

Rapport de la Commission technique chargée d'étudier le préavis municipal N° 78 relatif à l'octroi d'un crédit pour la réfection de la rte de Nyon et la création d'un nouveau trottoir au lieu-dit «En Vertelin».

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission composée de:
Jacques Tacheron, 1^{er} membre et rapporteur
Pierre-Alain Bringolf
Martial Cosandier
José Da Silva
Jean-Marc Guibert

s'est réunie le 18 février 2015. Tous les membres étaient présents.

Nous remercions M. Olivier Fargeon, municipal, pour les précisions apportées spontanément, les réponses à nos questions et les documents mis à disposition du rapporteur.

Préambule:

La longueur du tronçon de la rte de Nyon concerné par ce préavis est d'env. 200 m. Cette distance ne figure pas sur les plans remis.

D'autre part, à la question de savoir si le panneau de limitation à 50 km/h posé à l'angle rte de Nyon/DP 102, en direction de la gare, pouvait être déplacé au carrefour réaménagé rue de l'Etraz/ rte de Nyon, la réponse du Service de l'Etat consulté et compétent est un refus catégorique.

Réfection de la route de Nyon: (compléments au préavis)

L'élimination des bétons bitumineux, y compris ceux à teneur élevée en HAP, est gérée par une directive cantonale de 6 pages «Déchets de démolition des routes».

Le remplacement intégral du revêtement existant et non pas la solution économique privilégiée occasionnerait une plus-value estimée à CHF 50'000.- TTC.

Concernant la durée de vie de la solution choisie et de sa «solidité», ne s'agit-il pas d'un rafistolage? Et l'augmentation du trafic PL ne va-t-il pas provoquer une forte usure de la chaussée?

La solution proposée ne saurait être qualifiée de rafistolage. Elle a fait l'objet d'un dimensionnement conformément aux recommandations de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) en tenant compte de la proportion importante des véhicules lourds qui emprunteront cette artère.

Dans le choix de cette solution, on doit également mentionner qu'avec le «Schéma directeur Pôle 1C Gland-Vich», le développement à long terme du périmètre concerné n'est pas connu avec exactitude. Dès lors, il est apparu plus adapté d'opter pour cette solution, notamment en économisant les frais d'élimination de l'intégralité des enrobés. Ce n'est pas pour autant que la durée de vie de l'ouvrage en sera amoindrie, car il faut avoir à l'esprit que ce n'est pas uniquement le revêtement bitumineux qui détermine la solidité et la durée de vie d'une route, mais bien la concomitance de 3 éléments que sont le sol, l'encaissement et le revêtement. Dans notre cas,

d'après les investigations entreprises, nous sommes en présence d'un sol de bonne qualité et la portance de la fondation de la chaussée existante est également bonne.

Passages piétons aux deux extrémités du tronçon corrigé:

Dans le cadre des aménagements projetés, il n'est effectivement pas prévu de marquage pour piétons. C'est une norme de la VSS qui prévoit un certain nombre de piétons pendant un certain temps pour une traversée de route qui «accorde le droit de discuter» pour un marquage au sol. Si ces chiffres ne sont pas atteints, pas de discussion possible avec l'Etat quant à l'opportunité de prévoir un ou des passages piétons. Ces chiffres sont: **minimum 25 piétons à l'heure**, données qui ne sont de loin pas atteintes dans le cas concerné.

NB: dès 150 piétons/h, la nécessité se crée...

Piste cyclable sécurisée dans le projet étudié:

L'emprise d'une piste cyclable est d'env. 1m, que ce soit avec le trottoir côté Jura ou seule, côté Lac ce qui aurait porté la largeur totale de la route à 8,50 m (chaussée + piste cyclable + trottoir) ceci pour les 200 m du tronçon refait. Une prolongation de cette piste cyclable eût été logique, le cas échéant, dès le carrefour rte de Nyon / rue de l'Etraz jusqu'au Pont Farbel (200 m aussi). Sur le Pont Farbel, on «oublie» la création d'une piste pour des raisons connues, et après le pont, on se situe sur la commune de Prangins!

Il n'était donc pas opportun, dans ce cas précis, d'incorporer une piste cyclable à l'étude.

Aménagement d'un trottoir:(compléments au préavis)

Pourquoi dépenser un certain montant pour faire un trottoir sur la rte de Nyon? Ne suffirait-il pas de mieux indiquer le trajet (chemin pédestre) depuis la gare en passant entre le cimetière et le collège de Grand-Champ pour rejoindre les toblerones? Cela coûterait moins cher; et la sécurité serait plus optimale (moins de trafic).

Contrairement à ce que l'on pourrait penser en lisant la 1^{ère} question, il ne s'agit pas de faire un trottoir sur l'ensemble de la rte de Nyon puisque déjà existant dès La Combaz jusqu'au droit de la DP 100, mais bien d'en créer un sur 200 m, conformément au présent préavis!

Bien que moins onéreuse, l'idée de parcours allongé depuis la gare n'aurait que peu de succès. Le piéton, de manière générale, est un usager qui rechigne à faire de longs détours. Dès lors, les promeneurs, les résidents de Pont-Farbel ainsi que les pèlerins de St-Jacques-de-Compostelle continueront à emprunter la rte de Nyon quel que soit leur sens de marche. Concernant les pèlerins de St-Jacques, on signalera que l'itinéraire officiel de la «Via Jacobi» à travers Gland passe par la rte de Nyon, autant depuis le refuge qui leur est destiné (en direction de l'ouest) que pour y arriver (de l'ouest): Même si on ne dénombre que 200 marcheurs qui utilisent annuellement le refuge de Montoly, il est indéniable que l'itinéraire actuel est le plus attractif. De surcroît, si l'on souhaite privilégier et inciter le recours aux mobilités douces, il est nécessaire d'offrir aux usagers concernés des aménagements adaptés, sécurisés et aussi attrayants. L'opportunité offerte par les travaux de réfection de la chaussée permet également de réduire les coûts de construction du trottoir proposé.

Est-ce qu'une variante sans trottoir abaisserait le coût du projet de manière significative?
Selon le préavis, la réduction serait de CHF 87'000.-, plus la part des honoraires de l'ingénieur civil, soit un total d'env. CHF 98'000.-

Pourquoi l'éclairage public n'est pas prévu? Comment savoir s'il est nécessaire?

La mise en place d'un éclairage public n'a pas été jugée légitime en regard des potentiels bénéficiaires de cette installation, du gain apporté ainsi que de l'environnement du tronçon routier concerné. Il sera toutefois procédé à la pose préventive d'un tube destiné à la mise en place d'un éclairage (voir p.3 du préavis, 5^e paragraphe).

La fréquentation piétonne nocturne du trottoir envisagé sera très faible et, à ce titre, l'investissement inhérent à l'installation de luminaires pourrait paraître, pour certains, disproportionné. Ce tronçon, situé en périphérie de la ville, ne dispose pas actuellement d'éclairage et aucun élément n'indique, jusqu'à présent, que cette situation porte préjudice à la sécurité des usagers. Enfin, ce choix abonde dans le sens des réflexions relatives à une utilisation efficiente des énergies et à la volonté de ne pas occasionner trop de pollution lumineuse.

Réaménagement du carrefour rue de l'Etraz / rte de Nyon (compléments au préavis)

Pourquoi pas un giratoire au lieu d'un carrefour à 3 branches?

La construction d'un giratoire à cet endroit augmenterait les coûts de CHF 300'000.- à 600'000.-, selon le diamètre et l'emprise de l'ouvrage.

Y-a-t-il un arrêt de bus à l'intersection, en direction du Pont-Farbel?

Le marquage au sol indiquant la présence d'un arrêt de bus à l'endroit cité est un reliquat d'une halte desservie par la ligne «Nyon-Prangins-Gland». Suite à la modification de l'itinéraire, le bus ne transitant plus par cet endroit, l'arrêt a donc été désaffecté.

Réflexions complémentaires:

Au niveau du timing, pourquoi effectuer ces travaux maintenant, alors que la parcelle 436 va être aménagée (risque de dégâts importants)?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire d'avoir à l'esprit que les premières réflexions inhérentes à la réfection de ce tronçon ont été initiées dans le courant 2011. A cette époque, nous ne disposons d'aucune information avérée relative au développement de la parcelle 436. Ce n'est que très récemment qu'il est apparu que certains projets, par ex. Cermix et Sotridec, se réaliseraient dans l'immédiat.

Toutefois, ces nouveaux éléments ne remettent nullement en cause les travaux présentés dans le présent préavis. Au contraire, leur légitimité se justifie d'autant plus au vu de l'augmentation du trafic qui sera occasionné par la mise en place de nouvelles activités et par les travaux découlant de leurs aménagements.

Effectivement, le tronçon concerné de la rte de Nyon n'est pas adapté aux passages des poids lourds qui, lors de croisements, sont contraints d'empiéter sur la banquette herbeuse. Cette situation est à l'origine, d'une part, d'une prolifération des détériorations de la rte de Nyon et, d'autre part, du passage de poids lourds au long de la desserte accédant à la déchèterie.

Dès lors, afin d'éviter que la propagation des dommages occasionnés à la rte de Nyon ne nécessite des mesures de réfection complémentaires, il est indiqué d'entreprendre ces travaux à court terme. De cette manière, lorsque le tronçon sera «restauré», nous éviterons également que trop de camions empruntent la desserte comprise entre la déchèterie et la gravière de Ronchi SA et ainsi ne soient à l'origine de situations conflictuelles et potentiellement dangereuses avec les habitués de notre déchèterie.

Concernant la mise en contexte du présent préavis par rapport aux réfections du tronçon de la rue de l'Etraz, compris entre la Ballastière et Pont-Farbel, est-il vraiment préférable de procéder par «petits bouts» plutôt que de prévoir ces réfections dans le cadre d'un plan d'ensemble de ce tronçon?

Nous n'avons actuellement pas les moyens financiers pour traiter l'ensemble de ce tronçon en une seule fois. D'autres parties routières de la Ville sont prioritaires.

Quant à l'élargissement éventuel du Pont-Farbel, on se doit de rappeler, une fois de plus, qu'il n'est pas possible, cet ouvrage faisant partie du patrimoine. Par contre, des essais de charges avaient été faits sur ce pont; essais révélant une résistance aux poids lourds de 40 tonnes.

Notre ville s'est considérablement développée au cours de ces dix dernières années et va encore croître de manière significative jusqu'en 2020. Dans le cadre des préavis, nous sommes souvent confronté à devoir prendre position sur une portion d'aménagement routier ou un développement sur un périmètre restreint sans pour autant avoir une visibilité claire d'un développement à plus large échelle portant sur une vision minimum à cinq ans. A l'avenir, la Municipalité pourrait-elle inclure un chapitre dans ses préavis donnant une perspective plus large sur le développement dans la zone géographique concernée par le sujet à traiter?

Oui, la Municipalité tiendra compte de cette remarque.

Conclusions

Au vu de ce qui précède, la commission unanime vous recommande, Mesdames et Messieurs les Conseillers, d'accepter le préavis N° 78 relatif à l'octroi d'un crédit pour la réfection de la route de Nyon et la création d'un nouveau trottoir au lieu-dit «En Vertelin»;

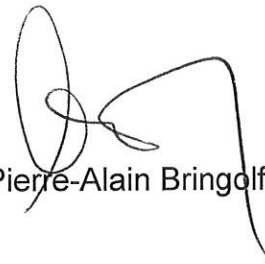
- d'accorder le crédit de CHF 304'000.-- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre ces travaux;
- d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 304'000.--;
- de donner à la Municipalité tous les pouvoirs de plaider, transiger, s'approprier en relation avec le projet.

La Commission technique:

Jacques Tacheron, rapporteur



Pierre-Alain Bringolf



Martial Cosandier



José Da Silva

Jean-Marc Guibert



IDCPE 874 - Déchets de démolition des routes

ABRÉVIATIONS

- DCB: Décharge contrôlée bioactive
- DCMI: Décharge contrôlée pour matériaux inertes
- DGE: Direction générale de l'environnement de l'Etat de Vaud
- DGE - ARC: Division Air, climat et risques technologiques de la DGE
- DGE - DIRNA: Direction des ressources et du patrimoine naturels (partie de la DGE)
- DGE - GEODE: Division Géologie, sols et déchets de la DGE
- EPA: Environmental Protection Agency (USA)
- GC - MS: Chromatographie en phase gazeuse couplée à une spectrométrie de masse
- HAP: Hydrocarbures aromatiques polycycliques
- LPE: Loi sur la protection de l'environnement
- OEaux: Ordonnance sur la protection des eaux
- OFEFP: Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
(ancienne dénomination de l'OFEV)
- OFEV: Office fédéral de l'environnement (anciennement OFEFP)
- OPair: Ordonnance sur la protection de l'air
- OPB: Ordonnance sur la protection contre le bruit
- Osites: Ordonnance sur les sites contaminés
- Osol: Ordonnance sur les atteintes portées aux sols
- OTD: Ordonnance sur le traitement des déchets
- REC: Recyclage
- SIA: Société suisse des ingénieurs et architectes
- UIOM: Usine d'incinération des ordures ménagères
- VAL: Valorisation
- VSS: Union des professionnels suisses de la route

