
COMMUNE DE TOLOCHENAZ

ROUTE DE LA GARE "CENTRE"



REFECTION DE LA CHAUSSEE

AMENAGEMENT D'UNE PISTE POUR MOBILITE DOUCE

RAPPORT TECHNIQUE

ENQUETE PUBLIQUE

Dossier n° 12'081.03

Morges, le 2 juillet 2024

MC Mosini et Caviezel SA

Bureau de Morges
Rue Louis de Savoie 72
1110 Morges
T +41 21 805 52 00
morges@mc-sa.ch

Bureau de Montricher
Rue du Bourg 18
1147 Montricher
T +41 21 864 00 40
montricher@mc-sa.ch

Bureau d'Assens
Route des Roches 8
1042 Assens
T +41 21 883 00 30
assens@mc-sa.ch

Bureau de Rolle
Rue du Temple 7C
1180 Rolle
T +41 21 822 32 32
rolle@mc-sa.ch

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	3
2. Procédures	4
2.1. Bases légales.....	4
3. Situation actuelle.....	5
3.1. Description générale	5
3.2. Route de la Gare – Centre	6
3.3. Domaine public	6
3.4. Mobilité douce.....	6
3.5. Transports publics.....	7
3.6. Eclairage public.....	7
3.7. Collecteur et conduites industrielles	7
3.8. Secteur de protection des eaux.....	7
3.9. Protection contre le bruit	7
3.10. Patrimoine naturel, culturel et surfaces d'assolement.....	7
3.11. Voies de communication historiques	8
3.12. Sites archéologiques.....	8
3.13. Transports exceptionnels	8
4. Objectifs.....	9
5. Aménagements projetés.....	9
5.1. Réfection de la chaussée et modération du trafic	9
5.2. Collecteurs	11
5.3. Emprises.....	11
5.4. Conduite d'eau	12
5.5. Eclairage public.....	12
6. Planning du projet.....	13
7. Conclusion.....	13

1. INTRODUCTION

Le développement des infrastructures et de la mobilité de la commune de Tolochenaz s'inscrit dans le plan directeur communal établi par le bureau d'architecte-urbaniste GEA en octobre 2015. Il vise à favoriser la mobilité douce, maîtriser le trafic individuel motorisé, renforcer l'accès aux transports publics et améliorer la qualité de l'espace bâti au sein de la commune.

Ces principes sont également repris dans le cadre du plan d'affectation communal (PACom) en cours d'élaboration.

La Municipalité a mandaté le bureau Mosini et Caviezel SA afin de répondre à ces exigences et d'étudier un tracé favorisant la mobilité douce le long de la route de la Gare.

2. PROCEDURES

2.1. BASES LÉGALES

Ce projet sera réalisé sur un tronçon de route communale limitée partiellement à 50 km/h et 60 km/h.

La maîtrise d'ouvrage est entièrement assumée par la Commune de Tolochenaz qui est à l'origine du projet.

La procédure s'effectue conformément à la loi sur les routes (LRou, 1991) et de son règlement d'application (1994). Les caractéristiques des voies publiques existantes et projetées doivent être, notamment, appréciées sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS (Union des professionnels de la route) et art. 12 LRou).

Conformément à la LRou, le présent dossier a fait l'objet d'une procédure d'examen préalable.

Le présent projet doit faire l'objet d'une enquête publique et d'une adoption par le Conseil communal de Tolochenaz, ceci conformément aux articles 13 de la LRou et 57 de la LATC.

Le projet peut bénéficier de subventions au travers des mesures PALM de mobilité douce. Un dossier de demande de subventions sera élaboré dans la phase suivante du projet.

3. SITUATION ACTUELLE

3.1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les tronçons Sud et Nord de la route de la Gare, représentés en vert sur la carte ci-dessous, ont été réfectionnés ses dernières années.

Le tronçon qui doit être réfectionné, représenté en rouge, est la partie centrale de la rue de la Gare.

Le concept du projet vise à créer une liaison continue en mobilité douce depuis le chemin du Saux jusqu'au carrefour de la Grillette à l'entrée du village.

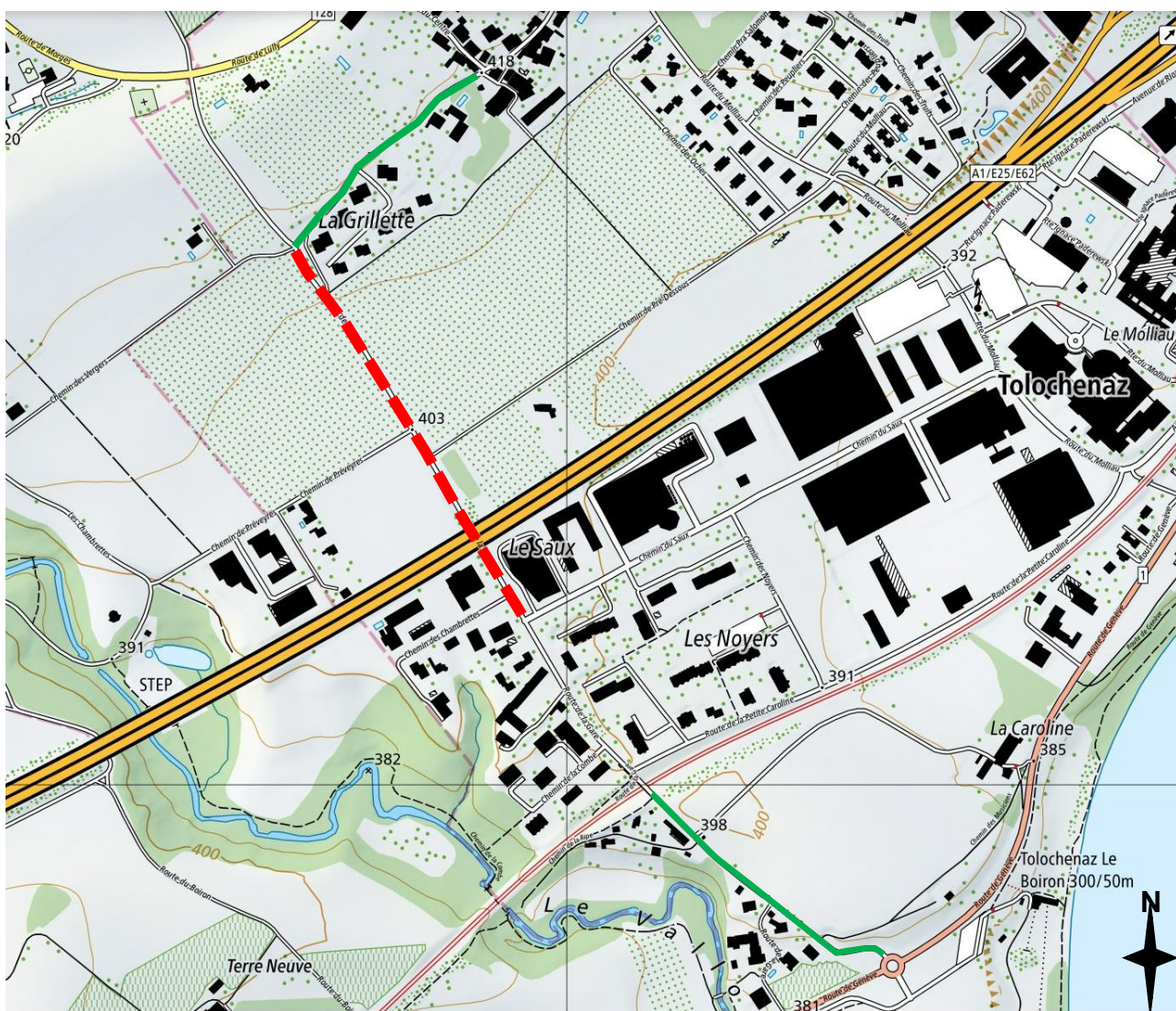


Figure 1 : Extrait de la carte nationale 1:25'000, swisstopo

3.2. ROUTE DE LA GARE – CENTRE

Sur ce tronçon, la chaussée a actuellement une largeur variant d'environ 5.25 à 6.15 m et dispose d'un trottoir permettant de relier la zone industrielle au quartier de « Sous la Cure ». La route passe par un passage inférieur sous l'autoroute A1 et la largeur de chaussée est d'environ 6.00 m à cet endroit-ci. La limitation de vitesse est fixée à 60 km/h. Par ailleurs, l'état structurel de la chaussée est fortement dégradé et nécessite une réfection complète.



Figure 2 : Route de la Gare – Centre

Des bandes cyclables se situent de part et d'autre de la chaussée et s'étendent depuis le carrefour de Grillette jusqu'au passage inférieur sous l'autoroute A1. Au vu de la largeur de chaussée, les deux bandes cyclables sont comprises dans les voies de circulation. Par conséquent, les véhicules qui se croisent doivent empiéter sur les bandes réservées aux cyclistes.

Le carrefour de Grillette forme la jonction entre la route de la Gare et la route de l'Enfer. Cette route rejoint la route de Lully. Le chemin des Vergers converge également cette intersection et dessert principalement les cultures. Les deux arrêts de bus se trouvant précédemment de part et d'autre de la chaussée sur la branche Sud-Est du carrefour ont été déplacés sur le tronçon Nord de la route de la Gare pour permettre l'arrêt des lignes MBC 703 et 706.

3.3. DOMAINE PUBLIC

Actuellement, le tronçon se trouve entièrement sur le domaine public.

3.4. MOBILITÉ DOUCE

A ce jour, le tronçon étudié est dépourvu d'infrastructure pour les cycles mais un trottoir d'1.5 m existe côté Est de la chaussée.

3.5. TRANSPORTS PUBLICS

Suite à la réorganisation des transports de la région Morgienne au 1^{er} juillet 2022, la route de la Gare comporte une seule ligne de bus dédiée principalement à la fonction scolaire circulant uniquement les jours de semaine entre 6h00 et 19h00 en période scolaire. Elle ne circule pas durant les vacances scolaires.

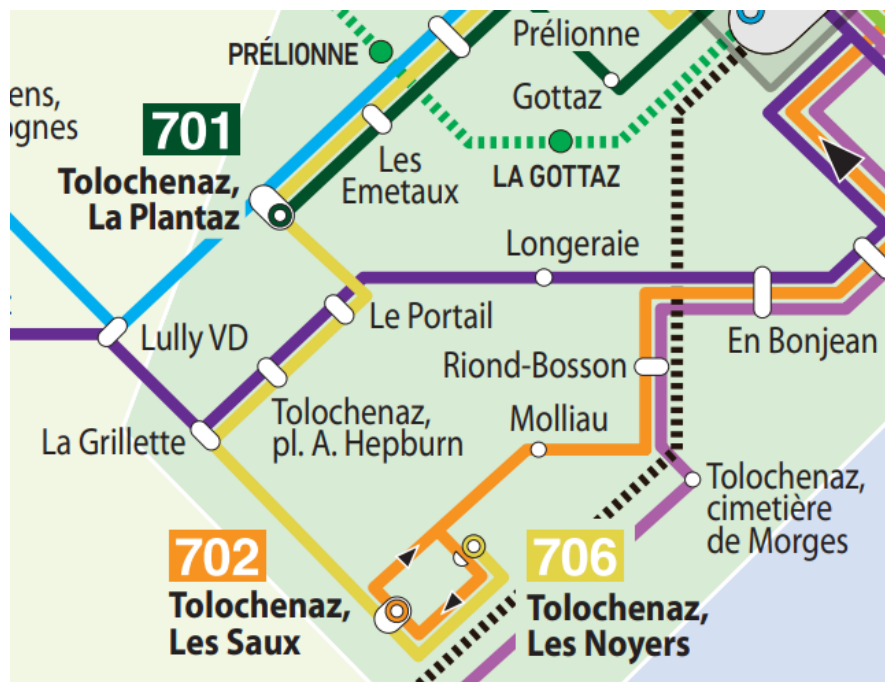


Figure 3 : réseau des MBC à partir du 1^{er} juillet 2022

3.6. ECLAIRAGE PUBLIC

Sur l'ensemble du tronçon il n'existe actuellement que deux néons posés sur les poteaux de Romande Energie. Par conséquent, l'éclairage actuel est insuffisant pour baliser les espaces de mobilité douce.

3.7. COLLECTEUR ET CONDUITES INDUSTRIELLES

A ce jour, il n'est pas prévu de travaux souterrains, hormis le remplacement de la conduite d'eau potable.

3.8. SECTEUR DE PROTECTION DES EAUX

Le tronçon étudié se situe en secteur de protection des eaux de type « üB ». Ceci n'implique pas de mesures particulières à intégrer dans le projet d'aménagement.

3.9. PROTECTION CONTRE LE BRUIT

Il n'est pas préconisé de mesures spécifiques en matière de protection contre le bruit sur ce tronçon.

3.10. PATRIMOINE NATUREL, CULTUREL ET SURFACES D'ASSOLEMENT

Il n'y a pas de bâtiment répertorié ni de mesure particulière à mettre en œuvre pour préserver tout ou partie d'un bâtiment.

De part et d'autre de la chaussée, les parcelles sont répertoriées à l'inventaire des surfaces d'assolement.



Figure 4 : Inventaire des surface d'assolement

3.11. VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES

Il n'y a pas de mention de l'inventaire des voies historiques dans le secteur du projet.

3.12. SITES ARCHEOLOGIQUES

Il n'y a pas de site archéologique répertorié dans le secteur du projet.

3.13. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Il n'y a pas d'itinéraire pour transports exceptionnels sur cette route.

4. OBJECTIFS

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Modérer la vitesse du trafic motorisé
- Améliorer la sécurité des piétons et des cycles
- Apporter un éclairage public adapté pour accompagner le cheminement MD.
- Réfectionner la chaussée

5. AMENAGEMENTS PROJETES

5.1. RÉFECTION DE LA CHAUSSÉE ET MODÉRATION DU TRAFIC

Sur le tronçon entre le chemin du Saux et le passage inférieur sous l'autoroute A1, le trottoir sera élargi à l'arrière de l'existant pour obtenir une largeur minimale de 3.0 m (voir figure 6 ci-dessous).

Des éléments de soutènement de type gabions seront nécessaires afin de soutenir le talus à l'arrière du trottoir projeté.

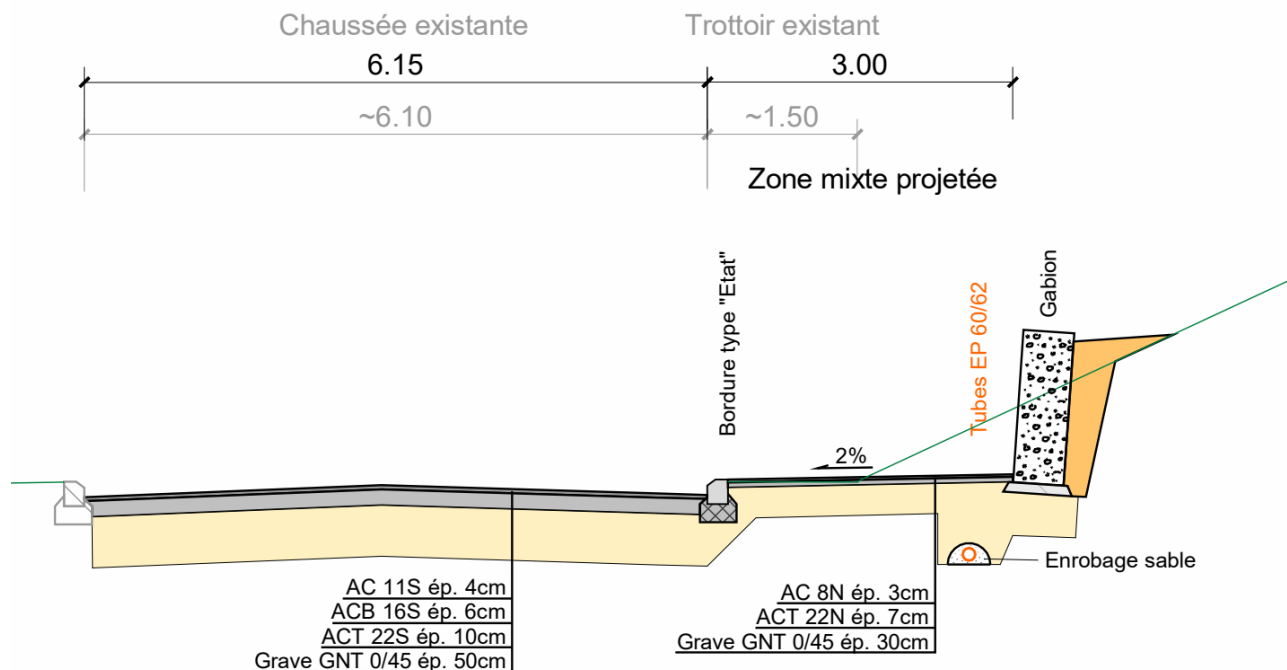


Figure 6 : Coupe type B-B, Route de la Gare

Le bord de route délimitant la zone mixte sera matérialisé par une bordure type "Etat de Vaud" avec des abaissements pour y faciliter l'accès. La chaussée sera réfectionnée intégralement.

Le trottoir existant dans le passage inférieur de l'autoroute A1 sera élargi afin d'obtenir une largeur de 3.00 m. Cette largeur garantira le confort et la sécurité de la mobilité douce (voir figure 7 ci-après).

Au droit du passage inférieur, la chaussée sera donc réduite et empêchera le croisement de deux véhicules. Par conséquent, une perte de priorité sera mise en place de part et d'autre de l'ouvrage.

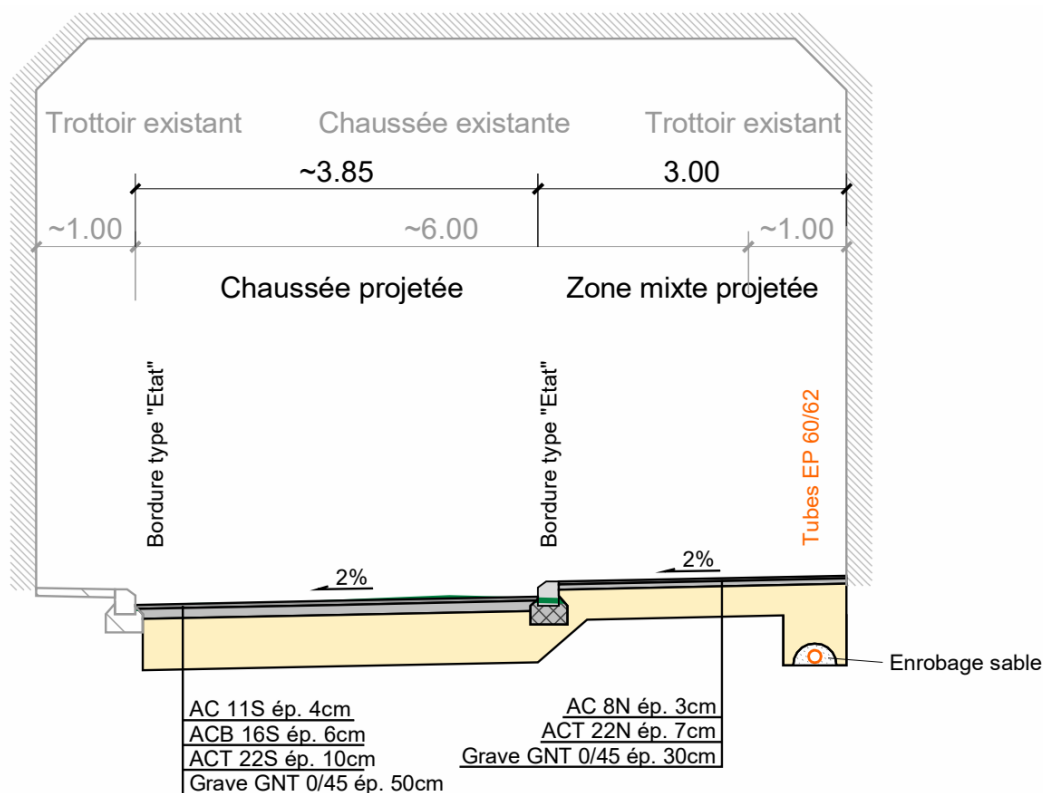


Figure 7 : Coupe type C-C, Passage inférieur sous l'autoroute A1

La chaussée sera réfectionnée depuis le passage inférieur jusqu'au carrefour de Grillette. Le gabarit projeté de la chaussée sera de 6.20 m permettant un cas de croisement voiture/camion à 60 km/h.

Le trottoir sera également élargi à l'arrière de l'existant afin d'avoir la continuité de la zone mixte.

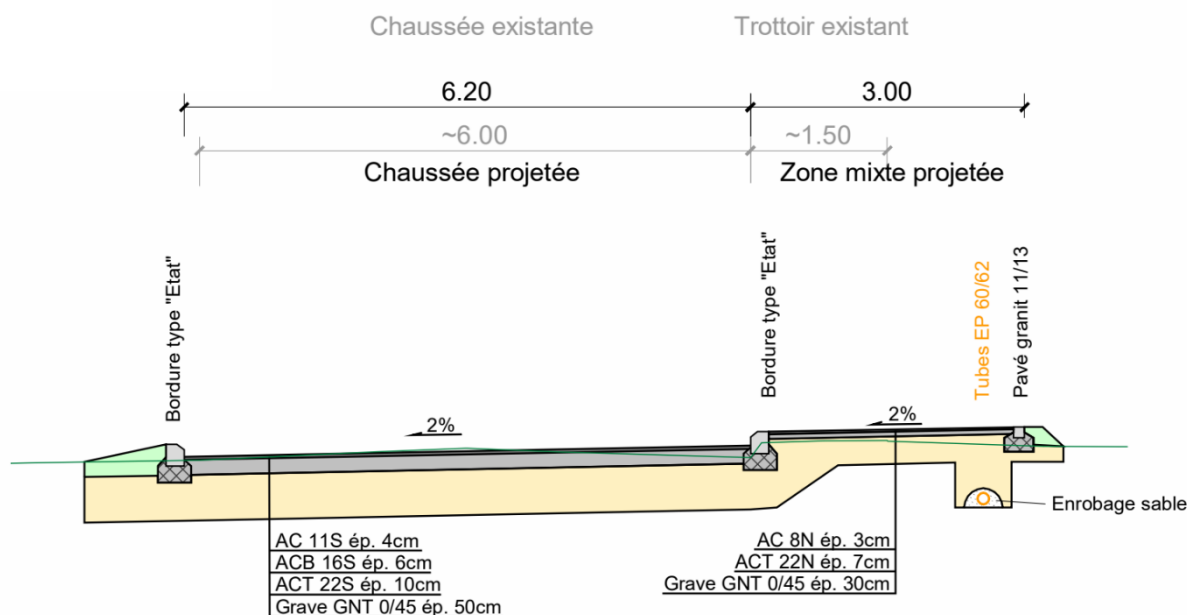


Figure 8 : Coupe type D-D, Route de la Gare – Nord

La future superstructure de la chaussée a été dimensionnée afin de supporter les charges du trafic poids-lourds et des bus. Elle sera composée de 50 cm de grave GNT 0-45, surmontée d'une couche de base de 10 cm d'ACT 22S, d'une couche de liaison de 6 cm d'ACB 16S et d'une couche de roulement de 4 cm d'AC 11 S.

La superstructure de la zone mixte sera constituée de 30 cm de grave GNT 0-45, surmontée d'une couche de base de 7 cm d'ACT 22N et d'une couche de roulement de 3 cm d'AC 8N.

Des décrochements horizontaux seront mis en place de la même manière que ceux mis en place sur la route de la Gare Sud afin de modérer le trafic. Une bande beige de granoplast accompagnera l'aménagement de manière à rétrécir visuellement le gabarit de la chaussée tout en permettant le croisement d'un bus avec un poids lourd.

5.2. COLLECTEURS

L'évacuation d'eaux claires se fera par les grilles et gueules-de-loup projetées. Le collecteur d'eaux usées de l'association intercommunale pour l'épuration des eaux usées de la région morgienne (ERM) sera maintenu en l'état.

5.3. EMPRISES

L'élargissement du trottoir permettant de créer la zone mixte, en vue d'offrir un itinéraire cyclable sécurisé à la montée, empiètera sur un bien-fonds privé afin de pouvoir respecter les gabarits nécessaires. Un transfert de surface au domaine public est également soumis à l'enquête publique.

La seule emprise nécessaire est recensée en tant que surface d'assolement. Le détail est décrit ci-dessous :

Parcelle 22	surface de 226 m ²	zone agricole A	SDA Type I
-------------	-------------------------------	-----------------	------------

Conformément à la fiche F12 du plan directeur cantonal (PDCn), 4ème révision du 28 juin 2017, les emprises sur SDA de projets d'infrastructures doivent faire l'objet d'une justification au sens de l'article 30 de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT, RSV 700.1).

Dans ce cadre, la route de la Gare fait partie de la mesure PALM 2016 :

4c.RM.203 Tolochenaz, route de la Gare-route de l'Enfer – Itinéraire mobilité douce

Justification des travaux et des emprises sur SDA :

L'aménagement de la piste mixte en site propre pour la mobilité douce permettra de combler un important déficit en matière de sécurité, le long de la route de la Gare.

L'élargissement du trottoir existant pour créer la zone mixte nécessite un gabarit total de la chaussée et ses annexes plus important qu'actuellement afin que l'ensemble des usagers, vélos, piétons, cyclistes, transports publics, poids-lourds et trafic individuel motorisé, disposent d'un gabarit suffisant pour assurer leur sécurité.

Ceci a donc un impact direct sur les surfaces d'assolement situées à proximité de la route.

Les gabarits retenus pour la chaussée ainsi que pour la zone mixte (3.00 m) sont conformes aux recommandations des normes VSS et dans l'esprit de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035.

La justification sous l'angle de l'article 30 OAT est la suivante :

Le projet a été étudié de façon à optimiser l'impact sur les SDA. Il n'existe aucune alternative possible qui n'empièterait pas sur les SDA au vu des besoins en matière de mobilité douce le long de cet axe d'importance reliant le Nord et le Sud du village de Tolochenaz. D'autre part, la variante retenue est celle qui empiète le moins sur les surfaces de SDA, présentes dans tous les cas des deux côtés de la chaussée.

Le tracé proposé est optimum de point de vue de la préservation des visibilité le long de l'axe. La sécurité routière est garantie par un tracé le plus rectiligne possible et des éléments géométriques sans discontinuité. L'optimisation des coûts est garantie car le coffre de chaussée peut être repris en majeure partie au vu de sa situation projetée sur l'assiette de la route existante.

Compensations des emprises sur les SDA :

Il n'est pas prévu de restitutions de surfaces dans le cadre de ce projet. Aucune autre surface du domaine public dans ce secteur n'est disponible pour une compensation des emprises du projet.

L'étude menée a pris en compte de manière optimale la préservation des terres agricoles riveraines de l'aménagement projeté. Ce dernier a été déterminé selon les normes et prescriptions en vigueur pour la construction et la sécurité routière, tout en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les emprises sur les SDA. Néanmoins, le projet engendrera la disparition d'environ 0.0226 ha de SDA.

Devant l'impossibilité de compenser les emprises sur SDA du projet, la Commune de Tolochenaz demande que le projet route de la Gare centre soit exempté de l'obligation de compensation.

5.4. CONDUITE D'EAU

La conduite d'eau potable et défense incendie sera réfectionnée sur l'ensemble du tronçon par l'association intercommunale des eaux du Boiron (AIEB)

5.5. ECLAIRAGE PUBLIC

Il est projeté de créer un nouvel éclairage public par la pose de candélabres adaptés au cheminement de mobilité douce de type LED. Ils seront posés à l'arrière du trottoir. Un tube de protection de câbles sera posé dans la fouille sous le trottoir, afin de recevoir le câble l'éclairage public.

La Municipalité définira la stratégie d'éclairage, (détection, abaissement, extinction partielle) dans la phase suivante du projet, afin de lutter contre la pollution lumineuse.

6. PLANNING DU PROJET

Le projet est maintenant déposé auprès des services cantonaux pour la consultation préalable auprès du Département de la Culture, des Infrastructures et des Ressources Humaines (DCIRH).

Ensuite, les éventuelles modifications seront intégrées afin d'établir la procédure de mise à l'enquête publique. Finalement, il sera soumis à l'approbation du Conseil Communal et à celle du DCIRH.

Le planning intentionnel est prévu comme suit :

- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| • Enquête publique | été 2024 |
| • Soumission | automne 2024 |
| • Votation du crédit | décembre 2024 |
| • Obtention du cofinancement fédéral | début 2025 |
| • Début des travaux | mars 2025 |

7. CONCLUSION

Le projet, issu de nombreuses discussions entre la Municipalité et notre bureau, concrétise le vœu d'améliorer les infrastructures liées à la mobilité douce dans le cadre du plan directeur communal.

De plus, les aménagements prévus garantiront la sécurité à long terme de tous les usagers et entretiendront le réseau routier de la commune de Tolochenaz.

Morges, le 2 juillet 2024.