

PRÉAVIS MUNICIPAL 2021 – 2026 / N°21

DEMANDE DE CRÉDIT RELATIVE À LA RÉALISATION DES TRAVAUX DE REQUALIFICATION DE LA ROUTE DU LAC (RC1) – TRONÇON GIRATOIRES CHÂTELAIN / COURONNETTE

AU CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Le présent préavis a pour but d'inviter le Conseil communal à accorder à la Municipalité un crédit de Fr. 3'985'000.– TTC pour mener à bien les travaux de requalification de la route du Lac (RC1), tronçon giratoires Châtelain / Couronnette.

1 PRÉAMBULE

A la suite de la validation par le Conseil communal du Préavis 2016-2021 / N° 43 relatif au crédit d'étude, toutes les études prévues et planifiées dans cette demande ont pu être menées à bien, à savoir, principalement :

- l'élaboration du projet en vue de sa validation par les instances cantonales et la mise à l'enquête ;
- l'appel d'offres public pour les travaux de génie civil avec propositions d'adjudication.

Les Services cantonaux consultés ont donné leur aval sur le projet, permettant ainsi la mise à l'enquête qui a suscité 3 oppositions qui ont pu être retirées après discussions avec les opposants.

L'appel d'offres effectué selon la loi sur les marchés publics a été réalisé. Il a permis de sélectionner une entreprise adjudicataire et n'a pas suscité de recours de la part des participants à la procédure.

Le Conseil communal peut aujourd'hui valablement délivrer son accord pour la réalisation des aménagements de la RC1 prévus et octroyer le crédit pour la mise en œuvre de ces derniers.

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 AMÉNAGEMENTS PROJETÉS

2.1.1 Concept général

Les futurs aménagements prévoient la mise en place d'une continuité cyclable et piétonne de part et d'autre de la route cantonale (RC) afin de sécuriser et favoriser le déplacement des modes doux.

Cette continuité sera aménagée de manière différente selon les tronçons en partant du centre-ville, vers l'extérieur de la localité selon l'image ci-dessous :

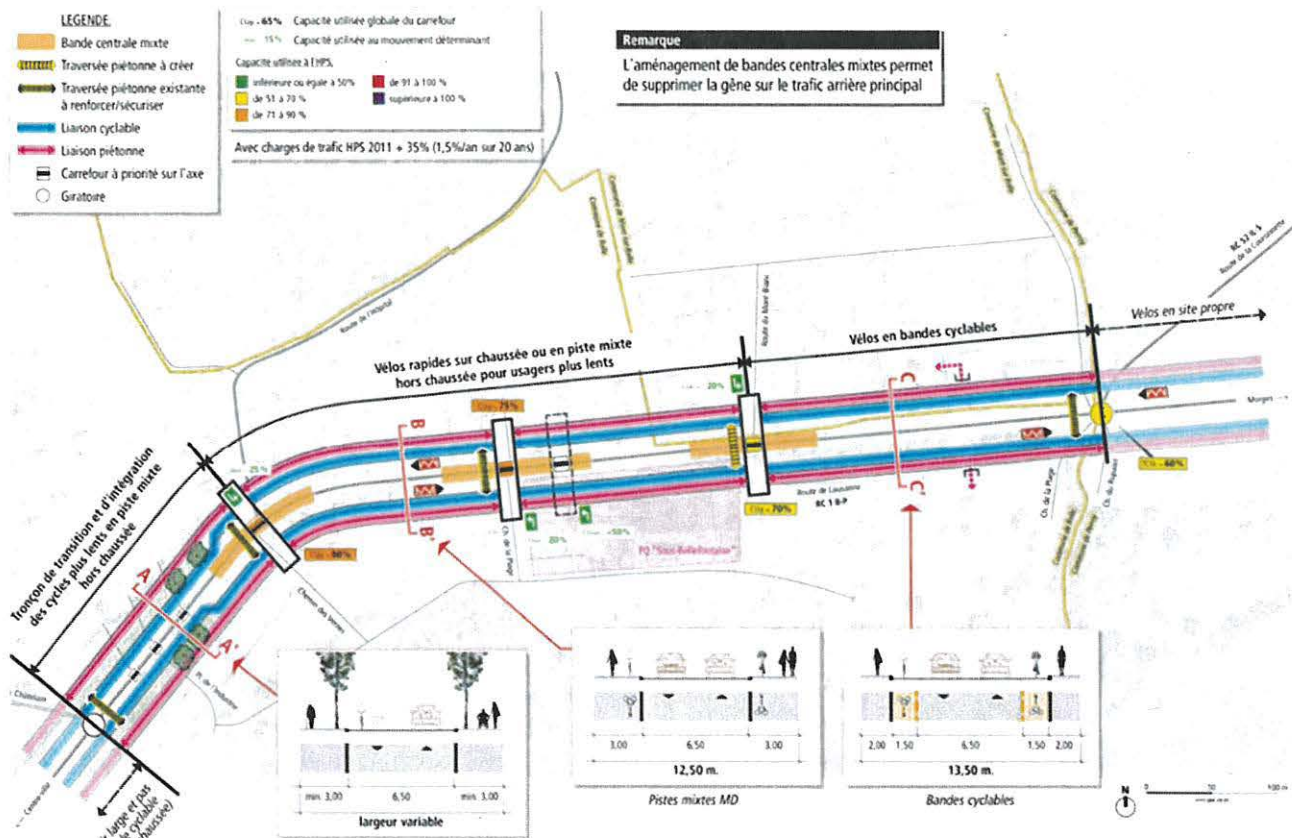


Figure 16. Concept général et capacité future des carrefours

Le premier tronçon, situé entre le giratoire Châtelain et la route de l'Hôpital, permettra de réintroduire progressivement les cycles sur les nouvelles pistes mixtes, tout en préservant les arbres majeurs existants.

Le second tronçon, entre les carrefours de l'Hôpital et du Mont-Blanc, offrira des pistes mixtes vélos/piétons, avec une séparation des modes par un marquage.

Finalement, entre le carrefour du Mont-Blanc et le giratoire de la Couronnette, des pistes mixtes vélos/piétons, avec séparation des modes par un marquage, seront aménagées de part et d'autre de la chaussée sur ce tronçon.

Initialement, il avait été prévu que la zone située au Sud de la chaussée, entre le carrefour du Mont-Blanc et le giratoire de la Couronnette, serve de parcage pour les cars lors des camps de ski des écoles de la région. A la suite de l'opposition formulée par l'ATE et des différentes discussions qui ont lieu avec la Sécurité publique entre autres et la Direction des écoles, nous avons pu supprimer ce point et ainsi améliorer la sécurité des cyclistes puisqu'ils circuleront, comme indiqué précédemment, sur le trottoir mixte.

Cette solution a pu être trouvée car le nombre de cars appelés à être stationnés a sensiblement diminué et, de ce fait, ils seront garés sur le parking de la Couronnette, et non plus le long de la RC1 comme prévu initialement.

2.1.2 Charges de trafic futures

Les charges de trafic futures sont basées sur les comptages 2011, ayant également servi de base à l'étude du quartier Bellefontaine en 2016 et correspondant aussi aux derniers comptages de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) en 2015 durant les travaux de la Grand-Rue.

Pour définir les futures charges de trafic et ainsi tester la capacité des aménagements à venir, les valeurs de 2011 ont été augmentées de 35 % (1,5 % / an sur 20 ans) et le trafic projeté des développements urbanistiques a été intégré.

Les calculs démontrent que la réserve de capacité du carrefour de la route de l'Hôpital sera de 20 %, celle du carrefour de la plage de 25 % et celle du carrefour du Mont-Blanc de 30 %. Les réserves sont donc suffisantes pour supporter l'accroissement de trafic projeté et confirment la comptabilité des solutions préconisées pour l'aménagement des carrefours.

2.1.3 Gestion des carrefours

Les carrefours ont fait l'objet d'une analyse particulière pour définir le type d'aménagement préconisé afin de favoriser les modes doux, tout en préservant la desserte locale et la fluidité sur l'axe principal de la RC1.

C'est finalement la création de trottoirs traversants, associée à l'aménagement de bandes centrales, qui a été retenue pour l'aménagement des trois carrefours principaux.

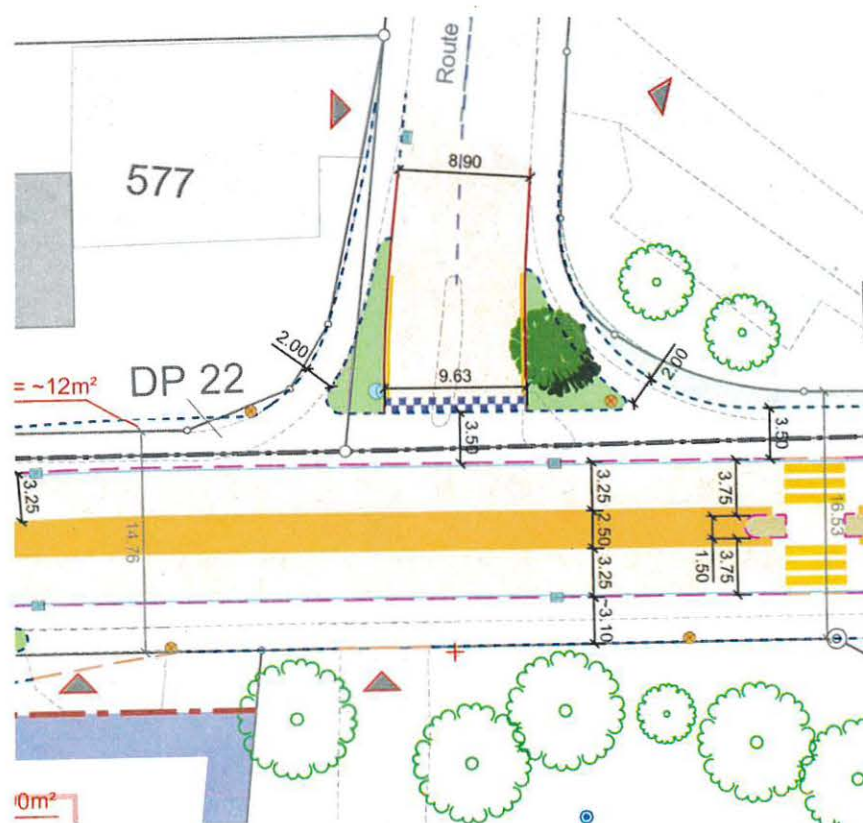


Figure 18. Trottoir traversant Route du Mont-Blanc

Les bandes centrales amélioreront la fluidité du trafic en permettant les « tourner à gauche » sans bloquer le trafic longitudinal.

Ce type de carrefour est en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier et homogénéisera la pratique le long de l'axe. Cela permettra de favoriser et sécuriser le cheminement des piétons et cyclistes, tout en limitant les emprises sur les parcelles privées et les coûts de réalisation.

2.1.4 Mobilité douce

L'objectif d'offrir une continuité pour les modes doux est garanti par le projet. Les zones mixtes projetées et ensuite les bandes cyclables projetées offriront la possibilité de créer un itinéraire sécurisé pour les cyclistes dans ce secteur s'éloignant du centre-ville.

Afin de s'adapter au bâti existant, et dans le souhait de conserver les arbres en bon état sanitaire, de part et d'autre de la chaussée, la largeur des zones mixtes sera variable de 3.0 à 5.6 m.

La séparation entre la chaussée et les zones mixtes sera réalisée avec une bordure franchissable. La continuité des bordures aura également l'avantage d'offrir des pistes sans dénivelé pour les cyclistes au droit des accès privés.

Comme décrit dans le précédent chapitre, les aménagements aux carrefours seront de type « trottoirs traversants ». Ils permettront de sécuriser et donneront la priorité aux piétons et vélos par rapport aux autres usagers. La largeur des trottoirs traversants sera de 3.00 m à 3.50 m, les rampes d'accès côté voies secondaires et côté route principale seront matérialisées par une bordure franchissable d'une hauteur de 6 m.

Pour améliorer la perméabilité entre le Nord et le Sud de la chaussée, de nouvelles traversées piétonnes seront créées aux carrefours de la route de l'Hôpital, chemin de la Plage et route du Mont-Blanc. Des îlots centraux de protection, ayant une largeur de 2 m, seront mis en place sur toutes les traversées piétonnes afin de permettre le franchissement de la route de Lausanne de manière sécurisée, en deux phases. Afin d'assurer la perception pour les personnes malvoyantes et le franchissement pour les personnes à mobilité réduite, une différence de niveau de 2-3 cm sera matérialisée au droit des traversées piétonnes entre la chaussée et les trottoirs.

2.1.5 Accès privés

Les accès privés seront aménagés de manière à réduire les risques de conflits avec les usagers de la piste mixte. Des bordures franchissables, d'une hauteur maximale de 6 cm et identiques à celles placées en bordure de route, seront mises en place du côté extérieur de la zone mixte afin d'améliorer la perception des usagers et diminuer la vitesse en sortie des parcelles privées.

2.1.6 Aménagements paysagers

L'enjeu du projet, du point de vue paysager, est d'assurer une transition par une succession de séquences cohérentes, en tenant compte de la largeur disponible du domaine public existant.

Les opportunités offertes par les futurs développements urbains permettront de faire évoluer la route de Lausanne vers la rue de Lausanne.

Pour cela, les intentions du projet incluent les contraintes suivantes :

- respect de la compatibilité avec les normes VSS concept de réaménagement (gabarits des différents usagers, visibilité aux carrefours, accès, gabarit pour convois exceptionnels de type I) ;
- une volonté communale de végétaliser ce tronçon ;
- le respect de l'emprise du domaine public pour la mise en place de nouvelles plantations ;
- la conservation de l'arborisation existante dans la mesure du possible ;
- les règles de l'art pour la plantation d'arbres en milieu urbain (volume minimal de substrat, résistance aux conditions urbaines, sécheresse, sels de déneigement) ;
- les contraintes de distances de plantation (aux conduites souterraines, aux limites de propriété, aux façades existantes et projetées, aux bords de trottoir et de chaussée) ;
- la mise en place de mobilité uniformisée avec les modèles utilisés par la ville de Rolle sur son territoire.

En fonction des intentions, des gabarits définis et en évitant de prendre des emprises sur le domaine privé, les surfaces dédiées au végétal restent très ponctuelles, mais permettent toutefois de séparer par endroit le flux mobilité douce du flux véhicules au moyen de bandes végétalisées. Elles offrent également la possibilité de mettre en valeur le patrimoine arboré existant et d'installer des aménagements et plantations arborées ponctuels au niveau de certains carrefours. Il est également important de relever qu'il existe à ce jour une présence importante de végétation sur les parcelles riveraines de part et d'autre de la route.

Le cheminement pour les piétons et cyclistes sera agréable et offrira des points relais, tout en réservant les vues existantes sur les différents sites remarquables.

▪ Séquence 1 (giratoire de la Couronnette – route du Mont-Blanc)

La topographie, couplée aux intentions mobilité, nécessiterait des ouvrages de soutènement et des coûts disproportionnés pour arboriser cette première séquence. Le carrefour de la route du Mont-Blanc est redessiné et des surfaces peuvent être dédiées à la plantation d'un arbre, accompagné par une poubelle et un banc orienté de manière à mettre en évidence la vue sur la Dôle.

▪ Séquence 2 (route du Mont-Blanc – route de l'Hôpital)

Cette séquence accueille là où la place le permet des bandes végétalisées d'une largeur variant entre 1.00 m et 1.50 m de part et d'autre de la chaussée. Ces bandes peuvent être végétalisées en prairie sèche sur substrat maigre, riche en espèces et à floraison variée, demandant une fauche par année. Cette prairie peut également être accompagnée par des arbustes de milieu sec, comme des rosiers sauvages par exemple, afin de créer ponctuellement du volume. Quelques années de soins seront nécessaires pour profiter pleinement de ce semis.

Au niveau du « PQ Sous-Bellefontaine », la bande végétalisée a la possibilité de s'élargir ponctuellement à 3.50 m, permettant ainsi d'accueillir une plantation arborée. Les contraintes liées aux convois routiers exceptionnels et à l'implantation des futurs fronts bâtis nécessitent de choisir des essences à port colonnaire (plus haut que large), d'un diamètre maximum de 6 m. Ceci suppose que les essences choisies seront vraisemblablement des cultivars, c'est-à-dire des variétés sélectionnées et multipliées par l'homme pour reproduire certaines caractéristiques. Des essences indigènes peuvent également être choisies, mais devront supporter une taille régulière pour les maintenir dans le gabarit routier. Les arbres seront disposés en groupe de 2 à 3 arbres, d'une seule ou plusieurs essences.

▪ Séquence 3 (route de l'Hôpital – giratoire Châtelain)

Le réaménagement du carrefour de la route de l'Hôpital permet l'installation ponctuelle du module « 1 arbre + 1 banc + 1 poubelle » déjà rencontré précédemment, mettant en valeur la vue sur la Grand-Rue qui se dévoile à cet endroit.

On rencontre çà et là des bandes végétalisées en prairie/arbustes qui contribuent à séparer les flux ponctuellement.

Les arbres de grand gabarit existants sont majoritairement conservés. Une attention toute particulière devra être accordée durant la phase des travaux à ne pas endommager le système racinaire de ces arbres. Toutes les mesures nécessaires devront être mises en œuvre pour cela (terrassment à air comprimé, aspiration, protection des racines mises à nu, rénovation et revitalisation de l'espace de croissance de l'arbre par un substrat/système de plantation adapté aux exigences de croissance de l'arbre et aux portances nécessaires (système de Stockholm, TreeParker, etc.) afin de garantir leur pérennité.

2.1.7 Chaussée

En règle générale, le gabarit de la chaussée sera de 6.5 m de largeur.

Aux carrefours de la route du Mont-Blanc, du chemin de la Plage et de la route de l'Hôpital, des bandes polyvalentes de 2.5 m seront réalisées. La largeur de chaque voie de circulation sera de 3.25 m.

Suite à la campagne de carottages, il apparaît nécessaire de remplacer intégralement les couches de revêtement bitumineux. Les matériaux pollués aux HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) seront triés afin de les envoyer en décharges spécifiques.

Pour dimensionner la structure de la chaussée, un trafic de classe T3 a été défini sur l'ensemble du tronçon.

La fondation existante sera conservée au maximum et sera stabilisée aux liants hydrauliques si les valeurs de portance ne sont pas conformes aux normes. Des purges ponctuelles pourraient être nécessaires selon la nature du sol en place. Une couche de réglage en grave GNT 0/22 mm sera mise en place et compactée sur 5 cm.

La structure bitumineuse de la chaussée sera composée d'une première couche de base en ACT 22 S sur 10 cm, d'une couche de liaison en ACB 16 S sur 6 cm et d'une couche de roulement en revêtement phono absorbant de type SDA 4-12 % sur 3 cm.

En effet, l'étude permettant de définir les mesures de protection contre le bruit routier, préconise la pose d'un revêtement à haute performance garantissant à long terme une diminution du bruit de 3 décibels.

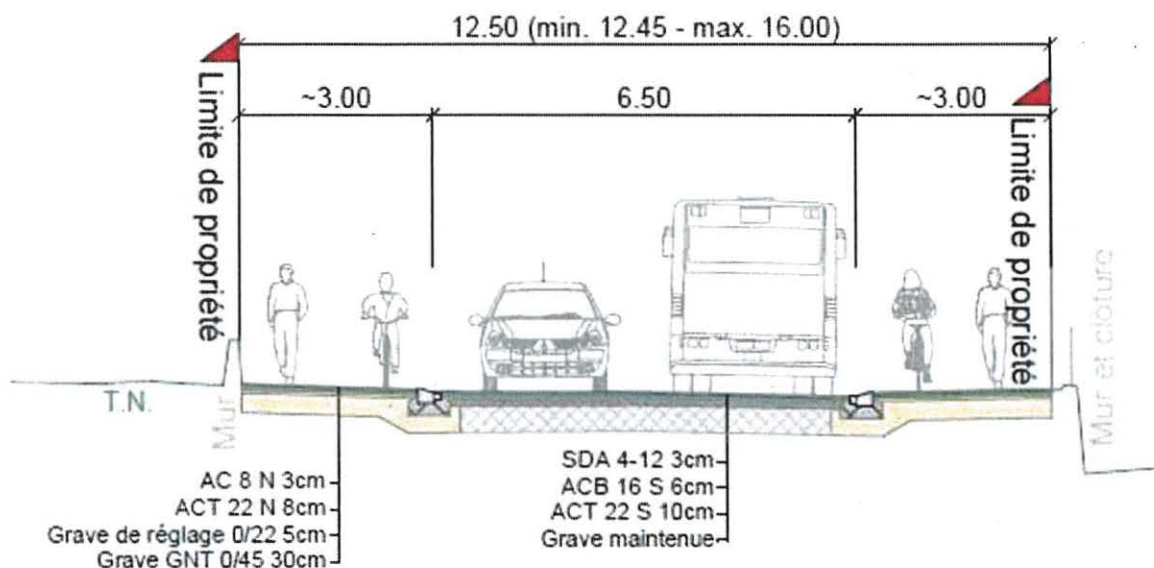


Figure 21. Coupe-type

2.1.8 Transports publics

Les deux arrêts des transports publics de la ligne 846 situés devant le futur « PQ Sous-Bellefontaine » seront conservés.

Les deux arrêts seront réalisés avec des bordures hautes de 22 cm sur 12 m environ. Ceci permettra de garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) selon la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Les longueurs des arrêts seront donc de 18 m au total pour pouvoir accueillir des bus de type articulé.

Les arrêts projetés seront réalisés sur chaussée. Toutefois, la bande polyvalente permettra le dépassement afin de maintenir une fluidité sur l'axe. A ce jour, ces arrêts n'étant utilisés que durant les courses nocturnes, il n'est pas prévu d'y installer des abribus.

2.1.9 Collecteurs

Le projet prévoit le remplacement de tous les ouvrages de collecte des eaux de ruissellement (grilles, gueulards). Les grilles seront implantées tous les 30 à 35 m car le profil en long ne présente que très peu de pente < 1 %. Des planelles seront mises en place en bord de route pour assurer l'écoulement longitudinal des eaux.

Les nouveaux raccordements sur les canalisations communales seront en PVC Ø 250 mm avec enrobage béton. Toutes les grilles seront équipées de dépotoirs et de coudes plongeurs.

Il n'y a à ce jour pas de travaux à prévoir sur les collecteurs principaux d'évacuation des eaux claires et des eaux usées.

2.1.10 Protection contre le bruit routier décision d'allègement de l'obligation d'assainir

2.1.10.1 Bases légales

La protection contre le bruit est régie par la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) et par l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB). Cette législation fixe notamment les niveaux sonores à respecter au droit des habitations, et, en cas de dépassement, oblige le propriétaire de la route à prendre des mesures de protection en faveur des riverains.

Un dossier d'assainissement des nuisances sonores a été effectué sur le territoire de la commune de Rolle. Il a été approuvé le 4 décembre 2012 par le Conseil d'Etat. Auparavant, il a été accepté par la Municipalité de Rolle, la Direction générale de l'environnement (DGE), et a fait l'objet d'un préavis du Service du développement territorial (SDT) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Les mesures de protection consistent en :

- la pose d'enrobé phono absorbant sur la chaussée ;
- la modération du trafic.

2.1.11 Eclairage public

L'éclairage public de l'ensemble du tronçon sera réfectionné et homogénéisé. Il sera matérialisé par des nouveaux mâts ayant une hauteur maximale de 7 m et espacés de 30 à 35 m. Les luminaires seront de type LED avec une puissance optimisée de manière à répondre aux normes correspondant à la catégorie de la route de Lausanne, mais en évitant la pollution lumineuse.

Afin de respecter le bon éclairage au niveau des passages pour piétons, les distances des points lumineux ont été vérifiées pour être conformes aux recommandations de la SLG 202.

Les candélabres seront positionnés à l'arrière des trottoirs ou dans les îlots de verdure.

Le modèle précis n'a cependant pas encore été défini par la Municipalité. Celui-ci sera choisi dans le cadre du projet définitif. Un dossier luminotechnique sera également établi pour le Canton, en vue de la légalisation de l'éclairage public.

3 MISE À L'ENQUÊTE

La mise à l'enquête du dossier de requalification de la route de Lausanne s'est effectuée du 13 juillet au 13 août 2021.

Cette enquête a pu être lancée après le préavis positif établi par la DGMR. L'enquête a suscité 3 oppositions : 2 de ces oppositions ont pu être retirées par les opposants après avoir donné des précisions ou des confirmations aux remarques formulées. La troisième opposition, émanant de l'Association transports et environnement (ATE), portait principalement sur l'amélioration de la sécurité des bandes cyclables et des trottoirs partagés, ainsi que de trouver une solution alternative au stationnement des bus des camps de ski sur la RC1.

Plusieurs séances ont eu lieu comme dit précédemment avec l'ATE, la Sécurité publique et la Direction des écoles.



Il est apparu que le nombre de bus qui doivent être stationnés et le nombre de places pour les voitures qui doivent être également prévues en parallèle, diminuent sensiblement, raison pour laquelle nous avons admis, qu'à l'avenir, les bus seraient stationnés sur le parking de la Couronnette et non plus le long de la RC1 comme initialement prévu dans le projet et mis à l'enquête.

Ceci a engendré une modification mineure du projet, puisque la bande cyclable prévue sur la chaussée a été en fait intégrée au trottoir, qui devient un « trottoir mixte », partagé entre vélos et piétons. Cette modification a répondu aux attentes de l'Association Transports et Environnement (ATE) qui, sur cette base, a retiré son opposition.

4 ASPECTS FINANCIERS

L'appel d'offres pour les travaux de génie civil relatif à la réalisation des travaux de réaménagement de la RC1 s'est déroulé entre le 16 avril et le 30 mars 2021.

9 entreprises ont participé à ce marché élaboré selon la loi sur les marchés publics et selon la procédure d'appel d'offres public.

Les 9 offres déposées ont permis d'établir un tableau d'analyse multicritères basée sur une pondération du prix à 40 % et des critères à 60 %. Les critères dont les avantages tiennent compte entre autres des références et compétences de la qualité de l'offre, d'un critère en lien avec l'aspect environnemental et un autre avec la formation.

L'entreprise adjudicataire qui a récolté la meilleure notation se trouve aussi être l'entreprise qui a déposé l'offre financièrement la plus intéressante.

Ci-dessous, le devis élaboré sur la base de l'offre retenue et en tenant compte des hausses (selon Indice des Coûts de la Production – ICP) qui sont apparues entre la date du dépôt de l'offre et le 1^{er} août 2022.

Le devis ne prend pas en compte les hausses qui pourraient apparaître depuis cette date jusqu'à la réalisation du projet.

Si ces hausses ne pouvaient être absorbées dans les divers et imprévus mentionnés au point 100 du devis ci-dessous, elles feraient l'objet d'une demande de crédit complémentaire.

N°	Désignation	Montant TTC (en CHF)
100	Génie civil	
	Tronçon Châtelain-Hôpital	530'000.00
	Carrefour de l'Hôpital	240'000.00
	Tronçon Hôpital – Mont-Blanc	1'255'000.00
	Carrefour Mont-Blanc	245'000.00
	Tronçon Mont-Blanc – Couronnette	615'000.00
	Divers et imprévus	300'000.00



	Total génie civil TTC	3'185'000.00
200	Appareillage éclairage public	
	Appareillage éclairage public	145'000.00
	Total éclairage public TTC	145'000.00
300	Marquage et signalisation	
	Marquages et signalisation, y.c. durant phase chantier	155'000.00
	Total marquage et signalisation	155'000.00
400	Divers	
	Végétation	40'000.00
	Mobilier urbain	40'000.00
	Abribus (2 pièces)	80'000.00
	Archéologie	30'000.00
	Constats avant travaux	25'000.00
	Contrôles canalisations	15'000.00
	Total divers TTC	230'000.00
	Total des travaux TTC	3'715'000.00
500	Honoraires	
	Honoraires groupement mandataires exécution et DT	205'000.00
	Honoraires notaires servitudes	15'000.00
	Honoraires géomètres, rétablissement et mis à jour cadastrale	50'000.00
	Total honoraires TTC	270'000.00
	TOTAL TRAVAUX ET HONORAIRES DU DEVIS TTC	3'985'000.00

Le montant ci-dessus n'intègre pas les coûts des honoraires d'élaboration du projet, sa mise à l'enquête et sa mise en soumission puisqu'ils sont couverts par le Préavis 2016-2021 / N° 43.

Les subventions auxquelles nous pouvons prétendre sur la réalisation de ce projet de réaménagement sont multiples, mais malheureusement difficiles à chiffrer avec précisions à ce stade, puisque le chiffrage dépend en premier lieu de l'acceptation par le Conseil communal du projet et l'octroi du crédit pour la réalisation.

Malgré ceci, avec le concours de la Région de Nyon, nous avons pu établir une évaluation des différentes subventions ou participations sur ce projet qui sont les suivantes :

- PQ Sous-Bellefontaine : une participation aux frais de réaménagement de la RC1 est prévue par convention.



- A travers les mesures PA2 du Grand-Genève, la Confédération participe aux travaux de réaménagement tels que programmés dans ce projet. Cette participation est plafonnée et elle est de l'ordre de Fr. 700'000.--, montant qui doit être confirmé.
- La Confédération, via le Canton, participe à hauteur d'environ 15 % du coût du revêtement phono absorbant pour l'amélioration en termes de diminution des nuisances de bruit.
- DGMR : participation aux frais de rénovation de la route cantonale.
- DGMR : participation dans le cadre des mesures liées à la mobilité douce.
- DISREN – Région de Nyon environ Fr. 300'000.-- du montant pris en considération.
- La Commune de Mont-sur-Rolle participe aux frais de réaménagement du carrefour de la route du Mont-Blanc.

Le montant total de ces participations devrait être de l'ordre de Fr. 1'800'000.-- au minimum, laissant un solde à charge de la Commune d'environ Fr. 2'185'000.--. Le montant exact des différentes subventions sera défini sur la base du décompte final des travaux.

CONCLUSIONS

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE,

vu le préavis municipal 2021-2026 / N° 21 du 20 septembre 2022,

entendu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

1. Décide d'adopter le projet de réaménagement de la route du Lac (RC1), tronçon giratoires Châtelain / Couronnette, tel que mis à l'enquête et modifié à la demande de l'ATE par son opposition ;
2. Autorise la Municipalité à entreprendre la réalisation de ces travaux selon le projet mis à l'enquête modifié ;
3. Accorde un crédit de Fr. 3'985'000.-- (subventions ou participations de tiers non déduites) pour le financement des travaux et autorise la Municipalité à amortir les coûts des travaux de la manière suivante :
 - a. Fr. 3'830'000.-- à imputer au compte No 4300.501026 « Génie civil et assainissement – Requalification Rte du Lac RC1 », à amortir sur une période de 30 ans ;
 - b. Fr. 155'000.-- à imputer au compte No 4310.501022 « Génie civil et assainissement – Requalification Rte du Lac RC1 » à amortir sur une période de 30 ans ;
4. Autorise la Municipalité à emprunter ce montant en francs suisses auprès d'un établissement financier qui aura offert les conditions les plus avantageuses ;



Approuvé par la Municipalité en date du 20 septembre 2022.

Au nom de la Municipalité

La Syndique



Monique Choulat Pugnale



La Secrétaire



Tu Wüst

1^{ère} séance avec la Commission ad hoc : 12 octobre 2022 à 19h00

1^{ère} séance COFIN : selon calendrier

Municipal(e) délégué(e) : Mme Margareth Ruchti

Annexes :

- Plan de situation surface Est
- Plan de situation surface Ouest
- Plan coupe type
- Tableau crédit d'investissement

Affaire 43.03 / 13-0007

