

PV de la séance du 15.09.2022 à la grande salle de Bavois

M. Filippo Manolio, chef de projet OFROU

M. Laurent Cosandey, spécialiste Bruit au Bureau d'ingénieurs Grolimund + Partenaires SA

M. Philippe Schär, chef du domaine de gestion des projets, OFROU

1. Régions :

M. Schär présente le réseau des routes nationales de Suisse romande. La filiale d'Estavayer s'occupe de l'extension du réseau de Suisse romande si nécessaire, de l'entretien et des mesures isolées. L'entretien courant des autoroutes, nettoyage, coupe des arbres est fait par SIERA qui est mandaté par l'OFROU.

2. Stratégie :

La région concernée par ce projet se situe, selon le slide en page 11, entre le degré II et le degré III et en termes de densité de trafic, en région dite des goulets d'étranglement.

Un des objectifs principaux est de mettre en place des mesures afin de fluidifier le trafic en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence (R-BAU), comme c'est déjà le cas entre Villars-Ste-Croix et Cossonay. Il y a également une harmonisation des vitesses.

Dans un premier temps, la R-BAU se fera uniquement en direction de Lausanne, selon la mise à l'enquête, puis une autre mise à l'enquête viendra prochainement pour compléter ce tronçon. Il y a déjà ce genre de mesure en direction de Genève et une enquête est en cours également en direction de Villeneuve.

Une signalisation dynamique sera mise en place afin de pouvoir diminuer la vitesse en cas de trafic important pour le fluidifier. Cette signalisation est prévue dans le cadre des travaux mais ne nécessite pas de mise à l'enquête. Elle sera ainsi en vigueur depuis Essert-Pittet et jusqu'à Genève et Villeneuve afin de s'adapter au trafic.

L'environnement fait également partie du projet, pour le traitement des eaux de chaussée. Les eaux de pluie seront traitées avant d'être envoyées dans des exutoires.

En ce qui concerne la protection des riverains, il est prévu un assainissement du bruit routier selon présentation faite un peu plus tard dans la soirée. L'OFROU étant tenu d'entretenir son réseau routier, il est prévu de remplacer les revêtements lors des travaux inhérents à cette R-BAU.

3. M. Manolio poursuit la présentation des mesures. La Réaffectation permanente de la BAU servira notamment aux camions, laissant ainsi deux voies de circulation pour les véhicules légers.

La mise à l'enquête se déroulera du 23 septembre au 24 octobre 2022. Des places d'arrêt d'urgence sont prévues. Il y aura le même système de portiques avec des feux (dosage) pour réguler l'entrée des véhicules sur l'autoroute comme c'est le cas à Cossonay.

Il est nécessaire d'élargir le viaduc du Coudray sur une longueur de 500 m et une largeur de 5,5 m. Une étude architecturale a été faite. Des bassins de filtration et de rétention seront installés sous le pont du Talent.

3.6. Mesures d'assainissement du bruit routier présentées par M. Cosandey. L'étude a été faite par un bureau indépendant. Le rapport complet fait partie du dossier d'enquête qui sera en consultation. L'ordonnance sur la protection contre le bruit OPB fixe les valeurs limites de bruit, en fonction de la zone dans laquelle se situe l'habitation. La limite est fixée entre 60 et 65 dBA en journée et entre 50 et 55 dBA la nuit. En doublant le nombre de voitures l'augmentation des décibels n'est pas doublée mais augmente de 3 dBA. De même pour la réduction. La loi datant de 1985 indique

que les parcelles non équipées à cette date n'ont pas le droit à la protection. Des mesures ont été faites sur le terrain à l'aide de sonomètres. Les valeurs limites sont des valeurs d'immission à la fenêtre. En 2018, 14 bâtiments et 4 parcelles étaient au-delà de ces limites. Avec une baisse de vitesse à 100 km/h, en 2040 la diminution de bruit est de 1,3 dBA auquel il faut ajouter la pose d'un revêtement routier phonoabsorbant. Avec ses deux mesures baissant de 1 à 4 dBA le bruit, il reste 13 bâtiments et 2 parcelles touchées. A Bavois, il s'agit de 2 bâtiments situés au Coudray. Ces dépassements ne sont pas dus à ce projet puisque le revêtement et la baisse de la vitesse vont diminuer le niveau sonore de 3-4 dBA au Coudray. Toutefois, ce n'est pas suffisant pour passer au-dessous du seuil limite. Malgré cela, des solutions ont été recherchées, comme la construction d'un mur sur le viaduc mais pas possible pour des raisons financières. Le calcul coût/bénéfice (indice WTI) n'est pas viable. Les parois existantes le long du tronçon seront rénovées et les mesures prises conservées. Les deux propriétaires concernés à Bavois ont reçu des demandes d'allègement de la Confédération.

4. Présentation du projet de gros entretien par M. Manolio listées en pages 51, 52 et 53.

La durée de la procédure est estimée à deux ans. Les travaux sont prévus de 2026 à 2032.

La RBAU entre La Sarraz et Chavornay est planifiée entre 2026 et 2028 et celle entre Chavornay et Essert-Pittet entre 2030 et 2032.

Questions/réponses

M. Michel Bovet demande si la limitation de vitesse à 100 km/h ne sera en fonction que durant les heures de pointe. Réponse : non, du moment qu'il s'agit d'une BAU permanente, la limitation le sera également. Cette limitation n'est valable qu'en direction de Lausanne. Les voies en direction d'Yverdon seront maintenues à 120 km/h.

M. Bovet se plaint du bruit dans tout le Coudray. Il propose de couvrir l'autoroute de panneaux solaires afin d'en atténuer le bruit. Réponse : c'est un sujet qui est étudié et qui pourrait venir mais dans un horizon beaucoup plus lointain.

M. Jean-Pascal Rochat demande si les rapposes du pont ont été prises en compte dans le calcul du bruit des véhicules. Réponse : il s'agit d'une nuisance supplémentaire importante dont il a été tenu compte dans le calcul en ajoutant jusqu'à 2 dBA aux bâtiments tout proches des joints, particulièrement la nuit. Le sonomètre, quant à lui, en a de toute façon tenu compte lors de la mesure. Un viaduc a été rénové entre Bussigny et Denges et les rapposes ont été couvertes ce qui a diminué le bruit, est-il possible de faire de même ? Réponse : les types de joints dépendent des modèles de ponts. Si c'est possible, naturellement que les travaux sont effectués.

Si ce n'est pas possible de mettre des parois antibruit, est-ce que l'OFROU entrerait en matière pour prendre en charge le remplacement d'une partie des fenêtres. Réponse : il y a une question de proportionnalité, les mesures telles que les PAB doivent, en raison de leur coût, avoir un effet suffisant. Ces mesures ne sont économiquement pas supportables. Si les valeurs d'alarme sont dépassées, il y a la mise en place de fenêtres antibruit, mais ce n'est pas le cas au Coudray, les valeurs limites sont dépassées mais pas les valeurs d'alarme.

M. Rochat fait remarquer que le courrier reçu concernant les mesures d'allègement ne demande pas de réponse. Réponse : il s'agit d'un courrier d'information qui doit, selon la loi, être adressé aux propriétaires lorsque les valeurs limites sont dépassées et qu'il n'y a pas d'autres mesures de

protection possibles. Ça permet d'être informés de la situation et de savoir qu'il y a une mise à l'enquête de déposée et qu'il est possible d'y faire opposition.

M. Jérôme Harmel trouve que le projet à 30 ans de retard. Réponse : il y a 30 ans, il n'y avait pas autant de trafic. M. Harmel demande quel est l'intérêt de cet élargissement puisqu'il y a ensuite un engorgement sur Lausanne. Réponse : il y a une augmentation très importante du trafic et l'OFROU ne peut pas rester sans rien faire, sinon ce sera le chaos. L'autoroute est la route qui draine le plus de trafic et reste le moyen de se déplacer. Elle est beaucoup utilisée pour se rendre au travail malgré le télétravail. L'OFROU doit garantir le bon fonctionnement des autoroutes. Elles servent à drainer le trafic des routes cantonales. Il y a 30 ans, une nouvelle autoroute aurait été construite alors qu'aujourd'hui on va optimiser les infrastructures déjà en place, par l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence et la mise en place d'une signalisation intuitive. Il n'est pas sûr que le projet de la construction d'une 3^e voie entre Lausanne et Essert-Pittet passerait. Cas échéant, ce serait un projet de longue haleine et en attendant, l'OFROU doit garantir l'accès par les autoroutes. M. Harmel fait remarquer que la politique actuelle de la Confédération est de promouvoir la mobilité douce et les économies d'énergie alors que des milliards vont être investis et des tonnes de bétons ajoutées alors que nous devrions prendre le train, etc. Réponse : il faut réduire sa consommation et moins utiliser la voiture mais est-ce que cela va se faire et quand. La problématique actuelle est de trouver une solution à la situation actuelle et à venir. L'OFROU a une obligation de mission pour l'utilisation des autoroutes et de garantir la fluidité du trafic. Pour l'instant, il ne s'agit justement pas d'investir des milliards dans une 3^e voie, ce projet est en attente. Les mesures prévues sont proportionnées par rapport à la problématique actuelle.

M. Julien Burnens informe que la commune travaille actuellement sur son Plan Energie et Climat Communal PECC. Dans ce cadre, il y a été déterminé que 20% des gaz à effet de serre proviennent de la mobilité et principalement des voitures. Dans le plan climat vaudois c'est pareil, c'est environ 40 % du trafic qui génère les gaz à effet de serre. D'ici à 2030, l'objectif communal et cantonal est de réduire ces chiffres de moitié. Il trouve dommage qu'aucune mesure d'accompagnement ne soit proposée, comme du partage de voitures sur le site du Restoroute, des navettes du Restoroute à la Gare ou encore des lignes de bus. Réponse : cela reste de la théorie et la réalité c'est qu'il y a un problème qu'il faut résoudre. Le reste est en cours de réflexion mais il faut trouver des solutions et garantir à tout un chacun de pouvoir utiliser l'autoroute. De nombreuses personnes en ont besoin pour travailler. Les émissions doivent être réduites, une solution est le véhicule électrique mais il va continuer à rouler et il faudra des autoroutes. Entre la situation actuelle, déjà saturée et qui va continuer et une réduction, il y aura un certain nombre d'années. Il faut trouver des alternatives pour utiliser les infrastructures actuelles. L'OFROU s'est adaptée. Il y a 15 ans, la solution était une 3^e voie pour tous les tronçons, il est revenu à des mesures plus intelligentes. Il est difficile de tout concilier.

M. Arnaud Rochat demande si des places de covoiturage sont prévues, puisqu'il est difficile de trouver du stationnement dans les grandes villes pour les véhicules mais également d'en trouver pour le covoiturage. Celles existantes sont déjà saturées. Réponse : ce sujet n'est pas de la compétence de l'OFROU. Les restoroutes et les aires de covoiturage sont du ressort du Canton ou des communes. M. Rochat ajoute que les communes n'ont aucun intérêt à financer ce genre de parking, sauf s'il est payant alors que c'est bénéfique pour les autoroutes qui sont moins saturées, il estime donc que cela concerne directement l'OFROU. Réponse : vous avez raison mais la mise en place de parkings de covoiturage ne fait pas partie des missions de l'OFROU. Il y a une coordination avec le Canton mais les choses doivent être clairement définies et c'est de compétence cantonale. Les revendications doivent être directement adressées au Canton. M. Rochat trouve qu'il manque de la coordination dans les

différents services de l'Etat et que l'OFROU peut plus facilement en parler avec le Canton. Réponse : l'OFROU ne fait pas partie des services cantonaux mais travaille avec.

M. Alberto De Pascali revient sur la R-BAU de Cossonay. Il s'étonne qu'il y ait toujours des bouchons juste après la zone où ces mesures ont été mises en place alors que cela doit fluidifier le trafic. Réponse : ce tronçon a été mis en place en premier, le tronçon suivant sera également doté d'une R-BAU. A terme celle-ci va continuer au-delà de Cossonay. Il y a des ralentissements car l'autoroute revient à deux voies et qu'une partie du trafic important venant de l'agglomération lausannoise ne prend plus l'autoroute à Lausanne mais à Cossonay. C'est pour cette raison que le trafic est dosé à l'entrée de l'autoroute ce qui permet d'augmenter de 3 à 5 % la capacité à l'hyper point.

M. Norbert Oulevay demande si l'enquête sera consultable sur le site de la commune. Réponse : oui. Il poursuit en demandant comment va se passer la procédure, puisque l'élargissement du viaduc va être faite sur des terrains privés. Réponse : ces terrains vont être acquis par la Confédération. M. Oulevay demande si les propriétaires peuvent être expropriés. Réponse : oui dans ce cas, il est possible d'exproprier mais cela ne sera pas nécessaire car les propriétaires ont été consultés en amont et des pré-conventions ont été signées.

M. Olivier Agassis demande combien de nouveaux piliers il y aura. Réponse : le même nombre qu'il y a actuellement et aux mêmes endroits. Il demande également la profondeur de l'emprise. Réponse : au niveau des fondations, il faut aller en profondeur, plusieurs mètres, voire 10 à 20 mètres. M. Agassis fait remarquer que cela va représenter une énorme quantité de béton dans le sol, il souhaite savoir combien il y en aura et comment l'impact de pollution sera géré. Réponse : la quantité ne peut être donnée ce soir, les personnes présentes l'ignore. Les pieux sont tubés, empêchant le contact avec le terrain. M. Agassis revient sur l'emprise des nouveaux piliers et souhaite savoir s'il y a quelque chose de prévu pour les pertes de cultures en raison de l'ombre projetée par la nouvelle construction. Réponse : les terrains sont achetés et il n'y aura pas plus d'ombre qu'il y en a déjà avec l'ouvrage actuel. M. Agassis demande si les propriétaires seront contactés à ce sujet où s'ils doivent passer par une opposition. Réponse : cette problématique est découverte ce soir. Si le propriétaire estime qu'il aura une perte de production, il doit s'opposer à l'enquête en justifiant la raison de l'opposition et elle sera étudiée. Le projet a été présenté à tous les riverains concernés en entretien individuel. Des modèles de conventions ont été montrés, ils ont été rédigés avec Prométerre.

M. Steven Oulevay demande si les procédures des différents tronçons sont coordonnées afin d'éviter qu'un tronçon ne puisse pas se faire. Réponse : le tronçon entre Essert-Pittet et La Sarraz est prévu d'abord pour des raisons de sécurité avec les camions dans la montée. Il aurait été logique de continuer en suivant celui de Cossonay mais c'est ce projet qui est le plus important. L'assainissement du goulet de Crissier a été mis à l'enquête il y a quelques temps mais c'est plus compliqué. Tout devrait être coordonné pour la fluidité mais il est impossible de mettre le projet à l'enquête dans sa totalité, la procédure serait beaucoup trop longue en raison des différentes oppositions possibles qui bloquerait tout le projet.

M. Jérôme Harmel fait remarquer que les camions roulent suffisamment vite. Il se demande s'il ne serait pas mieux d'installer la signalisation prévue sur les deux voies actuelles sans en ajouter une 3^e puisqu'il y a un effet entonnoir sur Crissier. Il ne comprend pas l'intérêt du R-BAU puisqu'en réduisant la vitesse, le niveau sonore est diminué de même qu'avec le nouveau revêtement. Il aimerait d'ailleurs savoir si ce dernier sera sur l'ensemble du viaduc. Réponse : oui le revêtement sera sur tout le viaduc. En fonction du trafic, il y a d'abord les panneaux de réduction de vitesse puis la mise en œuvre de la 3^e voie. Les valeurs trafic démontrent que la limitation de vitesse va améliorer la situation mais ne va pas suffire. L'OFROU s'appuie sur des chiffres. M. Harmel ne comprend pas pourquoi ce projet vient avant la résolution du problème de Crissier. Réponse : le goulet de Crissier a été mis à l'enquête en 2018. Le projet a été bloqué par certaines communes, l'OFROU travaille dessus mais ne peut pas attendre pour

faire d'autres chantiers en parallèle. Le tronçon entre Essert-Pittet et La Sarraz améliorera la situation même si Crissier n'est pas réglé.

Mme Véronique Rochat fait remarquer que la sortie du Restoroute est problématique avec les camions qui sortent et doivent se lancer. M. Harmel répond que, selon la loi fédérale, la bande d'arrêt d'urgence devrait déjà être utilisée dans ce cas.

M. Arnaud Rochat demande si les travaux de nuit seront signalés à l'avance. Réponse : les travaux respecteront la directive des chantiers, l'OFROU mettra en place les mesures nécessaires et communiquera à la population les informations y relatives.

Véronique Rochat fait remarquer qu'il y a eu, en mai, des travaux très bruyants sur le viaduc sans que personne ne soit averti. Réponse : il ne s'agissait pas de travaux planifiés mais de travaux urgents ou d'entretien directement gérés par le centre d'entretien. Effectivement, il est possible que la communication n'ait pas suivi. Il va relayer la chose.

M. De Pascali demande s'il est possible d'avoir d'autres mesures plus incitatives et plus créatives de la part de l'OFROU afin de densifier le nombre de personnes par véhicules. Réponse : des solutions ont été cherchées, du côté de Genève, il y a un projet d'une voie de covoiturage. Il trouve la R-BAU déjà créative, cela n'existe pas dans d'autres pays. Il y a également une étude Mobility Pricing discutée à la centrale pour inciter les gens à moins prendre la voiture ou à le faire à certaines heures.

M. Jean-Pascal Rochat est scandalisé d'entendre que l'OFROU est prêt à discuter avec des agriculteurs qui auraient une partie de leurs céréales à l'ombre et pas pour protéger deux maisons du bruit. Réponse : des discussions ont eu lieu avec les propriétaires fonciers car il faut acquérir du terrain. Il y a des règles usuelles qui ont été définies avec Prométerre. Ce n'est pas du ressort de l'OFROU qui fait appel à des professionnels. Au même titre que le bruit qui est réglementé et la loi est appliquée. Il n'est pas sûr qu'il y aura une rétribution. La loi et les directives sont appliquées de manière égale partout.

Mme Nicole Oulevay demande si l'ordonnance de 1985 sur le bruit est gravée dans le marbre au vu de sa vétusté ou si elle peut être revue et si d'autres mesures seront faites. Il y a plusieurs maisons qui sont touchées par le bruit. Réponse : cette directive a été mise à jour plusieurs fois mais pas sur ce point, il y a une modification en cours mais il n'est pas prévu de changer cela non plus. Rien n'est figé, le parlement peut modifier une ordonnance mais dans le cadre d'un projet tel que celui-ci, l'ordonnance en vigueur doit être appliquée. Il n'y a pas de base légale qui permette d'utiliser de l'argent public pour protéger ces habitations. Les propriétaires des habitations construites sur des parcelles équipées après la loi doivent se protéger, 5 dBA plus bas. Il faut voter pour des députés qui fassent bouger les choses.