;
- entretenir le réseau ; route principale (RC1) ;
- protéger l'environnement ; compensation à faire dans un esprit qualitatif.

Description du projet entre St-Prex et Morges

En traversée de localité (St-Prex), le projet est développé par la commune en collaboration avec le Canton.

Hors de la localité de St-Prex :

- côté Jura de la route, il est prévu une piste cyclable (1.8m. de largeur) ;
- côté Lac de la route, il est prévu une piste mixte (3m.) ; choix d'avoir les piétons de ce côté de la route.

Sur les communes territoriales de Lully et Tolochenaz :

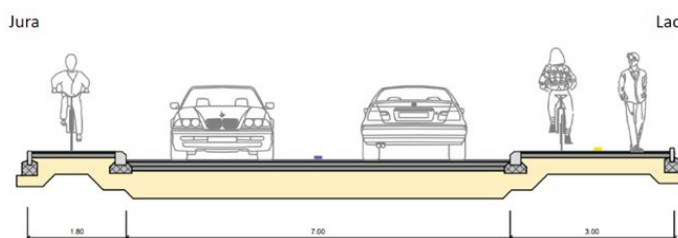
- côté Jura de la route : prolongation de la piste cyclable (1.8m.) ;
- côté Lac de la route : prolongation de la piste mixte (4m.) – voie verte : vélo en bidirectionnel ;
- 2 arrêts de bus seront construits afin de desservir la Maison de la rivière.

Dans la zone artisanale de Tolochenaz :

- en réponse au besoin piéton,
côté Jura de la route, il est également prévu une piste mixte (3m.) ;
- côté Lac de la route : prolongation de la piste mixte (4m.) - voie verte : vélo en bidirectionnel.

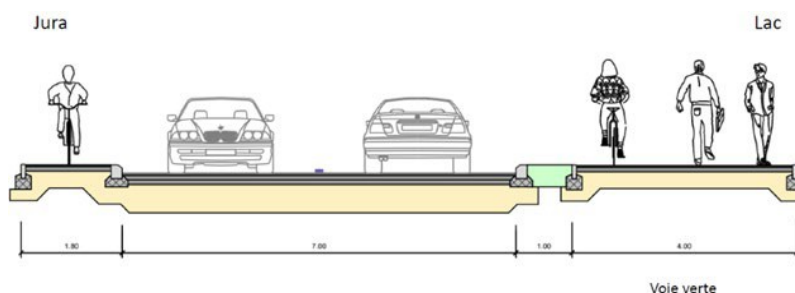
St-Prex (hors localité)

1.8m./7m./3m.



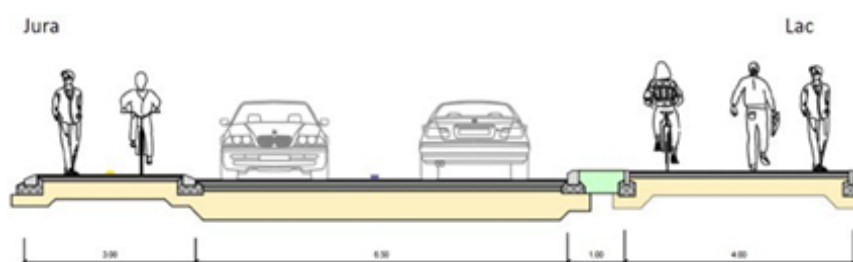
Lully et Tolochenaz

1.8m./7m./1m./4m.



Tolochenaz ZA

3m./6.5m./1m./4m.



Planning des travaux : de 2025 à 2028, mais pose du tapis bitumineux éventuellement en 2029.
Coûts : crédit d'ouvrage de 11 millions TTC.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE ET EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

Cohabitation entre piétons et vélos : conflits potentiels

La cohabitation entre piétons et vélos est-elle dangereuse ? Les pistes mixtes peuvent s'avérer dangereuses et conflictuelles en fonction notamment de la forte fréquentation du tronçon, de la largeur de la piste, de la vitesse des vélos (tronçon droit et roulant), etc. Un commissaire relève l'importance d'une signalisation claire, de l'adéquation entre la largeur de la piste et le volume de trafic tant piéton que cycliste.

Entre St-Prex et Morges, la DGMR va privilégier et renforcer une signalisation au sol. Il existe la possibilité de marquer une ligne de séparation réservant les espaces aux différentes catégories d'usagers et usagers. La sécurité est optimale pour les cyclistes et les piétons, si chacun reste à sa place ! Un commissaire indique que la surface réservée aux piétons peut être séparée de celle dédiée aux vélos par une légère différence de niveau. La DGMR prend note de la suggestion et confirme que cette technique a déjà été appliquée, même si cela n'était pas prévu sur ce tronçon ; une autre option serait de placer une bande pavée avec un léger dénivelé de 3 cm.

À propos des aménagements liés à la voie verte, un commissaire fait aussi part du danger que peuvent représenter les pistes mixtes. La DGMR a relevé des situations conflictuelles entre piétons et vélos sur une précédente étape de réaménagement de la RC1, autour de Dorigny notamment (entre l'EPFL et l'UNIL), là où la densité des piétons et des cyclistes est devenue très importante. La problématique provient également de dénivelés conséquents. L'unité vélo (DGMR) a déjà prévu d'optimiser certains éléments sur ce tronçon. Le but est de séparer les flux et permettre une meilleure lisibilité en particulier dans des zones de croisements ou aux arrêts de bus.

La conseillère d'État confirme qu'un EMPD est en cours de préparation avec une série d'améliorations rapides, telles que des abaissements de trottoirs, des facilités d'insertion sur la voie de bus pour les vélos 45km/h, etc.

Entre St-Prex et l'entrée de Morges il est déjà prévu d'aménager deux voies séparées du trafic et il y aura certainement moins de piétons sur ce tronçon.

Mesures de compensation environnementale et aménagements paysagers

Ce tronçon routier longe un massif forestier et les emprises nécessaires à la requalification touchent des surfaces boisées. Concernant les compensations environnementales, un commissaire demande s'il est prévu des plantations d'arbres sur ce tracé.

La DGMR précise que les surfaces concernées par le défrichement définitif seront compensées par un reboisement d'une surface supérieure à celle cumulée des défrichements dans le même périmètre du projet, sur une parcelle appartenant à la commune de Tolochenaz, en épaississant un cordon boisé sur les rives du lac. La DGMR va aussi étudier la possibilité de planter des arbres sur le tronçon, dans le respect des normes de sécurité ; la bande verte pourrait être utilisée à cet effet.

Défrichement

Pour donner suite à la question d'un commissaire relative aux zones de compensation des défrichements et l'atteinte potentielle aux surfaces d'assolement (SDA), la DGMR a transmis les informations suivantes par courriel immédiatement après la séance :

- 1908m² sont défrichés et compensés :
 - > 508m² par extension d'une zone forestière sur la parcelle 127 de la commune de Morges ;
 - > 1400m² sur la parcelle agricole 128 de la commune de Tolochenaz affectée en zone agricole hors SDA.

La compensation des défrichements est faite en grande partie en zone agricole, sans consommer des SDA.

Emprise sur les surfaces s'assolement (SDA) / bande verte

Le Conseil d'État reconnaît la nécessité de réduire au minimum les emprises sur les SDA et affirme que la variante retenue est celle qui empiète le moins sur ces surfaces. Néanmoins, le projet engendrera la disparition d'environ 3'756m² de SDA sur une augmentation du domaine public de 13'300m² d'emprises supplémentaires.

Un commissaire trouve exagéré qu'un gabarit supplémentaire de 1m. soit proposé pour une bande verte, sans réelle nécessité puisque les pistes mixtes (piétons/cyclistes) sur les côtés sont déjà larges et sécurisées.

Selon la DGMR, cette bande de séparation fait partie des standards. Elle n'existe pas côté Jura étant donné que la piste cyclable est unidirectionnelle et que les voitures arrivent depuis derrière. En revanche, côté Lac, la piste mixte vélos/piétons est potentiellement bidirectionnelle, ce qui signifie que des vélos peuvent rouler en face des voitures ; c'est pour cette raison que les normes exigent l'aménagement d'une bande de séparation.

Concernant la largeur de 4m. de cette piste mixte, qualifiée de très confortable, la DGMR rappelle que la voie verte d'agglomération est un projet régional, piloté par Région Morges avec la participation des communes partenaires, qui a pour but d'offrir à la mobilité douce (vélos/piétons) un aménagement complémentaire. Le tronçon se situant dans le périmètre de l'étape 5 de la requalification de la RC1 vient s'y greffer et sera réalisé en même temps.

Éclairage

Il n'est pas prévu d'augmenter l'éclairage public sur ce tronçon, mais un commissaire propose de le diminuer, car on sait que l'éclairage a un impact sur la biodiversité. La DGMR rappelle qu'il y a l'obligation d'éclairer les traversées, cela concerne la traversée de la voie verte à la hauteur de la route du Boiron ; cet éclairage pourrait être enclenché uniquement en cas de traversée, par un bouton-poussoir.

Traitement des eaux

Une commissaire souligne qu'avec une densité de trafic de près de 15'000 véh./jour, les eaux de chaussée de la RC1 sont considérées comme polluantes, et doivent être traitées conformément aux exigences de la loi fédérale sur la protection des eaux. Le système de collecte et d'évacuation des eaux de chaussée en place sur ce tronçon est actuellement incomplet, discontinu et parfois vétuste ; les eaux de la route se déversent dans les réseaux communaux d'évacuation des eaux claires, sans traitement préalable.

Pour déterminer le mode de traitement, la DGMR explique qu'on prend non seulement en considération la densité du trafic et le type de véhicules mais également le degré de pollution et la sensibilité du milieu récepteur. Sur la base de ces divers critères, il sera déterminé, au cas par cas et en collaboration avec la DGE, s'il faut filtrer l'eau ou faire de la rétention.

La DGE a validé des systèmes de traitement de niveau d'exigences « standard » selon la norme VSS 40361 avant rejet. Par conséquent, le choix de la méthode de traitement s'est porté sur la création d'ouvrages (de chambres) permettant le traitement des eaux avant rejet au milieu naturel. Ceux-ci seront mis en place de manière à regrouper différents tronçons de canalisations équipées de grilles pour la collecte des eaux.

Aucun ouvrage de rétention n'est nécessaire, au vu de la proximité du lac. Cependant, des chambres d'inspection devront être maintenues ou construites tous les 50 à 80 mètres afin de permettre un bon entretien du réseau.

Coûts du projet et parts financières à charge des partenaires

Les Communes de St-Prex, Lully et Tolochenaz doivent encore procéder aux demandes de crédits auprès de leur organe délibérant respectif afin de financer leur part des travaux sur la base d'une nouvelle convention entre partenaires qui est en cours d'établissement. Leur contribution représente environ 45% du total du projet qui s'élève à 20.6 mios.

Ce modèle est habituel pour de nombreux projets routiers qui dépendent d'un engagement mutuel du Canton et des communes partenaires. La conseillère d'État confirme qu'il y a un risque, puisque chaque partenaire doit valider les crédits, mais cela vaut également au niveau du Canton qui dépend de l'adoption de ce crédit de 11 mios par le Grand Conseil. Le cas échéant, il faudrait trouver des solutions à un éventuel refus.

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

4.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

Vote final sur le projet de décret : le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR L'EMPD

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur cet EMPD (24_LEG_39) à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 2 juillet 2024

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