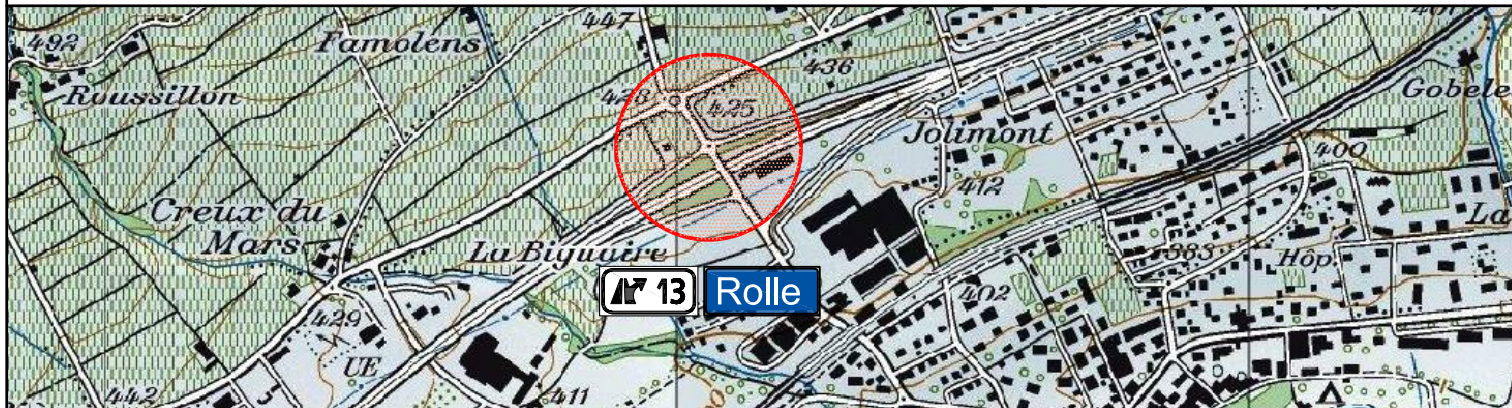




Routes nationales N01 / Tronçon n° 06

Pièce n°: 10



Modification de la jonction de Rolle (13)

Section d'entretien : N01.06
Objet / lot : 22.01.06.301.02
Km. d'entretien : N01 : 45.000
RBBS : PR 450.00
Désignation TDCost : N01.06 130044

Canton : Vaud
Commune : Rolle
DB-N° :

Projet définitif (AP)

ORN RS 725.111
Art. 12, Al. 1

i. Notice d'impact sur l'environnement

Auteur du document :

MONOD-PIQUET
+ ASSOCIES INGENIEURS CONSEILS S.A.
PLANIFICATEURS GENERAUX
Avenue de Cour 32 - CH-1007 LAUSANNE
Tél. 021/613.40.20 - Fax 021/613.40.21

N° plan (interne)

Rev.	Etabli le	Index A	Index B	Index C	Index D	Doc. / Plan N° (auteur)	R1333-005d
Date	25.09.2017					Objet inventorié - numéro	-
Auteur	-					Format	-
Contrôlé	OT					Echelle	-
Direction de projet Office fédéral des routes OFROU Filiale Estavayer-le-lac Place de la Gare 7 1470 Estavayer-le-lac						Date de réception	
						Examiné / ingénieur expert	
						Validé / libéré par	

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	2
2. PROJET	3
3. GRILLE DE PERTINENCE ENVIRONNEMENTALE	4
4. NATURE ET PAYSAGE	6
5. FORETS	10
6. EAUX SOUTERRAINES, DISTRIBUTION D'EAU	10
7. DRAINAGE	11
8. EAUX SUPERFICIELLES, PECHE	12
9. PREVENTION DES ACCIDENTS MAJEURS	13
10. SITES CONTAMINES	13
11. DECHETS ET GESTION DES MATERIAUX	14
12. SOL	15
13. AIR	16
14. BRUIT	18
15. VIBRATIONS	20
16. RANDONNEE PEDESTRE, CHEMINS POUR PIETONS ET CYCLISTES, VOIES DE COMMUNICATIONS HISTORIQUES (OFROU)	20
17. PROTECTION DU PARTIMOINE ET DES SITES CONSTRUITS, ARCHEOLOGIE (OFC/OFROU)	21
18. DANGERS NATURELS : CRUES, MOUVEMENTS DE TERRAIN, AVALANCHES, SEISMES (OFEV) .	22
19. RAYONNEMENT NON IONISANT	23
20. ANNEXES	23

1. INTRODUCTION

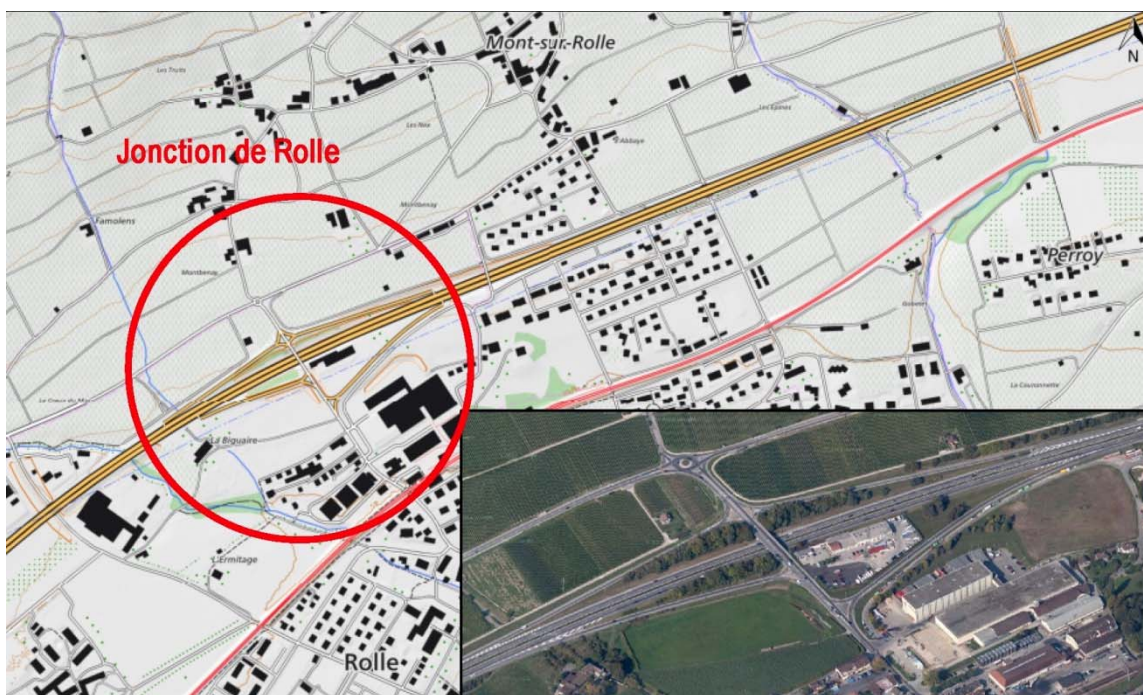
1.1 Contexte

Depuis le 1^{er} janvier 2008, la Confédération est responsable de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales. Au sein de l'Office Fédéral des Routes (OFROU), qui joue le rôle d'organe compétent, les tâches opérationnelles de Maître d'Ouvrage de la division Infrastructure sont assurées par les cinq filiales.

Le Maître d'ouvrage est le DETEC, ce dernier étant représenté par l'OFROU.

Sur l'autoroute N01 Genève-Lausanne, à la jonction n° 13, la bretelle d'accès à l'autoroute direction Lausanne est décalée au Sud de l'autoroute ; une parcelle, sur laquelle se développent des activités de petites industries, artisanats et dépôts, est prise entre la bretelle d'entrée de l'autoroute et l'autoroute. Cette situation date de la construction de l'autoroute, au début des années 60, les problèmes fonciers n'ayant pu être résolus à cette époque.

La situation existante est présentée sur la photographie ci-dessous.



Situation générale de la jonction de Rolle

Schenk SA va construire un Nouveau Site de Production (NSP) ; son implantation a été fixée au Nord de la parcelle 427 de Rolle, nécessitant le déplacement de la bretelle d'entrée direction Lausanne de quelque 100 mètres en direction du Jura, s'accrochant ainsi en face de la bretelle de sortie, sur la route de la Vallée.

Les surfaces rendues disponibles par le transfert du NSP au Nord permettent l'établissement de constructions en adéquation avec les objectifs du Service de développement territorial (SDT) du Canton de Vaud et ceux de la Commune de Rolle, et également, dans le cadre de la planification de Régionyon, la réalisation de logements et de surfaces à caractère commercial et d'activités.

Par ailleurs, Régionyon développe, depuis décembre 2012, une offre de transports publics par bus améliorée, notamment en rabattant toutes les lignes sur les gares CFF, dont celle de Rolle.

Le projet doit définir les aménagements nécessaires permettant d'améliorer la capacité routière de la jonction autoroutière, en garantissant le respect des horaires des bus, et ce en intégrant les développements attendus à Rolle et dans la région. Le présent projet traite de la partie dont la responsabilité incombe à l'Office Fédéral des Routes (OFROU) et des mesures d'accompagnement décidées d'entente entre l'OFROU, le Canton, la Région, la Commune et Schenk SA.

1.2 Procédures

Régie par l'art. 26 al. 1 de la Loi fédérale sur les routes nationales (LRN), la procédure ordinaire d'approbation des plans représente le processus déterminant pour l'autorisation du projet de modification de la jonction de Rolle.

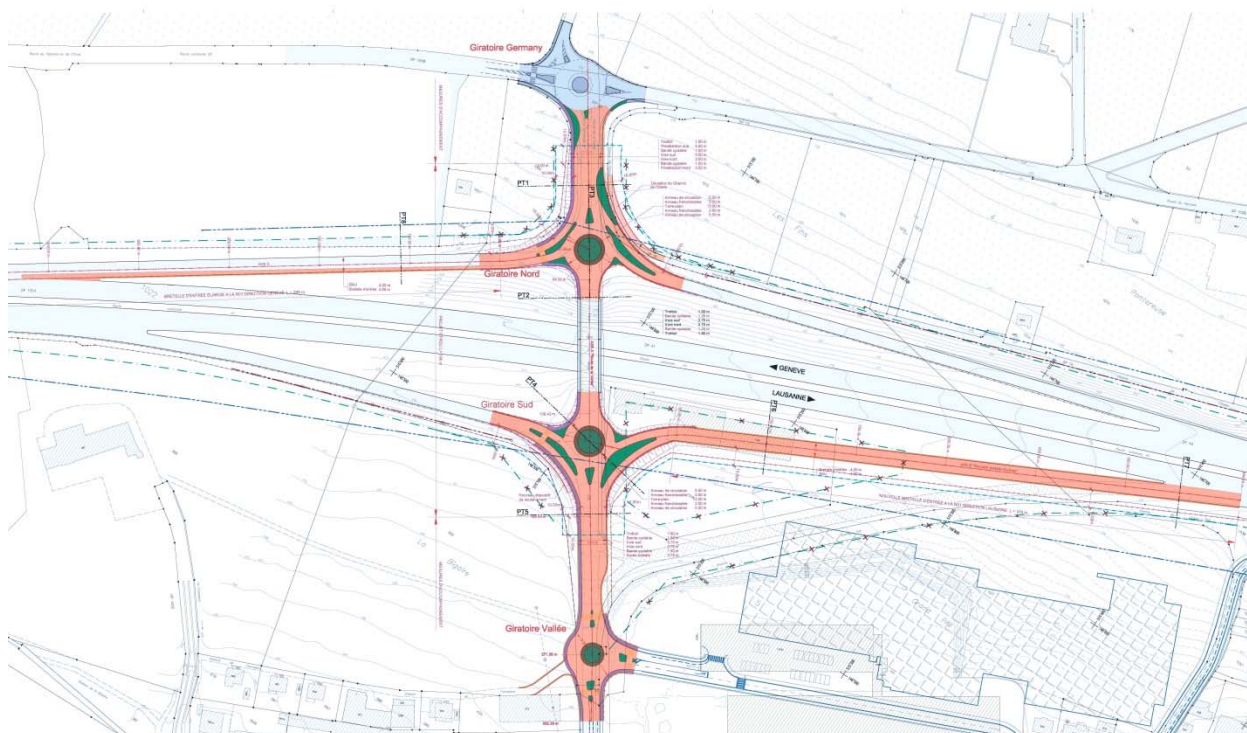
Conformément à l'art. 2 al. 1 let. a de l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), la modification d'une installation existante est soumise à une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérables de l'installation, ou si elle change notablement son mode d'exploitation.

En accord avec le soutien technique de l'OFROU, le projet de la modification de la Jonction de Rolle ne rentre pas dans ce cadre et ne doit donc pas être soumis à une EIE. Une notice d'impact est rédigée conformément au document « Liste de contrôle environnement pour les projets de routes nationales non soumis à l'EIE, OFROU 2008 ».

2. PROJET

2.1 Description du projet

Le périmètre couvert par le projet d'aménagement de la jonction de Rolle est limité au Nord par le giratoire existant de Germany, à l'Ouest par les entrées/sorties des bretelles autoroutières, au Sud par le nouveau giratoire sur la route cantonale en localité pour accéder au NSP de Schenk SA et au futur quartier d'habitations, et à l'Est par la nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute, direction Lausanne.



Du point de vue fonctionnel, le projet prend en compte les besoins de la mobilité douce (piétons et cycles), en prévoyant les aménagements nécessaires.

La solution adoptée est la réalisation de deux giratoires en goutte sur les carrefours Nord et Sud en remplacement des carrefours à feux permettant le tourner à gauche. L'intérêt d'un giratoire de ce type est qu'il favorise le mouvement entrant sur la route de la Vallée, ce qui améliore la capacité utilisée du giratoire. Le fait de combiner deux giratoires en goutte permet de conserver les mouvements de demi-tour. De plus, ils sont complétés par des bypass à la sortie et à l'entrée de l'autoroute direction Lausanne pour le carrefour Sud, et direction Genève pour le carrefour Nord.

2.2 Délimitation temporelle

Elaboration du dossier AP	➔	mi 2013 – été 2017
Mise à l'enquête publique	➔	automne 2017
Procédure DETEC	➔	automne 2017 – 20xx
Elaboration du projet de détail	➔	20xx + 12 mois
Début des travaux	➔	20xx + 18 mois
Fin des travaux	➔	20xx + 36 mois

2.3 Délimitation spatiale

Les limites géographiques du projet OFROU, objet de la présente notice, s'étendent du giratoire de Germany, giratoire non compris, au giratoire Sud de la jonction, giratoire compris. Les mesures d'accompagnement s'étendent de part et d'autre du projet OFROU.

3. GRILLE DE PERTINENCE ENVIRONNEMENTALE

D'après le Manuel T/U de l'OFROU, les domaines spécifiques présentés dans la matrice des priorités par domaine doivent être traités.

La grille suivante propose une évaluation de l'état initial et des répercussions probables du projet (phases de construction et d'exploitation) sur différents domaines environnementaux :

- Les états d'utilisation (colonnes) sont mis en regard des domaines environnementaux susceptibles d'être touchés par le projet (lignes).
- Les intersections précisent, dans chaque cas de figure, l'importance de l'influence des différentes phases du projet sur les thèmes environnementaux.
- Si aucune pollution n'est prévisible (ou si celle-ci est négligeable), il est possible de renoncer à la poursuite de l'étude pour le point concerné.
- Si l'évaluation définitive d'une pollution considérée comme majeure s'avère impossible ou est incomplète en raison du niveau actuel des connaissances, le domaine environnemental concerné doit faire l'objet d'une étude détaillée complémentaire, dans le cadre d'un rapport technique.

Domaines environnementaux	Construction	Exploitation
Nature et paysage	○	○
Forêts	-	-
Eaux souterraines et distribution d'eau	○	-
Drainage	○	○
Eaux de surface et pêche	-	-
Prévention des accidents majeurs	-	-
Sites contaminés	○	-
Déchets et gestion des matériaux	○	-
Sols	○	-
Air	○	-
Bruit	○	-
Vibrations	-	-
Randonnée pédestre et cycliste, voies historiques	-	-
Patrimoine et archéologie	○	-
Dangers naturels	-	-
Rayonnement non ionisant	-	-

- pas de conséquences environnementales (pas de mesure)
- conséquences environnementales limitées par des mesures standards
- conséquences environnementales limitées par des mesures spécifiques

4. NATURE ET PAYSAGE

4.1 Nature

4.1.1. Introduction

La présente évaluation s'appuie sur la consultation des données de base disponibles (PGA, inventaires, banque de données, études antérieures, etc.), ainsi que sur une vision locale effectuée le 11 juin 2013. Elle vise deux objectifs principaux :

- Evaluer l'état général existant ;
- Evaluer les impacts du projet et identifier les mesures devant être mises en œuvre (limitation, protection, reconstitution, remplacement).

4.1.2. Situation actuelle

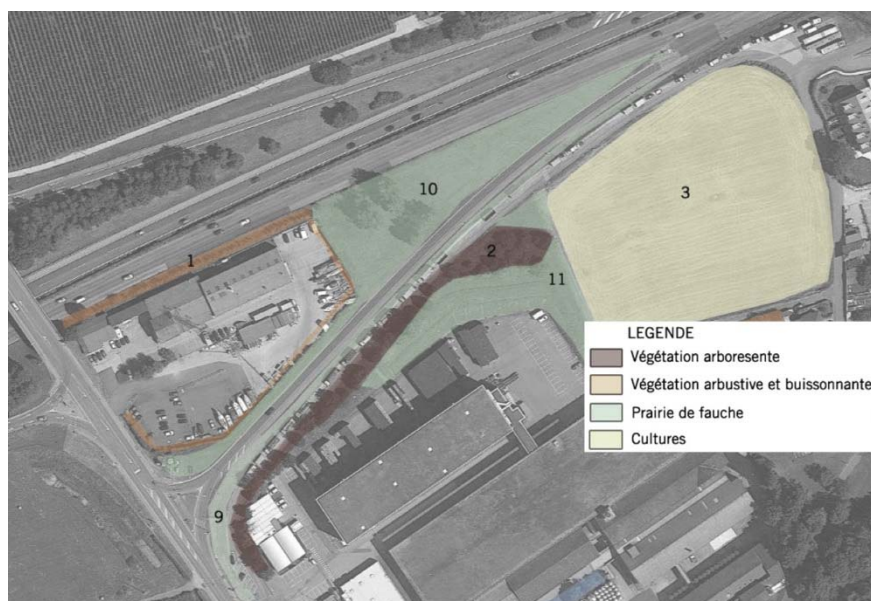
a) Description

Le périmètre d'étude est un secteur urbanisé, largement occupé par divers constructions et aménagements. Les seuls éléments naturels ou semi-naturels encore présents sur le site correspondent aux « aménagements extérieurs ».

Le périmètre du projet n'est concerné par aucun inventaire fédéral ou cantonal et ses abords immédiats ne sont pas considérés comme des éléments constituant un corridor à faune. Le Centre de conservation de la faune, de la flore et de la nature (CCFN) confirme par ailleurs, en date du 12.7.2013, qu'aucune étude ou donnée récente et pertinente relative aux milieux naturels, à la faune et à la flore n'existe pour le secteur concerné par le projet.

L'évaluation des éléments naturels ou semi-naturels considère ceux-ci dans leur unité structurale, plus que dans leur typologie propre (voir figure ci-après). Une description succincte est présentée, contenant notamment les principales espèces ligneuses relevées (liste non exhaustive).

Figure 1 : Plan de localisation des éléments naturels (source du fond : Geoplanet)



Seuls les secteurs 1 et 10 sont concernés par le projet de modification de la bretelle autoroutière.

Le secteur 1, comprenant le talus de l'autoroute, est une prairie fauchée, plantée d'arbustes exotiques, principalement des hibiscus (*Hibiscus* sp.). La valeur de cet élément est moyenne, comme la plupart des talus autoroutiers. La haie qui longe côté Sud la parcelle n° 1018 est composée de thuyas (*Thuja*) et de quelques sureaux noirs (*Sambucus nigra*). L'ensemble de cette haie ne montre pas de valeur particulière.

Figure 2 : Hibiscus plantés le long de l'autoroute (1)



Le secteur 10, entre l'autoroute et sa bretelle d'accès, est une surface de prairie apparemment extensive, entretenue par fauches périodiques. A noter la présence d'un groupement de bouleaux (*Betula pendula*) et d'épicéas (*Picea abies*) ainsi que d'un mélèze (*Larix decidua*). Cet ensemble est relativement intéressant, mais sa situation péjore la qualité biologique qui pourrait lui être attribuée dans d'autres conditions. La valeur globale de cet élément est jugée moyenne.

Figure 3 : Prairie de fauche entre l'autoroute et sa bretelle d'accès (10)



b) Evaluation de la situation actuelle

Le périmètre de projet ne fait partie d'aucun inventaire cantonal ou fédéral. Le projet s'inscrit dans un contexte déjà densément construit et les milieux existants correspondent à des éléments aménagés et entretenus qui présentent peu de caractéristiques naturelles et donc un intérêt limité. Globalement la valeur des milieux naturels et semi-naturels présents est jugée moyenne.

4.1.3. Impacts du projet

D'une manière générale, on peut qualifier l'impact du projet de faible et acceptable étant donné que les milieux touchés ne présentent pas de valeurs écologiques particulières et sont largement répandus dans le canton. En cas d'impact temporaire ou même définitif, la reconstitution ou le remplacement de ces éléments ne posera pas de problème majeur.

4.1.4. Synthèse

Le périmètre de projet ne comprend aucun inventaire, il se situe dans un environnement déjà densément construit. La physionomie des milieux correspond à un ensemble d'éléments aménagés et entretenus qui présentent peu de caractéristiques naturelles.

La vision locale a permis de mettre en évidence que les milieux naturels, ou plutôt semi-naturels présents, non sans intérêt dans un contexte urbain, n'ont pas de valeurs biologique particulières.

Au vu de ce qui précède, à ce stade de la planification, l'impact général du projet peut être qualifié de faible. En effet, les milieux touchés pourront facilement être reconstitués ou complètement recréés le long de la nouvelle bretelle autoroutière.

4.2 Paysage

4.2.1. Contexte

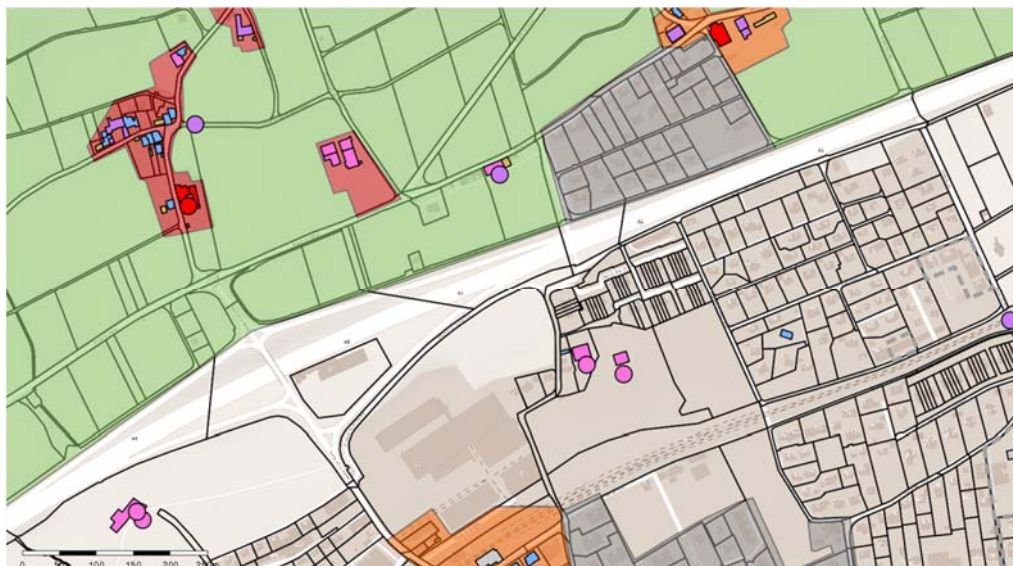
En termes de patrimoine, le secteur étudié est situé entre deux périmètres relevés par l'ISOS (Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse) comme site d'intérêt national :

- Au Nord de l'autoroute : les coteaux viticoles (Conservation du caractère non bâti de l'échappée sur l'environnement)
- Au Sud des voies CFF : le quartier de la gare du 19-20^{ème} siècle (Sauvegarde de la substance et de la structure de l'ensemble/périmètre).

Concernant le recensement architectural, on peut relever la présence, à proximité du périmètre d'étude, des bâtiments principaux de la propriété de Jolimont, qui ont reçu la note 2.

Le périmètre d'étude n'est pas compris à l'intérieur d'inventaires du paysage de niveau fédéral ou cantonal, ou encore d'une région archéologique.

Figure 4 : Sites d'intérêt national selon ISOS (Source : Géoplanet)



4.2.2. Analyse paysagère

Le projet se situe dans un contexte urbain d'entrée de ville : la sortie d'autoroute et les grands gabarits des activités industrielles alentours confèrent au secteur une ambiance périurbaine.

L'impact paysager du déplacement de l'infrastructure routière (bretelle Sud-Est) de quelques dizaine de mètres sera minime, les enjeux « paysagers » portant davantage sur le traitement des limites entre le projet et les éléments alentours (NSP Schenk SA).

4.2.3. Synthèse

Le périmètre d'étude ne présente pas de contraintes particulières en termes de patrimoines bâti et paysager.

Les enjeux paysagers portent essentiellement sur l'image d'entrée de ville avec les aménagements prévus sur le route de la Vallée (giratoire), ainsi que sur le traitement des limites du domaine autoroutier avec le NSP Schenk SA.

4.3 Points de contrôle et exigences

<i>Le projet affecte-t-il des zones de protection du paysage ?</i>	Non
<i>Des biotopes inventoriés sont-ils affectés ?</i>	Non
<i>Le projet affecte-t-il des espèces protégées (flore ou faune) et/ou des biotopes à protéger qui ne sont pas inventoriés ?</i>	Non
<i>La végétation des rives est-elle détruite ?</i>	Non
<i>Des corridors faunistiques ou des réseaux de passage de faune sont-ils coupés ou leur fonction est-elle perturbée ?</i>	Non

4.4 Mesures

- Pendant la phase de construction, les arbres isolés non affectés sont protégés à l'aide de mesures appropriées.
- Les haies, talus et prairies non affectés sont protégés à l'aide de mesure appropriées pendant la phase de construction.
- Sur les talus et les autres surfaces non boisées à remettre en culture ou à revégétaliser, il convient d'utiliser des mélanges de semences indigènes adaptées à la station (selon les recommandations de la CPS).
- Le développement éventuel des néophytes fait l'objet d'un suivi. Si nécessaire, des mesures de lutte appropriées sont ordonnées.
- Les espèces indigènes pour les plantations (arbres et arbustes) seront privilégiées dans le cadre des réaménagements après travaux.

4.5 Documents de base

- Loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN) du 1^{er} juillet 1966
- Ordonnance sur la nature et le paysage (OPN) du 16 janvier 1991
- Ordonnance sur l'utilisation d'organismes dans l'environnement (ODE) du 1^{er} octobre 2008
- Gestion des plantes exotiques envahissantes dans le canton de Vaud (SFFN-CN, mars 2007)
- Guichet cartographique cantonal, Commune de Rolle

5. FORÊTS

5.1 Contexte

Aucune zone cadastrée en forêt n'est située dans le périmètre du projet.

5.2 Points de contrôle et exigences

<i>Faut-il défricher la forêt ?</i>	Non
<i>Quelles conditions doit remplir une autorisation de défricher ?</i>	-
<i>A quelles conditions une autorisation de défricher est-elle soumise ?</i>	-
<i>Des exploitations préjudiciables sont-elles nécessaires ?</i>	-

5.3 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

5.4 Documents de base

- Loi fédérale sur les forêts (LFo) du 4 octobre 1991
- Ordonnance sur les forêts (OFo) du 30 novembre 1992
- Guichet cartographique cantonal, Commune de Rolle

6. EAUX SOUTERRAINES, DISTRIBUTION D'EAU

6.1 Contexte

Le périmètre d'étude se situe entièrement dans le secteur de protection des eaux Au.



6.2 Points de contrôle et exigences

<i>Des secteurs Au de protection des eaux sont-ils affectés par le projet ?</i>	Oui ; mais le projet comporte uniquement des constructions superficielles, ce qui n'affectera pas les eaux souterraines, ni ne réduira leur débit. Une mise à nu de la nappe, dans le cadre de ce projet, est très improbable.
<i>Des zones de protection des eaux souterraines S3 sont-elles affectées ?</i>	Non
<i>Des zones de protection des eaux souterraines S2 ou des périmètres de protection des eaux souterraines sont-ils affectés ?</i>	Non
<i>Des zones de protection des eaux souterraines S1 sont-elles affectées ?</i>	Non

6.3 Mesures

- Avant de conclure les contrats d'entreprise, un concept d'évacuation des eaux (conforme à la recommandation SIA 431) est défini et présenté à l'autorité compétente en vue de son approbation.
- Sont uniquement utilisés des matériaux de construction qui ne polluent pas les eaux souterraines. Si nécessaire ou en fonction des matériaux auxiliaires de construction choisis, des valeurs d'intervention sont déterminées concernant l'influence maximale sur les eaux souterraines.
- Les sinistres impliquant des substances polluant les eaux doivent être communiqués immédiatement, à l'aide du numéro d'urgence 112, ainsi qu'à la société de distribution d'eau compétente.

6.4 Documents de base

- Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux) ;
- Ordonnance fédérale du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux) ;
- Loi cantonale du 17 septembre 1974 sur la protection des eaux contre la pollution ;
- Loi cantonale du 3 décembre 1957 sur la police des eaux dépendant du domaine public ;
- Norme SN 640 350 sur l'évacuation des eaux de chaussée.

7. DRAINAGE

7.1 Contexte

Le raccordement de la nouvelle bretelle autoroutière au réseau communal de collecteurs EC n'est pas modifié par rapport à l'état existant. Les surfaces imperméables restent quasi inchangées, la répartition des débits reste également inchangée et elle ne modifie pas de manière significative le fonctionnement global du réseau.

7.2 Points de contrôle et exigences

Quel est le système de drainage prévu ?	<p><u>Phase de construction</u></p> <p>Un concept d'évacuation des eaux est mis au point pour la phase de construction, conformément à la recommandation SIA 431.</p> <p><u>Phase d'exploitation</u></p> <p>Le concept actuel d'évacuation des eaux de chaussée n'est pas modifié ; les surfaces avant et après travaux raccordées aux différents collecteurs ne sont pas, ou très peu, modifiées.</p>
---	--

7.3 Mesures

Avant de conclure les contrats d'entreprise, un concept d'évacuation des eaux (conforme à la recommandation SIA 431) est défini et présenté à l'autorité compétente en vue de son approbation.

7.4 Documents de base

- Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) du 24 janvier 1991
- OFEFP, 2002 : Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication, Instructions, L'environnement pratique. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne
- Ordonnance sur la protection des eaux (OEaux) du 28 octobre 1998
- SIA 431, 1997 : Evacuation et traitement des eaux de chantier
- VSS, 2000 : Evacuation des eaux, norme SN 640 350. Union des professionnels suisses de la route
- Directive cantonale DCPE 872, septembre 2008, Gestion des eaux et des déchets de chantier

8. EAUX SUPERFICIELLES, PÊCHE

8.1 Contexte

Aucun cours d'eau n'est présent sur ou à proximité immédiate du site.

8.2 Points de contrôle et exigences

Y a-t-il une atteinte à une eau superficielle ?	Non
---	-----

8.3 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

8.4 Documents de base

Néant.

9. PRÉVENTION DES ACCIDENTS MAJEURS

9.1 Contexte

Conformément à l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM), le rapport succinct ne doit pas être mis à jour à la suite de la modification de la jonction autoroutière.

9.2 Points de contrôle et exigences

Une route nationale est-elle modifiée de façon sensible ?	Non
---	-----

9.3 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

9.4 Documents de base

Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM, février 1991)

10. SITES CONTAMINÉS

10.1 Contexte

La parcelle n° 1018, qui est impactée par le projet, est répertoriée par le Canton de Vaud comme site pollué – aire d'exploitation. Les activités qui se sont déroulées pendant un certain nombre d'années sur ce site comprenaient des ateliers de petite mécanique ; une station-service (sans garage) était également présente sur le site. Ainsi les ouvrages enterrés, tels que citernes et autres, seront évacués lors des travaux et les éventuelles terres polluées par les hydrocarbures seront substituées par des matériaux sains.

10.2 Points de contrôle et exigences

Le projet affecte-t-il des sites pollués par des déchets ?	Oui
Est-il nécessaire d'analyser le site pollué (faut-il craindre des effets nocifs ou incommodants) ?	Non
Le site pollué doit-il être assaini ou devra-t-il l'être en raison du projet ?	Non
Le projet complique-t-il un assainissement ultérieur du site ?	Non, car si des matériaux pollués sont rencontrés au droit de la future bretelle d'accès à l'autoroute, ceux-ci seront substitués par des matériaux sains.

10.3 Mesures

Bien que le site soit recensé comme site pollué ne nécessitant ni surveillance ni assainissement, un spécialiste suivra les travaux d'excavation dans le secteur.

Avant la phase travaux, le concept de gestion des déchets sera transmis sous la forme du « Questionnaire 71 – Gestion des déchets de chantier » de la DGE du Canton de Vaud.

10.4 Documents de base

- Ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (Osites), 1998
- Guichet cartographique cantonal, Commune de Rolle

11. DÉCHETS ET GESTION DES MATÉRIAUX

11.1 Contexte

Le projet se situe essentiellement sur un secteur urbanisé, largement occupé par des aménagements routiers existants. Les aménagements sont transformés et complétés pour répondre aux exigences du projet.

11.2 Points de contrôle et exigences

<i>Des déchets seront-ils produits dans le cadre du projet ?</i>	De par sa nature, le projet ne génère, pendant la phase de construction, qu'un faible volume de déchets. Les matériaux goudronneux de démolition, la démolition du béton, les déchets de chantier combustibles, les déchets de chantier tout venant, etc., ne génèrent qu'un faible cubage. Les matériaux terreux présentent les volumes les plus importants.
<i>Comment l'élimination correcte sera-t-elle assurée ?</i>	Les déchets de chantier combustibles seront transférés dans l'installation d'incinération des déchets urbains. Les fractions des autres déchets de chantier sont, dans la mesure du possible, collectées séparément et éliminées ou traitées conformément à la législation en vigueur. Les mesures prévues visant à garantir une élimination appropriée sont présentées à la suite du présent tableau.
<i>Des matériaux d'excavation ou des déblais sont-ils produits ?</i>	Les cubages suivants sont prévus : Déblais : 5'000 m ³
<i>Des matériaux goudronneux de démolition seront-ils produits ?</i>	L'adaptation nécessaire des chaussées existantes va générer de faibles volumes de matériaux goudronneux de démolition. La teneur en HAP de ces matériaux est inconnue à l'heure actuelle. Cette teneur sera déterminée pendant les travaux à l'aide d'une analyse réalisée sur place. L'élimination est régie par la directive cantonale DCPE 874.

11.3 Mesures

- Un concept de gestion des déchets et des matériaux, conforme à la recommandation SIA 430, est mis en place pour tous les déchets générés dans le cadre du projet. Avant le début du chantier, ce concept est soumis à l'autorité décisionnelle en vue de son contrôle et de son approbation.
- Les déchets générés sont séparés conformément au concept multi-bennes de la Société Suisse des Entrepreneurs.
- La teneur en HAP des matériaux goudronneux de démolition est inconnue à l'heure actuelle et sera déterminée pendant les travaux à l'aide d'une analyse réalisée sur place.
- Le suivi environnemental de la phase de réalisation vérifie que l'élimination des déchets est réalisée conformément à la loi en vigueur.

- Une fois les travaux de construction achevés, il convient d'établir un certificat d'élimination et de le présenter à l'autorité décisionnelle et au service spécialisé compétent du canton concerné.

11.4 Documents de base

- OFEV, 2006 : Directive pour la valorisation des déchets de chantier minéraux, édition mise à jour, L'environnement pratique. Office fédéral de l'environnement, Berne
- OFEV, 2003 : Gestion des déchets et des matériaux pour les projets soumis ou non à une étude de l'impact sur l'environnement, Instructions. Office fédéral de l'environnement, Berne
- OFEFP, 1999 : Directive pour la valorisation, le traitement et le stockage des matériaux d'excavation et déblais (Directive sur les matériaux d'excavation). Vollzug Umwelt, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne
- SIA 430 – Recommandations : Gestion des déchets de chantier, Société Suisse des Ingénieurs et Architectes, 1997
- Directive cantonale DCPE 874, juin 2014, Déchets de démolition de route
- Directive cantonale DCPE 875, octobre 2014, Stockage temporaire, recyclage et élimination des matériaux minéraux de construction
- Directive cantonale DCPE 872, septembre 2008, Gestion des eaux et des déchets de chantier.

12. SOL

12.1 Contexte

Le périmètre d'étude est un secteur urbanisé, largement occupé par des aménagements routiers. Les seuls éléments naturels ou semi-naturels encore présents sur le site correspondent aux « aménagements extérieurs ».

12.2 Points de contrôle et exigences

<i>Le projet affecte-t-il des sols (phases de construction et d'exploitation) ?</i>	La terre végétale des bordures de route existantes et aménagements paysagers existants sera, pour la part nécessaire au nouveau projet, stockée sur place, l'excédent sera quant à lui évacué.
<i>Comment le sol affecté par le projet sera-t-il utilisé ?</i>	Les sols affectés hors des aménagements routiers seront traités comme bande herbeuse ou prairie de fauche.
<i>Des surfaces d'assolement seront-elles touchées ?</i>	Oui, emprise de 355 m ² sur la parcelle 366. L'OFROU n'a pas de surface destinée à compenser les surfaces d'assolement. Par courrier (annexe 2), la commune informe qu'elle n'est pas en mesure de proposer une compensation sur son territoire. Il en va de même du Canton (annexe 3). L'exemption de compenser les emprises de 355 m ² , en raison d'une situation exceptionnelle et l'octroi d'une dérogation à l'intangibilité de la zone agricole, est demandée.

Quel type de sol sera déplacé et en quelle quantité ?	Les infrastructures routières existantes sont conservées et complétées. Les couches supérieures et sous-couches des nouvelles emprises routières seront stockées durant les travaux puis remises en place sur les accotements des nouveaux aménagements ; volume env. 2'000 m³.
Comment les matériaux terreux excavés seront-ils manipulés ?	Dans les zones où les sols doivent être excavés, une séparation par horizon et un stockage provisoire local seront réalisés. Les matériaux excédentaires seront éliminés.
Comment les sols seront-ils protégés contre la compaction ?	Les mesures de protection du sol contre les risques de compaction pendant la phase construction sont définies ci-après.

12.3 Mesures

- Un relevé pédologique documentera l'état des sols avant travaux, afin de planifier et optimiser au mieux la gestion des matériaux terreux pendant le chantier, l'objectif étant de pouvoir en réutiliser un maximum sur place. La couche superficielle de terre végétale sera notamment décapée et stockée sur place de manière à pouvoir être remise en place en fin de chantier pour l'aménagement des espaces verts.
- Dans le cadre du stockage provisoire de la couche supérieure du sol, la hauteur maximale du tas de matériaux est de 1.5 m.
- Le stockage provisoire de la couche supérieure est réalisé directement sur la couche supérieure du sol. La sous-couche est quant à elle placée sur la couche supérieure ou sur le sous-sol géologique.

12.4 Documents de base

- OFEFP, 2001 : Evaluation et utilisation de matériaux terreux (Instructions matériaux terreux). Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne
- OFEFP, 2001 : Construire en préservant les sols, Guides de l'environnement n° 10, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne
- Ordonnance sur le traitement des déchets (OTD) du 10 décembre 1990
- Ordonnance sur les atteintes portées aux sols (Osol) du 1er juillet 1998
- Normes VSS : SN 640 581a, SN 640 582, SN 640 583

13. AIR

13.1 Contexte

Il n'y a pas de mesure de la qualité de l'air disponible à proximité de la jonction autoroutière de Rolle.

Les capteurs passifs posés à la jonction d'Allaman permettent de donner une idée de l'état de la situation pour le NO₂. Il apparaît que la limite OPair [30 µg/m³] y est largement dépassée. Il y a donc lieu de s'attendre aujourd'hui à des dépassements de la limite OPair annuelle pour le dioxyde d'azote en bordure d'autoroute, dans la partie nord du PQ « Gare Nord-Schenk ».

Figure 5 : Capteur passif NO₂ à la jonction d'Allaman et moyenne annuelle 2011 de NO₂ [µg/m³].



Concernant les PM10, la situation est quasiment la même : en comparaison avec les valeurs usuellement constatées en bordure des autoroutes, la valeur limite pour le PM10 doit très certainement être approchée, voire dépassée, à la jonction de Rolle.

A l'horizon 2040, considérant les prévisions à la forte baisse des émissions du trafic routier, l'ensemble de la région devrait être assainie du point de vue du NO₂ (concentration de l'ordre de 20 µg/m³). Pour les PM10, il est difficile de donner des prévisions étayées de la situation future ; Il est néanmoins prudent de la considérer comme équivalente à la situation actuelle, car les prévisions d'évolution des charges de PM10 ne sont pas aussi optimistes que celles de NO₂.

Dans ce contexte, le déplacement de la bretelle de la jonction de quelques dizaines de mètres n'aura pas d'impact sur les immissions de NO₂ et PM10.

13.2 Points de contrôle et exigences

<p><i>Des polluants atmosphériques seront-ils émis pendant la phase de construction ?</i></p>	<p><u>Transports de chantier</u></p> <p>La superficie de construction dépasse la valeur limite de 5'000 m². Ainsi, sous l'aspect de la lutte contre la pollution de l'air dans le trafic routier, la modification de la jonction de Rolle est considérée comme un chantier de grande taille. De par sa nature, il génère donc des émissions significatives en rapport avec les transports de chantier.</p> <p><u>Emissions des chantiers</u></p> <p>Les émissions des chantiers sont générées, d'une part, par les moteurs à combustion des machines de chantier et véhicules de transport dans le chantier (« émissions des moteurs ») et, d'autre part, par les poussières, particules fines, fumées et/ou substances gazeuses émises par les travaux de construction (« émissions non issues des moteurs »).</p> <p>Les machines, appareils et processus de travail utilisés doivent être conformes à l'état de la technique, tel que le prévoit l'art. 4 OPair.</p> <p>Outre les directives légales (filtre à particules obligatoire par ex.), il convient de respecter les mesures présentées au chapitre 5 de la Directive Air Chantier, dans la mesure où les processus de travail correspondants sont pertinents.</p> <p>Les mesures sont reprises dans l'appel d'offres. L'entrepreneur est tenu de les appliquer dans le cadre de l'exécution des travaux correspondants. Pendant l'exécution des travaux, ces mesures font l'objet d'un contrôle par la Direction des travaux.</p>
---	--

13.3 Mesures

- La sélection et l'évaluation des mesures visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques des chantiers/sur les chantiers doivent se conformer à la directive « Protection de l'air sur les chantiers – Directive Air », OFEFP, 2002
- En matière de polluants atmosphériques, les véhicules de transport doivent satisfaire au minimum aux exigences de la norme EURO 4

13.4 Documents de base

- OFEV, 2010 : Manuel informatisé des coefficients d'émission MICET, version 3.1, Office fédéral de l'environnement, Berne
- OFEV, 2009 : Protection de l'air sur les chantiers, Directive Air Chantier, L'environnement pratique. Office fédéral de l'environnement, Berne
- OFEFP, 2001 : Lutte contre la pollution de l'air dans le trafic routier de chantier, L'environnement pratique. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne
- OFEV, 2013 : NABEL – La pollution de l'air 2012 – Résultat du Réseau national de l'observation des polluants atmosphériques, Berne
- Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), décembre 1985

14. BRUIT

14.1 Contexte

Le présent chapitre traitant du domaine de la protection contre le bruit routier est traité en détail dans l'annexe 1 établie par Schopfer & Niggli SA.

14.2 Points de contrôle et exigences

L'installation est-elle entièrement nouvelle ? ▼ non ► oui	Non, le déplacement de la bretelle n'est pas considéré comme une reconstruction.
Une installation nouvelle est-elle modifiée ? ▼ non ► oui	Non, la route nationale A01 a été construite en 1964 ; elle est donc considérée comme existante.
Une installation existante est-elle agrandie de manière excessive ? ▼ non ► oui	Non, le projet prévoit le remplacement des carrefours par des giratoires et le déplacement d'une bretelle d'accès, il est considéré comme une modification peu importante.
L'installation existante est-elle modifiée notablement ? ▼ non ► oui	Non, le respect de l'article 8 de l'OPB a été contrôlé.
Une installation existante subit-elle une modification peu importante ? ► oui	Aucun accroissement du bruit (> 1dB (AI) n'est observé.

Les locaux à usage sensible au bruit les plus proches sont-ils situés à plus de 600 m du chantier occasionné par le projet ?	Non
Des travaux de construction bruyants sont-ils prévus ?	Oui

14.3 Mesures

La Directive sur le bruit des chantiers, *Directive sur les mesures de construction et d'exploitation destinées à limiter le bruit des chantiers selon l'article 6 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1987, état 2011*, est applicable. Le chantier concerne une route principale ou route à grand débit.

L'évaluation du bruit des chantiers et du niveau des mesures est décrite dans le chapitre 2 de ladite directive, le tableau 3 détermine, pour un degré de sensibilité au bruit DS II et DS III, un niveau d'exigence des mesures B pour des travaux d'une durée de 8 semaines à un an. Ces dispositions sont applicables pour les travaux exécutés entre 07h00 et 12h00 et entre 13h00 et 19h00. En-dehors de ces tranches horaires, le niveau d'exigence des mesures C est introduit.

L'évaluation du bruit relatif au trafic supplémentaire induit par les transports de chantier de jour, détermine une valeur Ft inférieure à 80 transports par semaine, respectivement pour le trafic supplémentaire induit par les transports de chantier de nuit, une valeur Fn inférieure à 20 transports par semaine ou 4 transports par nuit. Ainsi, le niveau de mesure à retenir est le niveau A pour les transports de chantier.

Les principales mesures applicables dans le cadre de ce chantier sont les suivantes :

- Dans un périmètre de 600 m pour usagers et habitants des locaux à usage sensible au bruit, une information générale sera faite avant le début des travaux, respectivement une information particulière avant les phases de travaux très bruyants réalisés durant les périodes à exigence de calme accrue.
- La majeure partie des travaux sera effectuée dans les tranches horaires de 07h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, exceptionnellement jusqu'à 19h00, les travaux nécessitant l'interruption de la circulation pourront être exécutés en-dehors desdites tranches horaires, à savoir de nuit.
- Les démolitions de bâtiments seront exécutées au moyen de pinces hydrauliques.
- Seuls les machines et appareils respectant un niveau de puissance selon l'état reconnu de la technique seront utilisés. Durant les périodes à exigence de calme accrue, seuls les machines et appareils respectant un niveau de puissance selon l'état le plus récent de la technique pourront être engagés.

D'une manière générale, lors de la planification des travaux, de l'établissement des appels d'offres et des contrats d'entreprise, une attention particulière sera portée à la précision et au respect des exigences liées au bruit, notamment en termes de compétence et de responsabilité de l'entreprise, de surveillance et de contrôle par la direction des travaux, et d'information du voisinage.

14.4 Documents de base

Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986.

Directive sur le bruit des chantiers, état 2011.

15. VIBRATIONS

15.1 Contexte

Les travaux de construction prévus (aménagement routiers) n'engendrent aucune vibration significative.

15.2 Points de contrôle et exigences

Des vibrations se produisent-elles ?	Non
--------------------------------------	-----

15.3 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

15.4 Documents de base

Néant.

16. RANDONNÉE PÉDESTRE, CHEMINS POUR PIÉTONS ET CYCLISTES, VOIES DE COMMUNICATIONS HISTORIQUES (OFROU)

16.1 Contexte

Le secteur du projet ne comprend aucun chemin de randonnée pédestre ou voie historique.

16.2 Points de contrôle et exigences

Le projet interrompt-il des chemins de randonnée, des pistes cyclables ou des jonctions entre chemins pour piétons, ou porte-t-il atteinte à leur attrait et à leur sécurité ?	Non
Le projet porte-t-il atteinte à des objets d'importance nationale inscrits dans l'inventaire fédéral des voies de communication historiques ?	Non

16.3 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

16.4 Documents de base

- Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) du 4 octobre 1985
- Ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR) du 26 novembre 1986
- Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS) du 14 avril 2010
- OFROU, 2007 : Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse, Office fédéral des routes, vu sur <http://map.geo.admin.ch>
- OFROU, 2010 : Inventaires des voies de communication historiques de la Suisse – régionales et locales, Office fédéral des routes, vu sur <http://map.geo.admin.ch>

- Swisstopo, 2012 : swissTLM3D chemins de randonnée pédestre, Office fédéral de la topographie, vu sur <http://map.geo.admin.ch>
- www.veloland.ch

17. PROTECTION DU PARTIMOINE ET DES SITES CONSTRUITS, ARCHEOLOGIE (OFC/OFROU)

17.1 Contexte

L'impact du projet sur des sites archéologiques répertoriés ou potentiels a été évalué par la Section de l'archéologie cantonale du Service Immeubles, Patrimoine et Logistique du Canton de Vaud, en collaboration avec le service de l'OFROU spécialisé en archéologie/paléontologie.

Dans le secteur du projet, il n'y a pas de région archéologique. Etant donné que les terrains affectés ont déjà été largement remaniés lors de la construction de l'autoroute (giratoire, rampe) et par des constructions des tiers (surface d'installation), on ne peut plus s'attendre à ce que des vestiges archéologiques inconnus y restent conservés. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de procéder à des prospections préliminaires.

L'élaboration d'une annexe « n » selon l'art. 12 de l'ORN est obsolète.

17.2 Points de contrôle et exigences

<i>Le projet affecte-t-il des sites construits figurant dans l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) ?</i>	Oui pour les emprises du giratoire nord de la jonction autoroutière, pas de modification notable.
<i>Des monuments inventoriés ou leurs environs sont-ils affectés ?</i>	Non
<i>Des sites archéologiques attestés ou supposés, ou des ruines sont-ils affectés ?</i>	Non
<i>Des objets placés sous la protection de la Confédération sont-ils affectés ?</i>	Non
<i>Le projet affecte-t-il des zones cantonales ou communales, de protection spéciale de sites construits ?</i>	Non

17.3 Mesures

Si, contre toute attente, des vestiges archéologiques devaient être mis au jour pendant les travaux, ceux-ci seront immédiatement suspendus dans le secteur concerné et la Section d'archéologie cantonale du Service Immeubles, Patrimoine et Logistique du Canton de Vaud ainsi que le service de l'OFROU spécialisé en archéologie/paléontologie seront avertis. Le site sera protégé et conservé en l'état jusqu'à l'arrivée de leurs responsables.

17.4 Documents de base

- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 22 juin 1979
- Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) du 1^{er} juillet 1966
- Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (OISOS) du 9 septembre 1981

- Inventaire des sites basés sur l'ISOS du Canton de Vaud, 2010, vu sur www.geoplanet.vd.ch

18. DANGERS NATURELS : CRUES, MOUVEMENTS DE TERRAIN, AVALANCHES, SEISMES (OFEV)

18.1 Contexte

Selon la carte indicative des dangers, dont la précision est de 50 m, la jonction de Rolle pourrait être partiellement concernée par un risque de crues et, dans une moindre mesure, par des laves torrentielles.

Le SESA a toutefois confirmé que le périmètre du projet n'est en réalité pas concerné par un danger de crue et qu'une étude détaillée n'est donc pas nécessaire.

18.2 Points de contrôle et exigences

<i>Le projet est-il situé dans une zone dangereuse ?</i>	Non
<i>Le projet est-il situé dans une zone de danger sismique selon la norme SIA 261 ?</i>	Non
<i>Des espaces de cours d'eau sont-ils affectés ?</i>	Non
<i>Le projet restreint-il le régime des eaux ?</i>	Non

18.3 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

18.4 Documents de base

- Guichet cartographique cantonal, Carte des dangers naturels, Commune de Rolle

19. RAYONNEMENT NON IONISANT

19.1 Contexte

Deux lignes HT (40 kV Rolle-Etoy de Romande Energie et 220 kV Romanel-Verbois de Swissgrid) traversent la zone du projet. Ces installations sont soumises à l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI). Par rapport à la situation actuelle, les modifications de niveaux sont mineures (env. 50 cm au maximum).

19.2 Mesures

Aucune mesure nécessaire.

19.3 Documents de base

- Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI), décembre 1995

20. ANNEXES

Annexe 1	« Annexe à la notice d'impact sur l'environnement – Bruit, Protection contre le bruit », Schopfer & Niggli SA, 24 août 2017, indice D
Annexe 2	Lettre de la Commune de Rolle du 11 août 2015 adressée à l'OFROU à Estavayer-le-Lac
Annexe 3	Lettre du SDT du 23 juillet 2015 adressée à l'OFROU à Estavayer-le-Lac

Annexe 1



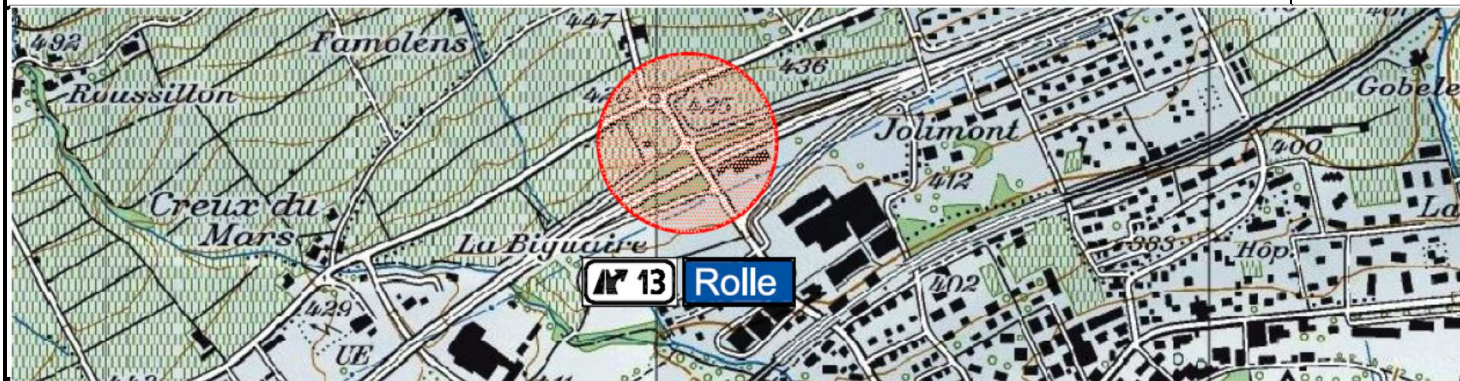
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU
Filiale d'Estavayer-le-Lac

Routes nationales N01 / Section n°06

Pièce N°



Modification de la jonction de Rolle

Section d'entretien : N01.06

Canton(s) : Vaud

Objet / Lot : 22.01.06.301.02

Commune(s) : Rolle

Km. d'entretien : N01 : 45.000

RBBS : PR 450.00

DB-N°: --

Désignation TDcost : N01.06.130044

Projet définitif (AP)

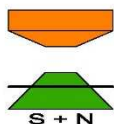
Tracé & Environnement (T/U)

Modification de la jonction de Rolle

Annexe à la notice d'impact sur l'environnement – Bruit

Protection contre le bruit

Auteur du projet :



SCHOPFER & NIGGLI SA

Bureau d'ingénieurs civils et études d'environnement

Bd de Grancy 19a - 1006 Lausanne

tél: 021 613 14 11 - fax: 021 613 14 12

E-mail: info@schopfer-niggli.ch



Rev.	Etabli le	Index A	Index B	Index C	Index D	Doc. / Plan - N° (auteur) :	3085-101
Date	21.11.2014	23.03.15	22.04.15	17.08.17	24.08.17	Objet inventorié - numéro :	--
Etabli par	PB	FR	FR	AC	AC	Format :	A4
Contrôlé	FR	PN	PN	FR	FR	Echelle :	--
Direction de projet Office fédéral des routes OFROU Filiale Estavayer-le-Lac Place de la Gare 7 1470 Estavayer-le-Lac						Date de réception :	
						Examiné / ingénieur expert :	
						Validé / libéré par :	

SUIVI DES MODIFICATIONS			
Version	Date	Description des modifications	Etablie par
1.0	21.11.2014	Version initiale	PB/FR
2.0	23.03.2015	Correction suite aux remarques du FU	FR
3.0	22.04.15	Correction suite aux remarques du FU	FR
4.0	17.08.17	Correction suite aux remarques du FU	AC
5.0	24.08.17	Correction suite aux remarques du FU	AC

Table des matières

1	INTRODUCTION	4
1.1	MANDAT ET OBJECTIFS	4
2	ELEMENTS DE BASE	4
2.1	DESCRIPTION DU PROJET ET PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE	4
2.2	EXIGENCES LÉGALES	5
3	IMMISSIONS DE BRUIT SITUATION EXISTANTE ET PROJETEE	6
3.1	SITUATION EXISTANTE À L'HORIZON DE PLANIFICATION.....	6
3.2	SITUATION PROJETÉE À L'HORIZON DE PLANIFICATION.....	7
3.3	COMPARAISON ENTRE LA SITUATION EXISTANTE ET LA SITUATION PROJETÉE.....	8
4	CONCLUSION	9

1 Introduction

1.1 Mandat et objectifs

La présente étude traite du domaine de la protection contre le bruit routier pour le projet de modification de la jonction de Rolle. Cette étude est une annexe à la notice d'impact sur l'environnement. Elle a pour objectif de vérifier que le projet de modification de la jonction de Rolle, impliquant un déplacement vers le Nord de la bretelle autoroutière en direction de Lausanne, respecte les exigences de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et son ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB).

2 Eléments de base

2.1 Description du projet et périmètre d'étude

Le périmètre couvert par le projet d'aménagement de la jonction de Rolle est limité au Nord par le giratoire existant de Germany, compris dans le projet, à l'Ouest par les entrées – sorties des bretelles autoroutières, au Sud par le nouveau giratoire sur la route cantonale. Le projet de la jonction de Rolle prévoit un déplacement vers le Nord de la bretelle autoroutière en direction de Lausanne. Il implique ainsi un éloignement de la source sonore des quartiers situés au Sud de l'autoroute et un rapprochement des quartiers situés au Nord. En termes de trafic, ce projet n'aura aucun effet sur l'attractivité de la jonction. Ainsi les charges de trafic sur le réseau routier ne seront donc pas modifiées. Dans le cadre de la problématique du bruit routier, le périmètre d'étude considéré s'étend du giratoire de Germany, giratoire non compris, au nouveau giratoire sur la route cantonale RC 47-B-P (voir figure ci-après).

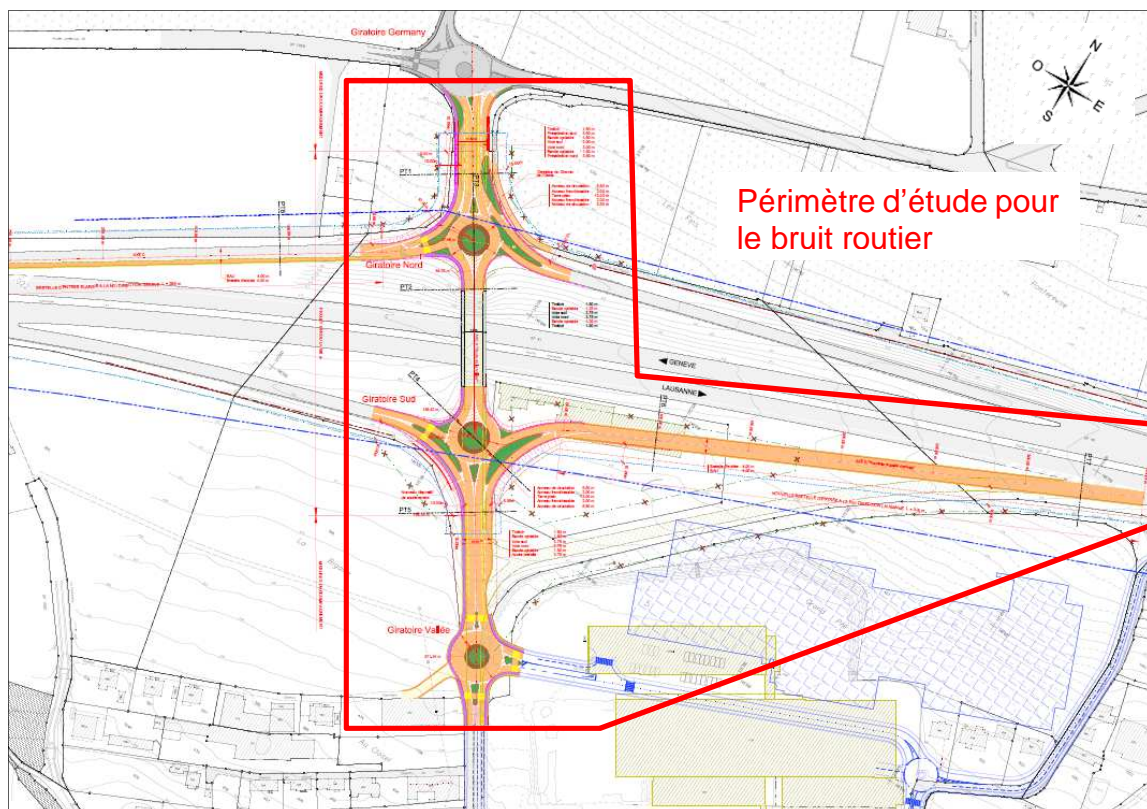


Figure 1: Périmètre de projet pour la problématique du bruit routier

2.2 Exigences légales

Le déplacement vers le Nord de la bretelle autoroutière en direction de Lausanne est considéré selon l'OPB comme une **installation existante fixe modifiée**. Les exigences légales à respecter dépendent du degré de modification de l'installation concernée. Dans le cadre de ce projet, l'article 8 OPB est à respecter.

¹ *Lorsqu'une installation fixe déjà existante est modifiée, les émissions de bruit des éléments d'installation nouveaux ou modifiés devront, conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution, être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable.*

² *Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission.*

³ *Les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoqués par le détenteur de l'installation sont considérés comme des modifications notables d'une installation fixe lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées. La reconstruction d'installations est considérée dans tous les cas comme modification notable.*

3 Immissions de bruit situation existante et projetée

3.1 Situation existante à l'horizon de planification

La situation existante correspond du point de vue de l'installation étudiée aux caractéristiques relevées (aménagements routiers, ouvrages antibruit, etc.)

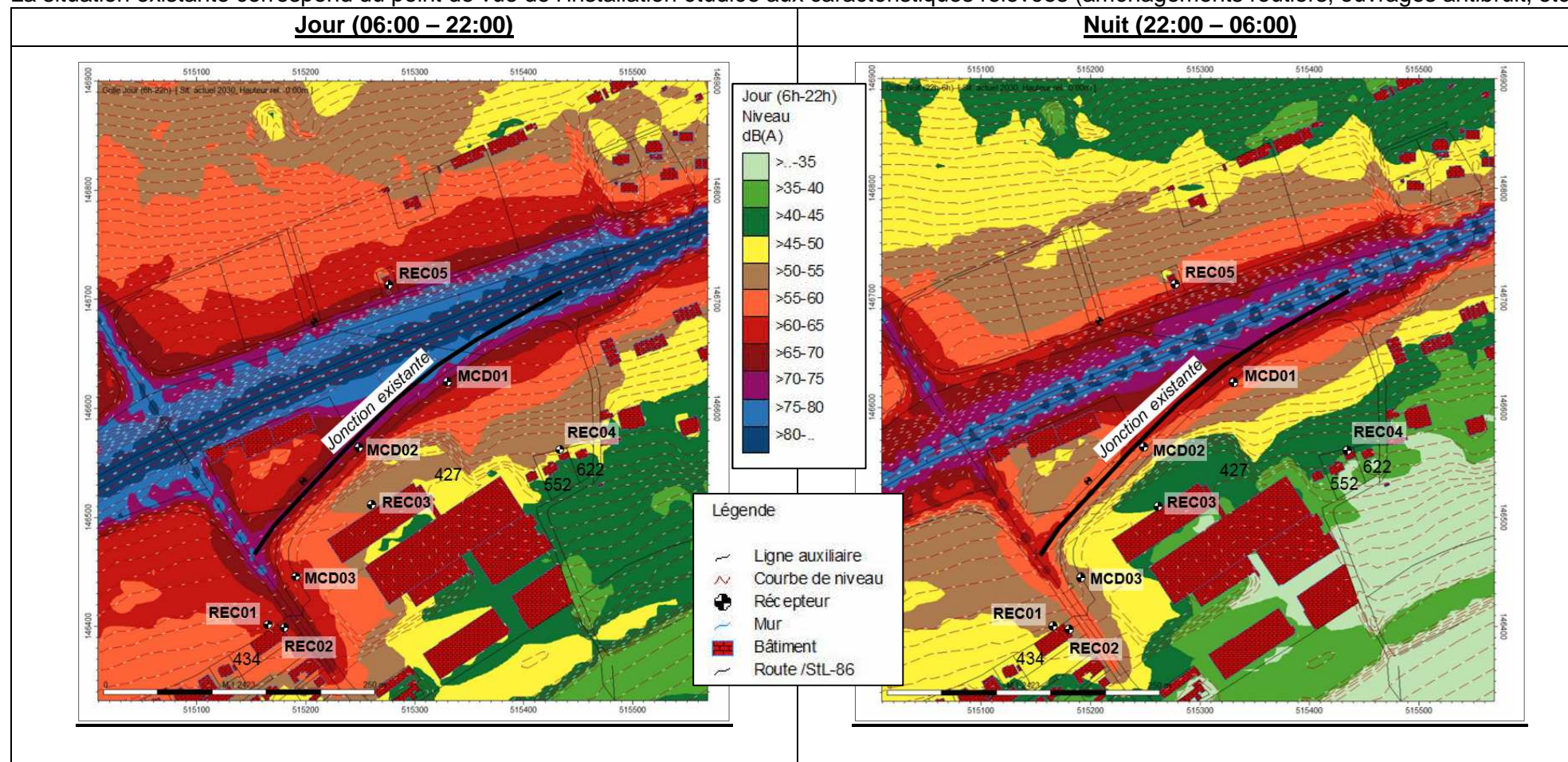


Figure 2: Carte thématique des niveaux sonores pour la situation existante

3.2 Situation projetée à l'horizon de planification

La situation projetée correspond du point de vue de l'installation aux aménagements projetés dû à la modification de la jonction de Rolle.

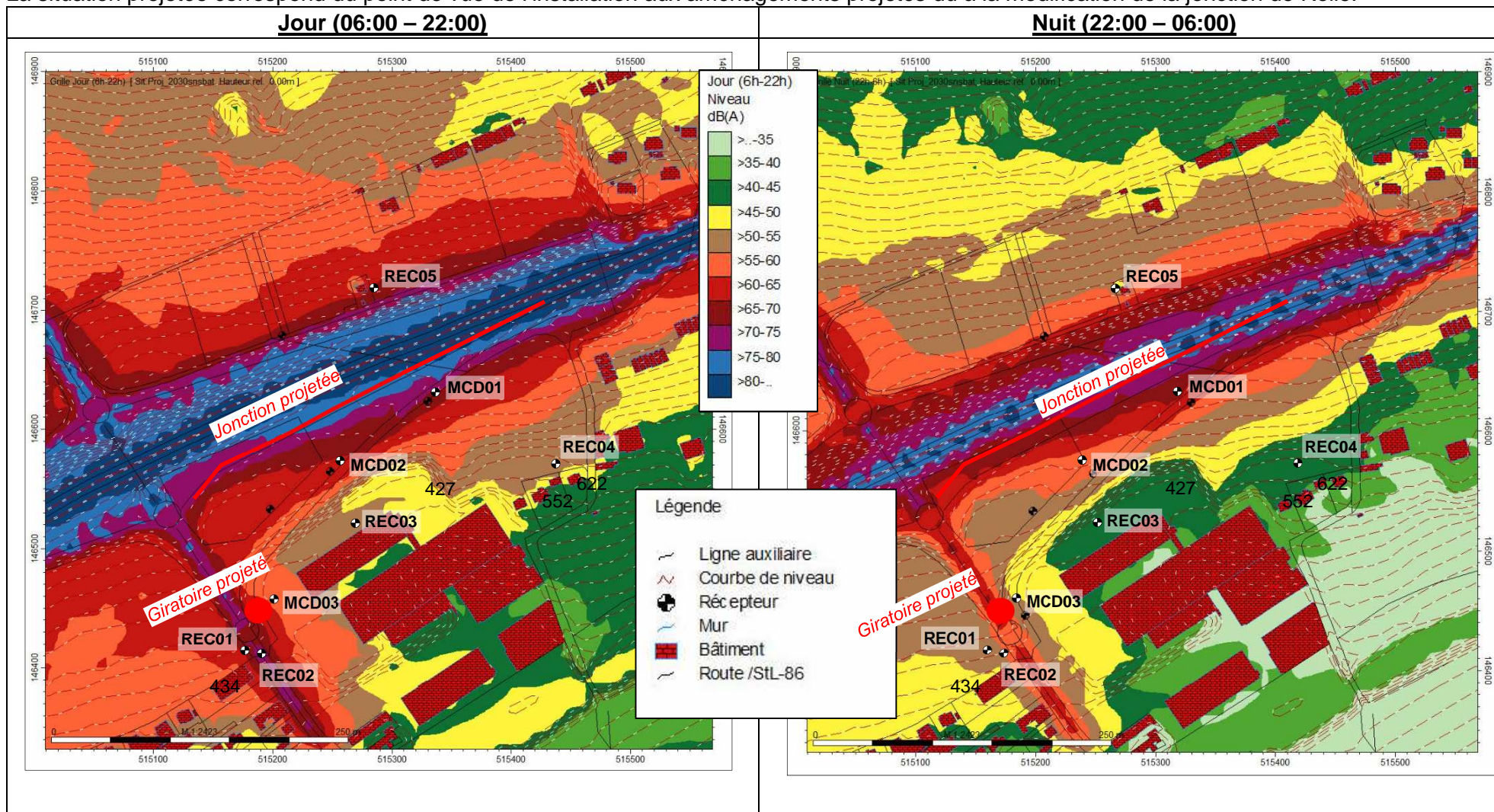


Figure 3: Carte thématique des niveaux sonores pour la situation projetée

3.3 Comparaison entre la situation existante et la situation projetée

Tableau 1: Comparaison des niveaux sonores entre la situation existante et la situation projetée

Récepteurs n°	Hauteur de la mesure [m]	Façade	Situation existante (jour) Lr [dB(A)]	Situation projetée (jour) Lr [dB(A)]	Ecart (projetée- existante) Δ [dB(A)]
MCD02	4m	-	70.8	69.1	-1.7
REC01	5m	Nord	62.5	62.0	-0.5
REC02	5m	Est	63.8	63.7	-0.1
REC03	7m	Nord	62.3	62.1	-0.2
REC04	4m	Nord	55.3	55.3	0.0
REC05	4m	Sud	71.6	71.6	0.0

Lr [dB(A)]: valeur calculée par le modèle avec corrections retenues

Ecart [dB(A)]: différence entre la situation projetée et la situation existante

Sur la base des résultats ci-dessus, les conclusions suivantes peuvent être faites, sur l'impact du projet de modification de la jonction de Rolle, sur les niveaux sonores des bâtiments situés à proximité directe du projet.

- Secteur Jura (Nord)
Le déplacement vers le Nord de la bretelle autoroutière en direction de Lausanne n'implique aucun changement des niveaux sonores des bâtiments exposés au bruit routier. En effet le bruit de l'autoroute est nettement dominant par rapport à celui des bretelles et ce déplacement vers le Nord n'a pas d'influence sur les niveaux sonores.
- Secteur Lac (Sud), zone industrielle (parcelles n°427, 552 et 622)
L'éloignement de la bretelle autoroutière en direction de Lausanne n'implique pas de changement des niveaux sonores au droit des bâtiments sur les parcelles n°427, 552 et 622 (une légère diminution est même constatée).
- Secteur Lac (Sud), zone artisanale (parcelle n°434)
La création du giratoire sur la RC 47-B-P implique une diminution des niveaux sonores pour le bâtiment situé sur la parcelle n°434. En effet, malgré un léger rapprochement de la route vers les bâtiments, la présence du giratoire permettra de limiter la vitesse et par conséquent les émissions sonores, par rapport à l'aménagement actuel. La vitesse aux abords et dans le giratoire est de l'ordre de 30 km/h alors que la vitesse effective au niveau de ce bâtiment est actuellement de l'ordre de 60 km/h (limite d'entrée de localité).

4 Conclusion

Le projet de modification de la jonction de Rolle est considéré comme une modification peu importante. En effet, aucun accroissement perceptible du bruit (> 1 dB(A)), dû à l'installation elle-même ou à l'utilisation accrue de voies de communication, n'est observé.

Les niveaux sonores présentent même une légère diminution après la modification de la jonction de Rolle (éloignement de la bretelle par rapport aux bâtiments concernés, diminution de la vitesse effective dans le nouveau giratoire situé au Sud de la jonction).

Compte tenu de ce qui précède, l'article 8 OPB alinéa 1 est respecté.

Pour le secteur concerné, les éventuels dépassements de valeurs limites d'immission sont traités dans le cadre d'un projet d'assainissement actuellement en cours.

Schopfer & Niggli SA

Annexe 2



COMMUNE DE ROLLE

Grand-Rue 44 – CP 156 – 1180 Rolle
Tél. 021 822 44 44 – www.rolle.ch

MUNICIPALITE

Votre correspondant : **Elisabeth Montanet**

Ligne directe : 021 822 44 30

E-mail : technique@rolle.ch

Office Fédéral des Routes OFROU

M. Charles-Henri Demory

Division Infrastructure routière Ouest

Place de la Gare 7

1470 Estavayer-le-Lac

Rolle, le 11 août 2015/hubr

Affaire N° 43.01/13-0026 (à rappeler dans toute correspondance)

Réaménagement de la jonction A1

Emprise sur les surfaces d'assolement

Monsieur,

En réponse à votre courrier du 29 juillet dernier, la Municipalité vous confirme qu'elle n'est pas en mesure de proposer une compensation pour l'emprise nécessaire à la réalisation du giratoire d'accès au quartier faisant l'objet du PQ Gare Nord – Schenk.

A ce jour, aucune compensation, impliquant qu'un plan d'affectation soit mené de manière simultanée à la procédure engagée, n'est envisageable.

S'agissant d'une éventuelle pérennisation (réaffecter des terrains actuellement en zone intermédiaire, en zone agricole), celle-ci pourrait être envisagée dans le cadre de la révision du PGA, qui devrait aboutir à l'horizon 2018.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et vous présentons, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic


Jean-Noël Goël



Le Secrétaire



Pascal Petter



PROJET DE TERRITOIRE SITUATION SDA - 2013

ECHELLE 1:5000

Légende:



Zone agricole ou équivalente - Qualité I



Zone agricole ou équivalente - Qualité II



Zone intermédiaire - Qualité I



Zone intermédiaire - Qualité II

	Zone Agricole ou équivalente - Qualité I	Zone Agricole ou équivalente - Qualité II	Zone intermédiaire - Qualité I	Zone intermédiaire - Qualité II	TOTAL
2 Les Vignes			10'313		10'313
3 La Bigaire	48'027				48'027
4 Ermitage			48'717		48'717
5 Carnal Hall	26'855				26'855
6 Jura Zint			13'868		13'868
7 Jura ZA	14'314				14'314
9 Jura Ouest	13'188				13'188
10 Sous Baccara	23'791				23'791
11 La Combe	19'830				19'830
12 Sous la Combe	40'889				40'889
13 Beaulieu Nord			43'826		43'826
Domaine de Beaulieu	39'125	4'242			43'367
Domaine de Beaulieu-DP	1'618				1'618
Domaine de Beaulieu-chemin	3'203				3'203
	230'840	4'242	116'724	-	351'806
	23.08	0.42	11.67	-	35.18



Annexe 3

COPIE

MONSIEUR PIGUET	AFF. NO	1333	RESP.	OT/SM
	RECULE	27 JUL. 2015		
	DISTR. A			
	COPIE A			

Personne de contact: Inès Faessler
T 021 316 74 33
E ines.faessler@vd.ch

N/réf. IF/dd - divers

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU
Division Infrastructure routière Ouest
Place de la Gare 7
1470 Estavayer-le-Lac

A l'att. de M. Charles-Henri Demory

Lausanne, le 23 juillet 2015

Commune de Rolle
N01 Jonction de Rolle - réaménagement – Projet OFROU

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courriel du 28 mai 2014, qui a retenu notre meilleure attention. Nous souhaitons vous transmettre quelques informations concernant la problématique des surfaces d'assolement.

Contexte

Dans le cadre de la planification d'un secteur stratégique à proximité de la gare de Rolle, le déplacement de la bretelle autoroutière est nécessaire afin d'optimiser les terrains en zone à bâtir. En effet, une réorganisation judicieuse des affectations permet le maintien de l'entreprise Schenk et la création d'un quartier d'habitation.

Le projet routier traitant du déplacement de la bretelle prévoit également la création de deux giratoires, dont un qui empiète sur la zone agricole répertoriée en surface d'assolement (SDA).

La problématique des SDA doit être prise en compte lors d'établissement de projet ou de planification, peu importe la nature du projet. Si un projet porte atteinte aux SDA, il s'agit de justifier celle-ci par une pesée d'intérêts. L'emprise doit ensuite être compensée par des surfaces de qualité comparable. Pour les projets d'importance (cantonale ou fédérale) et lorsqu'aucune compensation ne peut être trouvée, le SDT peut alors entrer en matière pour y renoncer en puisant dans la marge de manœuvre cantonale.

En effet, suite à la révision de la LAT entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014, des dispositions nouvelles concernant la protection des surfaces d'assolement ont été intégrées. Premièrement, l'art. 3 alinéa 2 lettre a LAT précise nouvellement (en italique ci-dessous) qu'il convient « de réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables, *en particulier, les surfaces d'assolement* ».

La révision de l'OAT a enrichi l'art. 30 « garantie des surfaces d'assolement » d'un alinéa 1bis qui précise les dispositions applicables :

- 1bis** *Des surfaces d'assolement ne peuvent être classées en zone à bâtir que :*
- a. lorsqu'un objectif que le canton également estime important ne peut pas être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement ; et*
 - b. lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale.*

31703

Ces nouvelles dispositions obligent à un examen détaillé et à une justification solide de chaque projet qui empiète sur les surfaces d'assolement. Les derniers jugements des Tribunaux en notre possession confirment cette manière de faire. Nous ne pouvons donc que vous recommander de porter toute l'attention nécessaire à cette question, au risque d'affaiblir le projet.

Dès lors, concrètement, le dossier doit contenir les démonstrations suivantes :

I. Justification de l'emprise sur les surfaces d'assolement

- Le rapport doit établir l'intérêt cantonal de la planification dans un secteur stratégique et la nécessité de réaliser un projet routier. Il s'agit notamment de démontrer que l'accès au futur quartier nécessite la création d'un giratoire et qu'il n'existe pas de solution autre (présélection par exemple) pour ce projet sans empiéter sur les SDA.

II. Recherche de compensations

- Il convient tout d'abord de rechercher des compensations par réaffectation simultanée de zones à bâtir en zone agricole.
- Dans un deuxième temps, s'il est démontré qu'aucune compensation n'est envisageable dans le délai nécessaire, il y a lieu d'examiner les possibilités de « compensation qualitative » par pérennisation (réaffectation d'une zone intermédiaire en zone agricole).

Concernant la proposition de compensation jointe au courriel, il s'agit de vérifier si cette portion de territoire a les qualités requises pour pouvoir être considérée comme SDA.

III. Demande d'exemption

- Enfin, une demande d'exemption de la nécessité de compenser peut être effectuée, s'il est établi qu'aucune compensation judicieuse ne peut être trouvée ou que les compensations possibles ne peuvent pas être envisagées simultanément, car le délai nécessaire au changement d'affectation ne sont pas compatibles avec l'urgence du projet.

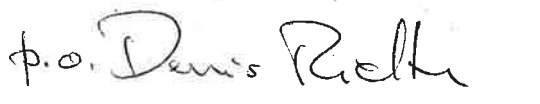
Suite de la démarche

Les porteurs du projet doivent donc élaborer un argumentaire contenant la démonstration de tous les éléments qui précèdent.

Lors de la consultation des services cantonaux pilotée par la DGMR, le SDT sera sollicité pour se déterminer sur l'existence d'une marge de manœuvre cantonale suffisante permettant d'exempter le projet de la nécessité de compenser l'emprise sur les SDA, si aucune compensation n'a pu être identifiée.

En restant à votre disposition pour d'éventuels compléments d'information, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.


Pierre Imhof
Chef du Service du développement territorial


Yves Noirjean
responsable Division aménagement communal

Copies

- Municipalité de Rolle
- Monod+Piguet Associés SA
- DGMR / M. Pierre-Yves Gruaz