

Une nouvelle route cantonale au service de la complémentarité rail-route

Autor(en): **Droguet, Samuel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **142 (2016)**

Heft 21: **Route cantonale 177**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630537>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Une nouvelle route cantonale au service de la complémentarité rail-route

La RC 177 reliera le pôle de développement de Vufflens-Aclens, du giratoire du Moulin du Choc à la jonction autoroutière de Cossonay, en contournant Vufflens-la-Ville par l'ouest et Penthaz par l'est. Elle permet de doter le canton d'un pôle logistique rail-route stratégique et de revitaliser la vallée de la Venoge. Le chantier est en cours, les travaux se termineront à l'automne 2018.

Samuel Droguet

HISTORIQUE

En 1964, après la légalisation d'une zone industrielle à Vufflens-la-Ville – Aclens, le syndicat d'améliorations foncières de la zone industrielle de la Plaine de Vufflens-la-Ville – Aclens (SIVA) a été créé à la demande du Conseil d'Etat.

En 1995, les autorités communales de Vufflens-la-Ville ont demandé au Service des routes [SR, actuellement Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)] d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'une route de contournement de leur localité. Il s'agissait d'éviter que le trafic généré par la zone d'activités de Vufflens-la-Ville – Aclens, ne traverse les zones d'habitation et le centre du village de Vufflens-la-Ville pour se diriger vers la jonction autoroutière de Cossonay.

En 1996, lors d'un entretien avec une délégation de la Municipalité de Vufflens-la-Ville, le chef du Département des travaux publics et de l'aménagement du territoire (DTPAT) a donné son accord de principe concernant un tel contournement.

Le SR a, dès lors, étudié deux familles de variantes de tracés destinées à résoudre les problèmes de trafic à travers les zones bâties de Penthaz et le cas échéant, de Cossonay-Gare. Dans la 1^{re} famille, le tracé passe à l'ouest puis au nord de Vufflens-la-Ville, pour rejoindre la RC 251, puis évite Penthaz par le sud-est pour rejoindre la route cantonale RC 317 qui dessert la jonction autoroutière de Cossonay. Ce concept résout l'évitement de Vufflens-la-Ville et de Penthaz mais pas celui de Cossonay-Gare. Dans la 2^e famille, le tracé passe à l'ouest de Vufflens-la-Ville, en reliant la RC 176 à la RC 174 (Gollion – Cossonay-Gare), puis crée un évitement au sud de Cossonay-Gare par une nouvelle route reliant la RC 251 à la RC 317 par une rampe traversant la forêt du Vallezard et un viaduc par-dessus les voies CFF, la Venoge et le fond de la vallée. Un mandat d'étude a été confié à un bureau spécialisé pour s'assurer de la faisabilité d'un tel projet et comparer les différentes variantes de tracé. Dans son rapport de 1998, l'étude conclut qu'il n'est pas indiqué de combiner l'évitement

de Vufflens-la-Ville et Penthaz avec celui de Cossonay-Gare; elle recommande de poursuivre l'étude de la variante évitant Vufflens-la-Ville par le nord et Penthaz par l'est.

Ce rapport d'étude a fait l'objet de diverses remarques de la part des Municipalités de Vufflens-la-Ville, Penthaz, Aclens et de l'Association de la Région de Cossonay (ARC), lesquelles ont conduit à de légères adaptations de la variante de tracé retenue.

Un Comité de pilotage (COFIL) représentant les intérêts politiques, économiques, agricoles et environnementaux ainsi que les services de l'Etat concernés, a tenu sa première séance le 5 octobre 2004.

Fin 2005, le SR a mandaté un bureau spécialisé pour l'établissement du rapport d'impact sur l'environnement du projet de la RC 177, lequel a été déposé le 16 août 2007. Par rapport aux études de 2003, il a alors été décidé d'inclure la traversée de Penthaz dans le périmètre d'étude pour tenir compte des effets du projet sur cette zone habitée et d'évaluer les impacts en considérant des pronostics de charges de trafic à l'horizon 2020. Le COFIL a analysé la variante dite « SR 01 » en 2006 et a demandé l'analyse de quatre sous-variantes pour la traversée de la Venoge à proximité du hameau de la Palaz, ainsi que de trois variantes pour l'évitement de Penthaz.

Sur la base de vingt-trois critères en lien avec les objectifs du développement durable (volets « société », « économie » et « environnement »), l'analyse a conduit à retenir une sous-variante consistant en l'aménagement d'un pont unique franchissant les voies CFF et la Venoge et une optimisation du profil en long du secteur sis à l'est de Penthaz.

Ultérieurement, onze tracés différents proposés par les habitants de Vufflens-la-Ville ont fait l'objet d'une analyse avantages - inconvénients par comparaison avec la variante retenue par le COFIL. Ils n'ont toutefois pas été retenus étant donné leur impact beaucoup plus fort sur le paysage et l'emprise au sol, leurs effets plus négatifs sur la faune et les milieux naturels ou encore leur coût nettement supérieur.

1 Photomontage du viaduc de la RC 177 à l'ouest de Vufflens-la-Ville (BIG)

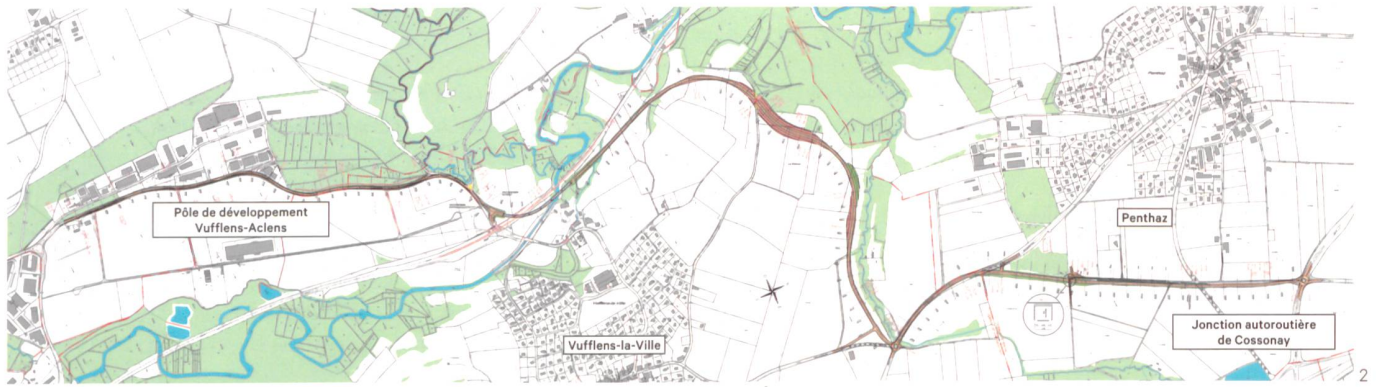
La zone industrielle de La Plaine – Vufflens-la-Ville/Aclens est le pôle de développement économique qui présente le meilleur potentiel pour la logistique rail-route dans le canton de Vaud: situation proche de l'agglomération lausannoise, au cœur de la Suisse romande, excellente desserte ferroviaire, proximité de l'autoroute – autant d'atouts majeurs pour les activités logistiques lourdes, qui ont besoin de la complémentarité rail-route. Afin d'éviter de surcharger l'ouest lausannois par du trafic supplémentaire, en particulier de poids lourds, il est nécessaire de relier ce pôle à la jonction autoroutière de Cossonay. Le projet de RC 177 garantit cet accès nord. Le Canton de Vaud, maître de l'ouvrage, investit 75,5 millions de francs pour la réalisation de cette nouvelle route.

Description générale du projet de la RC 177

La longueur totale de la RC 177 est de 5500 m, y compris la route (existante) de la Plaine longeant le pôle de développement de Vufflens-Aclens sur environ 1600 m et le tronçon de la RC 251 réutilisé sur environ 400 m. La pente maximale atteint 8%. La chaussée se compose dans sa section courante de deux voies de 3,50 m avec des banquettes de 1 m à 1,50 m.

La route comprend cinq ouvrages d'art:

- un viaduc de 300 m comportant six travées et traversant la ligne CFF Lausanne-Yverdon, une voie industrielle et la Venoge (**voir article p. 12**) (une paroi antibruit côté Vufflens est intégrée à l'ouvrage et se prolonge sur 450 m en direction de Penthaz);
- une buse métallique d'une ouverture de 5,30 m de



2



3

- 2 Situation générale du projet de la RC 177 (DGMR)
- 3 Route de Vufflens: chargement de matériaux stabilisés

- large et de 3,30 m de haut, et d'une longueur de 31 m pour le franchissement du ruisseau du Moulin;
- un passage supérieur biais de 22 m de portée pour le franchissement de la RC par la route du Moulinet;
- un passage inférieur d'environ 10 ml de portée pour le chemin du Bois du Cimetièrè;
- un passage inférieur d'environ 7,40 ml de portée pour le chemin 8.
- les travaux de construction de ces ouvrages se déroulent en même temps que les travaux routiers.

Outre plusieurs carrefours traditionnels, le tronçon comprend trois giratoires, le giratoire sud sur la RC 176, le giratoire centre sur la RC 251 et le giratoire nord sur la RC 317. La construction de la route implique également une réorganisation complète des dessertes rurales afin de garantir de bonnes conditions dans le futur. Une piste cyclable en site propre sera aménagée sur le tronçon repris de la RC 251. La gestion de l'évacuation des eaux pluviales impose la réalisation d'un système de récolte et d'évacuation des eaux. De nombreuses mesures d'accompagnement et de compensation écologique font partie intégrante du projet et seront mises en œuvre pendant et après les travaux.

Particularités du projet

Le projet traverse le plan d'affectation cantonal (PAC) Venoge, une zone particulièrement sensible et chère au cœur des Vaudoises et des Vaudois. C'est la raison pour laquelle la construction de la RC 177

permet également de réaliser de nombreuses mesures de renaturation et de revitalisation de la Venoge.

Les études du projet et la construction de la route se font en coordination étroite avec de très nombreux acteurs:

- SAF: remaniement parcellaire et travaux collectifs (chemins AF, drains, collecteurs, etc.)
- Archéologie: nombreux vestiges très bien conservés des 1 et 2^e siècle avant J.-C. (**voir article p. 16**)
- DGE: plus de 50 mesures de compensation écologique à mettre en œuvre
- COPIL Venoge: coordination et financement de mesures dans le PAC Venoge
- Communes: intégration des acteurs locaux dans toutes les phases du projet
- CFF: coordination pour franchissement des voies CFF et travaux d'assainissement de ponts
- Associations de défense de l'environnement: coordination étroite pendant la réalisation
- SAVI: service de l'agriculture et de la viticulture assurant la haute surveillance du SAF
- SDT: coordination avec le service du développement territorial pour la Zone Industrielle
- SPECo: service de promotion économique à l'origine de l'installation d'entreprises dans la ZI
- FVE + syndicats: collaboration pour la mise en œuvre des cartes professionnelles (projet pilote)

Le projet est piloté par la DGMR en intégrant les autres services de l'Etat au sein de l'équipe de projet.

ÉVASION

ProCasa
SALLE DE BAINS COMPLÈTE

GETAZ MIAUTON

Votre nouvelle
salle de bains en toute
tranquillité – grâce
à nos solutions
complètes
et flexibles.



getaz-miauton.ch/procasa



COÛTS

Le coût total de la construction s'élève à 80,5 millions de francs TTC que l'on peut décomposer comme suit:

Route, hors ouvrages:	32 MCHF
Ouvrages (viaduc et petits ponts, passages inférieurs et passage supérieur):	22 MCHF
Mesures environnementales:	6 MCHF
Syndicat d'améliorations foncières (SAF), terrains:	6 MCHF
Archéologie:	4,5 MCHF
Honoraires et divers:	10 MCHF
Participation des entreprises de la zone industrielle:	-5 MCHF
Coût total pour le Canton de Vaud:	75,5 MCHF

LA RC 177 EN CHIFFRES

35 000 tonnes de revêtement
4 500 m ³ de béton armé
100 000 m ³ de remblais
180 000 m ³ de déblais
13 000 ml de collecteurs
1 500 ml de pieux
750 tonnes d'acier de construction (caisson du viaduc)
500 000 heures de travail (MO + ING + ENT)

4, 5 Passage inférieur du chemin 8: coffrage du premier mur frontal (Sauf mention, les photos illustrant cet article sont d'Eric Frigière.)

Exemplarité cantonale

Pour la construction de cette route, le maître de l'ouvrage a mis en œuvre un certain nombre de mesures pour que la réalisation soit exemplaire. Il s'agit de répondre aux exigences et aux volontés des instances politiques qui ont soutenu ce projet et lui ont accordé son financement.

Sur le plan environnemental, l'étude d'impact sur l'environnement, datant de 2007, prévoyait une quarantaine de mesures de compensation, le Conseil d'Etat en a ajouté cinq et le Grand Conseil a accordé 1,5 MCHF supplémentaires, ce qui permet d'en financer une quinzaine d'autres. Au final, ce sera près d'une soixantaine de mesures de compensation environnementale qui seront réalisées dans le cadre de ce projet.

Sur le plan de la responsabilité sociale, la RC 177 a permis, en collaboration avec la FVE et les syndicats, de mettre en œuvre et de tester les cartes professionnelles pour tous les ouvriers. Cet outil doit permettre de lutter efficacement contre le travail au noir et le non-respect des conditions de travail en général.

Lors des mises en soumission, l'organisation des lots travaux a été développée pour utiliser les matériaux sur site et pour réduire le plus possible les transports sur le réseau routier. Ainsi, ce sont environ 20 000 mouvements de poids lourds qui sont évités.

Les dossiers d'appels d'offres imposaient également l'utilisation d'enrobés bitumineux tièdes. Ces derniers demandant beaucoup moins d'énergie pour leur fabrication tout en offrant une qualité équivalente aux enrobés traditionnels. Le recyclage des anciens matériaux bitumineux a aussi été encouragé et favorisé.

*Samuel Droguet, chef de la section projets routiers
Adjoint du chef de la division infrastructure routière
Direction générale de la mobilité et des routes
Département des infrastructures et des ressources humaines
Canton de Vaud*

esthétiques
résistants à la
rupture
à haute efficacité
énergétique

Les fenêtres pour toit plat VELUX

Design intemporel, isolation thermique maximale, moteurs invisibles et entrée de lumière optimale: la fenêtre pour toit plat VELUX allie fonctionnalité et esthétique et s'intègre parfaitement à toutes les architectures. Sa résistance à la rupture a été testée et garantit un niveau élevé de sécurité, sans avoir à installer de grille anti-chute. velux.ch/toitplat vous montre comment apporter plus de lumière naturelle.

VELUX®