

Rapport de la Commission technique

Préavis municipal n° 38 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude du réaménagement de la Route Suisse (RC1)

Gland, le 17 mai 2023

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La Commission technique chargée d'étudier le préavis municipal n° 38 composée de :

Koller Carine	GdG
Binggeli Steve	GdG
Egger Jean	PLR 1 ^{er} membre
Waeber Anita	PS-Les Verts-POP
Kaeslin Bernard	UDC

s'est réunie le 16 mai 2023 à 18h30, en présence de Madame la Municipale Christelle Giraud-Nydegger et de Monsieur Ranfiss Trujillo, chef du Service des infrastructures et de l'environnement.

Remerciements

Les membres de la Commission remercient les personnes précitées pour leur disponibilité et les réponses apportées à leurs questions.

Préambule

La Municipalité demande par ce préavis un crédit d'investissement pour l'étude du réaménagement de la route du Lac (RC1), portant uniquement sur le tronçon en localité de la Commune de Gland, selon détail mentionné dans le préavis Municipal.

Exposé

Le but est d'améliorer notamment la mobilité douce, piéton, cycliste, ainsi que les transports publics, sans oublier toute l'infrastructure souterraine, y compris le filtrage des eaux de pluie.

Les premières démarches, sous la supervision du Canton de Vaud, ont permis d'établir un diagnostic complet entre Mies et Perroy, et de proposer un fil rouge des aménagements futurs ainsi qu'un séquençage des interventions, dans le but de déterminer leurs intégrations dans les différents plans d'agglomération. D'autre part, les travaux doivent commencer au plus tard en 2027, sur n'importe quelle partie du tronçon total entre les feux de la Bossière et le pont de la Dullive, sinon les subventions ne pourront plus être demandées, ce qui fait que le délai de un an et demi pour réaliser cette étude est à la limite du raisonnable.

Informations

La commission technique a notamment posé les questions suivantes :

EN GRIS : QUESTIONS DE LA COMMISSION TECHNIQUE

En noir : réponses écrites de la Municipale et du Chef du Service des infrastructures et de l'environnement

En italique : citations de la Municipalité et du Chef du Service des infrastructures

1. COMMENT SE PASSE L'ARTICULATION ENTRE CANTON ET COMMUNE ?

Il y a toute une coordination avec le canton qui existe depuis un certain temps, avec un COPIL et un COTECH. Les principes et concepts seront élaborés par les comités des deux études (canton et commune). Il faudra garantir les clés de répartition (CHF 50'000.-) de Gland pour l'étude cantonale. Pas forcément les mêmes mandataires entre les deux études, mais il y aura une cohérence au niveau de la temporalité.

2. EST-CE QUE CELA N'AURAIT PAS PU ÊTRE POSSIBLE DE COORDONNER LES APPELS D'OFFRES ?

Volonté des communes de faire leurs propres appels d'offres pour mieux gérer leurs propres spécificités, par exemple pour la lumière ou l'eau, plan climat, qui ne sont pas nécessairement pertinentes pour le canton. Pas possible d'avoir une copie de l'appel d'offres.

3. LES BUREAUX D'ÉTUDE QUI ONT RÉALISÉ LE TRONÇON EN TERRE SAINTE ONT-ILS ÉTÉ APPROCHÉS ?

Les valeurs seuils des marchés publics ont contraint à réaliser une procédure dite « ouverte » avec parution sur le site internet spécifique du Canton. Dès lors, aucun contact ne pouvait intervenir pour garantir la mise en concurrence.

La Municipalité a adjudgé les prestations d'ingénieurs au bureau Bernard Schenk SA en association avec les bureaux CSD SA et In Situ SA, en date du 19 décembre 2022. Ceux-ci n'ont pas réalisé les premiers tronçons.

4. SERAIT-IL POSSIBLE QUE LA PORTION DE ROUTE DEVANT LA CLINIQUE SOIT PRISE DANS LA PORTION « EN LOCALITÉ » ?

La délimitation des secteurs est faite en tenant compte des limites de propriétés. Le tronçon jouxtant la Clinique de La Lignière forme le Domaine Public (DP 166) cantonal et il n'est donc pas possible de l'intégrer dans le secteur « en localité ». Les DP 210 et 35 (en jaune) font partie du DP communal et constituent la part « en localité ».



5. LE REVÊTEMENT ANTIBRUIT SEMBLE AVOIR ÉTÉ ÉCARTÉ - POURQUOI ? SUR QUELS CRITÈRES AVOIR ÉCARTÉ CE TYPE DE REVÊTEMENT ? POURQUOI ESPÉRER QUE LES NUISANCES SOIENT UNIQUEMENT DIMINUÉES PAR L'ABAISSEMENT DE LA VITESSE ?

Ce n'est pas le cas ; le chapitre « Situation actuelle » du préavis spécifie que la pose d'un revêtement phono absorbant est une contrainte de base (p. 3). Cela signifie qu'il n'y a pas d'autre type d'enrobé à prévoir sur ces tronçons.

6. LE PRÉAVIS INDIQUE QUE L'ÉVACUATION DES EAUX DE CHAUSSÉES NE RÉPONDENT PLUS AUX EXIGENCES LÉGALES :

- **QUELLES SONT LES EXIGENCES LÉGALES ?**
- **HUILE ET ESSENCE + RÉSIDUS DE PNEUS, COMMENT CELA EST TRAITÉ ?**

La loi sur la protection des eaux (LEau) demande de séparer les eaux claires des eaux usées. Le réseau d'eaux claires ne passe pas par la STEP afin que les eaux usées soient traitées de manière adéquate. Notons que les eaux usées traitées par les STEP seront envoyées au lac tout en restant plus polluées que l'eau des cours d'eau (épuration ne veut pas dire pureté). Par conséquent, il est considéré que les eaux claires sont peu polluées et doivent être directement rejetées dans les cours d'eau. Néanmoins, consciente de leur pollution, la LEau préconise l'infiltration des eaux pluviales dès que possible. Le préavis veut relever le second point et également la capacité d'absorption surfacique des grilles.

Au sujet du traitement des différentes pollutions, le Service des infrastructures et de l'environnement (SIE) rappelle que le [rapport de la Commission technique](#) relatif au postulat de 2021 de M. Pierre-Alain Bringolf intitulé « Déchets plastiques : une fatalité ? Cœuvrons pour que Gland devienne une commune éco-exemplaire ! » répondait déjà à la question des moyens technologiques dans les bouches d'égout.

En complément, les grilles de collecte des eaux de chaussées sont toutes équipées d'exutoires permettant de retenir les pollutions telles que les huiles ou les matériaux lourds. Seuls les

micropolluants ne peuvent pas être retenus. Il existe des systèmes de filtres (« chaussettes » et « techsep urbaine »), mais aujourd’hui leur durabilité et leur efficacité ne sont pas attestées. Des villes comme Pully ont fait des tests et n’ont toujours pas équipé le réseau d’eau claire de ces systèmes.

7. QUELS SONT LES CRITÈRES ET LES CONDITIONS POUR OBTENIR CE TYPE DE SUBVENTION DU PA4 ?

Le 10 juin 2022, le Conseil fédéral a mis en consultation l’arrêté fédéral concernant le cofinancement des mesures du PA4, ainsi que le rapport explicatif y relatif. Il en ressort que le Conseil fédéral a retenu 90% des mesures proposées, dont la requalification de la Route Suisse (RC1) (3^{ème} étape), objet du présent préavis. Ce projet est donc considéré en priorité A, signifiant qu’il est au bénéfice du cofinancement.

[Un guide à l’usage des maîtres d’ouvrage](#) explique le processus pour obtenir le cofinancement. Pour ce projet, une première étape a été de déposer l’étude préliminaire en 2020 auprès de la Région de Nyon pour l’évaluation précitée. Par la suite, il est impératif de débiter les travaux avant 2028, et la signature d’une convention avant la réalisation de la mesure est nécessaire.

Les critères de l’évaluation individuelle du projet ne nous ont pas été encore transmis de la part de la Confédération.

8. QUEL MONTANT SERA ALLOUÉ AUX MOBILITÉS DOUCES ?

Au stade actuel de l’étude, il est impossible de définir ce montant. En effet, les aménagements en faveur de la mobilité douce doivent être définis de manière précise. Aujourd’hui, on ne sait pas exactement ce qui est permis d’intégrer dans l’aménagement type (par exemple si les éléments paysagers permettant la séparation des flux piétonniers peuvent être considérés, etc.).

9. EST-CE QUE DANS CETTE ÉTUDE IL SERA DÉJÀ MENTIONNÉ LES PARCOURS DE DÉVIATIONS POUR LES CYCLISTES LORSQU’UNE PARTIE DE LA ROUTE SERA COMPLÈTEMENT FERMÉE ?

Cette étude s’achève à la phase 41 « appel d’offres » et ne mentionnera donc pas ces éléments. En effet, le mode opératoire devra se faire en collaboration avec l’entreprise mandatée, les autobus, la sécurité publique, etc. Précisions que le SIE privilégie toujours l’étalage des travaux permettant le maintien au minimum d’une voie de circulation et qu’au vu du gabarit existant, cette solution semble envisageable.

10. ST-CE QUE L’ÉTUDE PRENDRA EN COMPTE LA COORDINATION DES TRAVAUX AVEC PRANGINS QUI ELLE AUSSI VA FAIRE DE MÊME ? SURTOUT SI PENDANT LES TRAVAUX, LA ROUTE DEVRA ÊTRE FERMÉE PLUSIEURS SEMAINES DEPUIS LA SORTIE DE NYON JUSQU’À LA DULLIVE !!

Comme le démontre le préavis, la coordination des tronçons « hors et en » localité se fait déjà à l’heure actuelle. Bien entendu, en cas de travaux durant la même période, le phasage sera également coordonné, au même titre que les secteurs d’interventions, afin de minimiser l’impact sur les utilisateurs.

11. EST-CE QUE L’ÉTUDE VA DÉJÀ APPROCHER LES PROPRIÉTAIRES CONCERNÉS ?

Seuls les propriétaires qui seraient impactés foncièrement seront approchés. Pour ce faire, les aménagements de surface doivent se préciser.

12. LES RÈGLEMENTS CONCERNANT L'ÉCLAIRAGE PUBLIC NE SERONT PAS LES MÊME POUR LES ZONES À VITESSE ABAISSÉES QUE POUR LES TRONÇONS À 80KM/H. Y AURA-T-IL UNE AUGMENTATION DES INSTALLATIONS DE LUMINAIRES, POUR QUELLE NÉCESSITÉ, AVEC QUELS IMPACTS SUR LES ZONES ACTUELLEMENT MOINS ÉCLAIRÉES ET BORDÉES DE CHAMPS ?

Le cadre légale et normatif concerne l'éclairage public sans distinction. Toutefois, c'est l'étude photométrique qui détermine l'espacement des mâts, leur hauteur et autres caractéristiques sur un tronçon connu. Un plan de lumière est en cours de finalisation et proposera notamment une programmation ainsi que le matériel adéquat pour l'ensemble de la Ville. Cette étude permettra donc de définir l'éclairage de l'axe routier à l'intérieur de la localité.

13. EN CAS DE LIMITE À 50 KM QUELLE SERA L'INCIDENCE SUR LES SUBVENTIONS CANTONALES ? DE MÊME SI LA LARGEUR DE LA ROUTE DEVAIT ÊTRE MODIFIÉE ?

Les subventions ne sont pas liées au régime de vitesse, mais aux aménagements et/ou aux différents réseaux souterrains. Les gabarits n'ont également pas d'influence sachant qu'ils doivent répondre aux normes et seront soumis à l'enquête préalable auprès des instances cantonales pour validation.

14. LES TRAVERSÉES DE RONDS-POINTS SONT SOUVENT DIFFICILES POUR LES CYCLISTES, FAUT-IL PASSER SUR LES BANDES CYCLABLES EN BORDURES, AVEC LES PERTES DE PRIORITÉS QUI EN DÉCOULENT EN RAISON DES CÉDEZ LE PASSAGE, FAUT-IL PASSER DANS LE ROND-POINT AVEC LES RISQUES QUE CELA COMPORTE, SERAIT-IL POSSIBLE DE FAIRE DES MARQUAGE DANS CES DERNIERS POUR FAIRE COMPRENDRE AUX AUTOMOBILISTES ET CYCLISTES COMMENT SE COMPORTE ?

Les giratoires représentent une difficulté pour les cyclistes et l'étude apportera un soin particulier à leur aménagement, notamment en regard de la mobilité douce. Pour rappel, le giratoire situé à l'axe de l'Avenue du Mont-Blanc fait déjà office d'aménagement spécifique au vélo.

15. LA VITESSE EST IMPORTANTE AU NIVEAU DU BRUIT, DE LA SÉCURITÉ, DU CONFORT D'USAGE. EST-CE QUE L'ÉTUDE VA PRENDRE EN COMPTE L'IMPACT DE DESCENDRE LA VITESSE À 50 KMH VOIRE MÊME À 30 KMH LA NUIT ?

Le pool des mandataires « bureau Bernard Schenk SA en association avec les bureaux CSD SA et In Situ SA » possède les compétences clés en ingénierie des transports (mobilité) et il doit effectivement conforter les régimes de vitesses, les dernières tendances en mobilité afin d'avoir un projet qualitatif et répondant aux différents cadres légaux en vigueur au moment de l'exécution des travaux.

Vœux

La commission technique demande que les représentant de la Commune dans les études menées par le canton défendent les intérêts des habitants de Gland « hors localité » côté Golf et Lignière, notamment sur les infrastructures mobilité douce : entre autre : passages piétons, arrêts de bus, luminaires, traversées de la route pour les vélos.

Conclusions

Enfin, la mobilité douce est sérieusement prise en considération.

Fondée sur ce qui précède, la Commission technique recommande, à l'unanimité de ses membres, d'accepter les conclusions du préavis municipal n° 38 et de prendre les décisions suivantes :

- I. – d'accorder un crédit de CHF 350'000.—et d'autoriser la municipalité à entreprendre ces études
- II. – d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 350'000.—

Signatures des membres de la Commission

Jean Egger, 1 ^{er} membre et rapporteur
Waeber Anita
Koller Carine
Bernard Kaeslin
Steve Binggeli