



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 11'000'000.- pour financer la part cantonale des travaux du réaménagement de la RC 1 – étape 5 – entre le carrefour du Banc-des-Pauvres, à Saint-Prex, et la limite communale ouest de Morges, sur les Communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Présentation du projet | 4 |
| 1.1 Préambule | 4 |
| 1.2 Bases légales | 5 |
| 1.3 Situation actuelle | 6 |
| 1.3.1 Caractéristiques générales du tronçon à requalifier | 6 |
| 1.3.2 Aménagements pour piétons et cyclistes | 6 |
| 1.3.3 Offre actuelle en transports publics | 7 |
| 1.3.4 Caractéristiques des différents tronçons | 7 |
| 1.3.5 Etat de la chaussée | 8 |
| 1.3.6 Protection contre le bruit | 9 |
| 1.3.7 Collecte et traitement des eaux de chaussée | 9 |
| 1.3.8 Eclairage public | 9 |
| 1.4 Procédure d'autorisation de construire | 9 |
| 1.5 Description des travaux prévus | 9 |
| 1.5.1 Principes généraux d'aménagement | 9 |
| 1.5.2 Description des aménagements par séquences | 10 |
| 1.5.3 Voie verte d'agglomération | 14 |
| 1.5.4 Arrêts de bus | 15 |
| 1.5.5 Réfection de la chaussée | 15 |
| 1.5.6 Protection contre le bruit | 15 |
| 1.5.7 Collecte et traitement des eaux de chaussée | 16 |
| 1.5.8 Défrichage | 16 |
| 1.5.9 Aménagements paysagers | 16 |
| 1.5.10 Eclairage public | 17 |
| 1.5.11 Transports exceptionnels | 17 |
| 1.5.12 Suivi archéologique | 17 |
| 1.6 Emprises sur les surfaces d'assollement (SDA) | 17 |
| 1.7 Aménagements cyclables | 18 |
| 1.7.1 Réseau régional | 18 |
| 1.7.2 Réseau cyclable de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. | 18 |
| 1.7.3 Analyse du projet de la RC 1 Morges – Saint-Prex | 18 |
| 1.7.4 Evaluation de la conséquence de la mise en place d'aménagements cyclables | 20 |
| 1.8 Planning des travaux | 20 |
| 1.9 Risques liés à la non-réalisation des travaux | 20 |
| 1.10 Coûts des travaux et des études prévues | 21 |
| 1.10.1 Participation de tiers | 21 |
| 1.10.2 Coûts de travaux et des études pour le Canton | 22 |
| 2. Mode de conduite du projet | 23 |
| 3. Conséquences du projet de décret | 24 |
| 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement | 24 |
| 3.2 Amortissement annuel | 24 |
| 3.3 Charges d'intérêt | 24 |
| 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel | 24 |
| 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement | 25 |
| 3.6 Conséquence sur les communes | 25 |
| 3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie | 25 |
| 3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) | 26 |
| 3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA | 26 |
| 3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD | 26 |
| 3.10.1 Introduction | 26 |
| 3.10.2 Principe de la dépense | 26 |
| 3.10.3 Quotité de la dépense | 27 |
| 3.10.4 Moment de la dépense | 27 |
| 3.10.5 Conclusion | 27 |
| 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer) | 27 |
| 3.12 Incidences informatiques | 27 |
| 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences) | 28 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.14 Simplifications administratives | 28 |
| 3.15 Protection des données | 28 |
| 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement | 28 |
| 4. Conclusion | 29 |
| PROJET DE DECRET | 30 |

1. PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le Canton de Vaud a défini, dans son plan directeur cantonal, puis plus localement dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation optimale des infrastructures dans les agglomérations. La mise en place d'une politique en faveur des agglomérations est encouragée par la Confédération, notamment par le développement de nouvelles bases légales et la mise à disposition d'un fonds pour les projets d'agglomération doté de CHF 5.5 milliards pour la période 2008 – 2027.

La première version du PALM a été adoptée en février 2007 par l'Etat de Vaud et les communes concernées. Elle a permis d'identifier une dizaine de sites stratégiques et quatre sites d'exception destinés à accueillir une très grande part du développement de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2020 et de définir les mesures infrastructurelles et d'aménagement du territoire devant soutenir ce développement. Deux autres versions du PALM ont été adoptées en 2012 et 2016.

Dans le cadre de cette démarche, il a été confié aux différents schémas directeurs sis dans le périmètre du PALM l'analyse, le développement des concepts et le choix des méthodes pour permettre la mise en œuvre opérationnelle des diverses mesures envisagées. La requalification de la route cantonale RC 1 entre Saint-Prex et Morges s'inscrit dans la démarche mise en œuvre par le Schéma directeur de la région morgienne (SDRM). Il s'agit de la 5^e et dernière étape de requalification de la RC 1 dans le périmètre du PALM, les étapes 1 et 2 ayant déjà été réalisées (Schéma directeur de l'Ouest lausannois – SDOL – secteur des hautes écoles), l'étape 3 ayant été achevée en 2022 (SDOL – tronçon Tir-Fédéral - Venoge) et l'étape 4 étant au stade de l'avant-projet (SDRM – tronçon Venoge - Morges).

La 5^e étape de requalification, comme les autres étapes, porte sur un axe historique, la RC 1, dont la fonction a fortement évolué au cours des années, passant d'une liaison d'importance nationale (jusqu'à la construction de l'autoroute A1, dans les années 60), à une route à fonction collectrice. Malgré cette évolution, son aménagement n'a pas évolué de manière significative. Or, bien qu'il n'y ait pas de problèmes de capacité liés au trafic routier sur cet axe (y compris en prenant en compte l'évolution du trafic attendue à l'horizon 2030), celui-ci est peu adapté aux mobilités douces et ne compte aucun aménagement pour cyclistes, alors qu'il constitue un itinéraire important identifié par la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 (potentiel important pour les mouvements pendulaires entre Morges et Saint-Prex, itinéraire plat, distances de parcours de 3 à 4 km, environnement paysager attractif). Différents aménagements pour les mobilités douces y sont d'ailleurs planifiés dans le cadre du PALM, avec notamment la voie verte d'agglomération, cheminement piétons et cyclistes continu devant, à terme, traverser toute l'agglomération de Saint-Prex à Lutry et qui longera la RC 1 sur le territoire des communes de Lully et Tolochenaz. Ces aménagements sont les suivants :

1. Mesure 4c.RM.100a (mesure PALM 2012) : RC1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce ;
2. Mesure 4c.RM.100b (mesure PALM 2016) : RC1 Tolochenaz – Saint-Prex, aménagements mobilité douce ;
3. Mesure 4c.RM.205 (mesure PALM 2016) : voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz.

Ces enjeux, liés à la mobilité douce, justifient principalement la volonté de réaménager la RC 1 dans ce secteur, d'autant plus que les potentiels de développement urbain prévus feront augmenter les charges de trafic au détriment des conditions de sécurité des cyclistes.

Le tronçon de route à requalifier faisant l'objet de la présente demande de crédit s'étend sur environ 2.7 km, du carrefour du Banc-des-Pauvres, à Saint-Prex, jusqu'à la limite ouest de la commune de Morges. Il se situe sur les communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz (voir figure 1).

Le projet de la 5^e étape de requalification de la RC 1 a été copiloté par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et les Communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz avec la participation de Région Morges, concernée pour le projet régional connexe de la voie verte d'agglomération.

Les travaux de réaménagement de la route seront financés par l'Etat de Vaud, la Commune de Saint-Prex, la Commune de Lully et la Commune de Tolochenaz (voir chapitre 1.10.1 – *Participation de tiers*). La Confédération subventionnera le projet pour la réalisation des mesures de développement de réseaux de mobilité douce du PALM 2012 et 2016 (mesure 4c.RM.100a PALM 2012 - RC1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce,

mesure 4c.RM.205 PALM 2016 - voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz).

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des travaux de la 5^e étape de requalification de la RC 1 entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et la limite ouest de la commune de Morges.

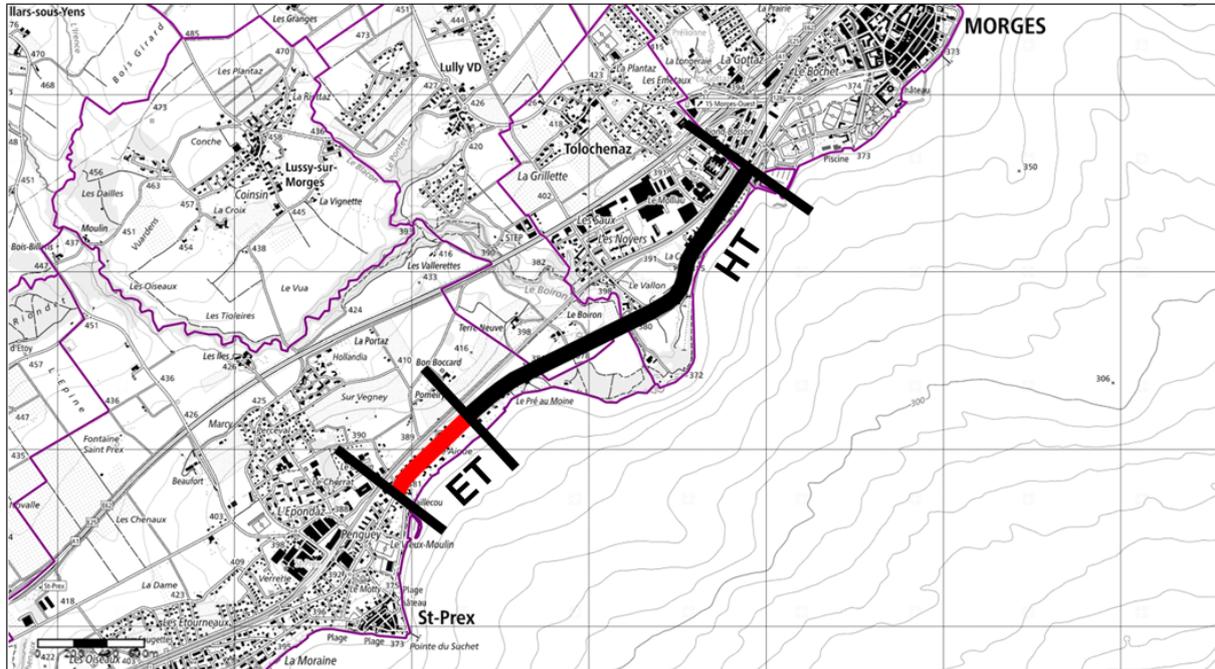


Figure 1 – Périmètre du projet et limites communales
(tronçon ET : en traversée de localité, tronçon HT : hors traversée de localité)

Les Communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz procèdent à leurs demandes de crédits auprès de leurs organes législatifs respectifs afin de financer leur part des travaux sur la base d'une nouvelle convention entre partenaires qui est en cours d'établissement.

1.2 Bases légales

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances ne deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique entraînent des atteintes nuisibles ou incommodes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou pour y remédier ; ce plan est contraignant pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution (art. 44a, al. 1 et 2 LPE). Les limites et mesures précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1). Pour ce qui est de la compétence, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

Concernant l'aménagement du territoire, les principaux objectifs et mesures des schémas directeurs et projets d'agglomérations concernés – en l'occurrence le PALM – ont une valeur contraignante pour les autorités publiques. En effet, le PALM s'inscrit dans le cadre du Plan directeur cantonal et répond par ailleurs aux exigences du plan des mesures OPair.

Le projet de réaménagement de la RC 1 se repose également sur l'article 52 alinéa 3 de la Constitution vaudoise (Cst-VD ; BLV 101.01) qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement.

Enfin, l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité et des installations accessoires nécessaires à leur exploitation (cf. art. 2 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 - LRou ; BLV 725.01) incombe à l'Etat (art. 20 al. 1 lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés existants doivent en outre être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (normes VSS et art. 12 LRou), ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou).

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Caractéristiques générales du tronçon à requalifier

Le tronçon à réaménager, d'une longueur de 2.7 km, est constitué d'une voie par sens de circulation, avec quelques présélections aux carrefours. Il se situe en partie en traversée de localité, à l'extrémité ouest du périmètre de requalification, sur la commune de Saint-Prex (environ 550 m).

La plupart des axes secondaires connectés à la RC 1 servent pour la desserte des quartiers. La gestion des carrefours est variée, avec des pertes de priorité principalement et un giratoire sur la commune de Tolochenaz (carrefour de La Maison de la Rivière).

Les charges de trafic maximales actuelles et prévues à l'horizon 2030 sont de l'ordre de 20'000 véh/j, avec des conditions de circulation fluides à Saint-Prex, et des capacités utilisées maximales de 95% à Morges.

1.3.2 Aménagements pour piétons et cyclistes

Le tronçon à réaménager est actuellement totalement dépourvu d'aménagements pour cyclistes, à l'exception de quelques marquages discontinus de bandes cyclables provisoires dans le gabarit routier qui ont été réalisés durant le COVID sur Tolochenaz et Lully. Les infrastructures piétonnes existantes sont discontinues et hétéroclites : trottoirs le plus souvent étroits et d'un seul côté de la route, cheminements séparés de la chaussée, traversées en surface régulées par feux ou non et passages souterrains. Dans le secteur du Boiron (Lully et Tolochenaz), la route est totalement dépourvue de trottoirs ; traverser ce secteur à pied pose ainsi des problèmes de sécurité, notamment à cause d'une limitation de la vitesse à 80 km/h et d'un tracé en ligne droite sans obstacles, permettant aux automobilistes de maintenir des vitesses élevées.



Figure 2 – Mobilité douce - état actuel sur le territoire de Lully, entre Saint-Prex et Tolochenaz

1.3.3 Offre actuelle en transports publics

Concernant les transports publics, la ligne MBC n° 724 (Morges, Saint-Prex, Etoy, Allaman) circule le long de la RC 1 entre Morges et Saint-Prex, avec un bus par heure et par sens actuellement et un itinéraire desservant les différents quartiers de Saint-Prex. Deux arrêts de bus se situent sur le tronçon à réaménager : l'arrêt « Taillecou », situé sur la branche sud du carrefour du Banc-des-Pauvres (route de Taillecou, a été récemment aménagé). L'arrêt « Cimetière de Morges », situé à l'extrémité opposée du périmètre du projet, est caractérisé par l'absence d'abris et de quais et par des cheminements d'accès incomplets.

1.3.4 Caractéristiques des différents tronçons

Le tronçon à requalifier a été subdivisé en 5 séquences. Les caractéristiques de chaque séquence sont décrites ci-après.

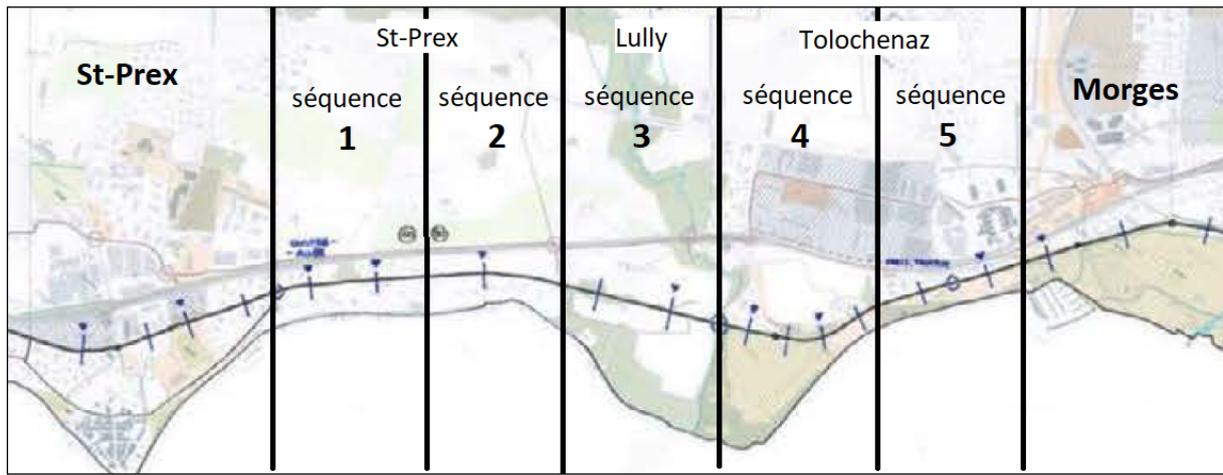


Figure 3 – Séquences du tronçon à réaménager

1.3.4.1 Localité de Saint-Prex (séquence 1)

L'aménagement de ce tronçon, situé en traversée de localité, n'est pas adapté à une circulation à 50 km/h. Les vitesses moyennes pratiquées sont supérieures à 50 km/h dans les deux sens et 76% des usagers sont en infraction en sortie de ville. Le caractère routier et rectiligne de l'axe, combiné à la proximité de la zone limitée à 80 km/h en direction de Morges, incite les usagers à accélérer en sortie de ville.

Le carrefour du Banc-des-Pauvres, à l'extrémité ouest de la séquence, est très large et peu adapté pour les piétons.

En résumé, les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

- tronçon de route en traversée de localité ;
- trottoir étroit, unilatéral, peu convivial ;
- absence de traversée piétonne et de trottoir pour rejoindre l'arrêt de bus « Taillecou » ;
- aucun aménagement pour cyclistes et sentiment d'insécurité dû aux vitesses élevées.

1.3.4.2 Le coteau des vergers à Saint-Prex (séquence 2)

Les caractéristiques générales de la séquence sont les suivantes :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- séquence boisée, très peu urbanisée ;
- trottoir unilatéral desservant les quelques parcelles habitées au sud ;
- aucun aménagement cyclable ;
- passage à 80 km/h, en direction de Morges, incitant à accélérer ;
- quelques accidents recensés ces dernières années, dont certains concernant des piétons et des cyclistes.

1.3.4.3 Les champs du Boiron à Lully (séquence 3)

Caractéristiques de la séquence :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- séquence paysagère, non urbanisée ;
- aucune infrastructure pour les modes doux ;
- tronçon rectiligne et vitesses pratiquées élevées ;
- plusieurs accidents survenus entre 2010 et 2014, avec des degrés de gravité différents.

1.3.4.4 La terrasse du lac à Tolothenaz (séquence 4)

Caractéristiques de la séquence :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- à l'ouest : tronçon rectiligne, aucun aménagement pour modes doux (future voie verte) ;
- à l'est : giratoire et virages modérant les vitesses pratiquées, cheminement piéton hors chaussée, sécurisé et confortable, aucune infrastructure cyclable.

1.3.4.5 La zone d'activités à Tolothenaz (séquence 5)

Caractéristiques de la séquence :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- secteur au caractère artisanal et industriel ;
- trottoir au sud de la route uniquement (côté lac) ;
- peu de traversées piétonnes pour relier le secteur bâti au lac ;
- aucune infrastructure cyclable ;
- arrêt de bus « Cimetière de Morges » peu confortable, difficilement accessible à pied ;
- trafic plus dense, avec près de 14'000 véh/j actuellement et près de 20'000 véh/j prévus en 2030, mais aucun problème de fluidité du trafic relevé aujourd'hui et prévu à terme.

1.3.5 Etat de la chaussée

La chaussée a fait l'objet de mesures de portance, de carottages et autres sondages afin d'en déterminer la portance. Ce diagnostic montre qu'il est nécessaire de renforcer la structure de la chaussée pour supporter le trafic routier durant les 20 prochaines années. En outre, une quantité importante d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) a été détectée dans les couches intermédiaires de la chaussée.



Figure 4 : état de la chaussée (fissuration diverse, orniérage et faïençage)

1.3.6 Protection contre le bruit

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires des routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons routiers causant des nuisances sonores excessives. Sur la base de l'étude du bruit routier menée par le Canton et les Communes d'Ecublens et de Saint-Sulpice, le tronçon de l'étape 3 doit faire l'objet d'un assainissement au sens de l'OPB.

Selon le dossier d'assainissement approuvé par le Conseil d'Etat en 2011 (Tolochenaz), en 2013 (Saint-Prex) et en 2016 (Lully), toutes les parois antibruit prévues ont déjà été réalisées. Les mesures d'assainissement préconisées et listées comme suit sont encore à réaliser :

1. la pose d'un revêtement phonoabsorbant dans la localité de Saint-Prex ;
2. la pose d'un revêtement phonoabsorbant le long de la zone d'activités de Tolochenaz.

1.3.7 Collecte et traitement des eaux de chaussée

Le système de collecte et d'évacuation des eaux de chaussée en place est incomplet, discontinu et parfois vétuste. Actuellement, les eaux de la route se déversent dans les réseaux communaux d'évacuation des eaux claires, sans traitement préalable.

Sur la base des instructions "Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et compte tenu du trafic de la route, qui avoisine actuellement les 15'000 véh./jour, les eaux de chaussée de la RC 1 sont considérées comme polluées, et doivent être traitées avant d'être rejetées à l'exutoire pour répondre aux exigences de la loi fédérale sur la protection des eaux (art. 7, LEaux – RS 814.20).

1.3.8 Eclairage public

Actuellement, un éclairage public existe à Tolochenaz depuis Morges jusqu'à la hauteur du carrefour avec la route du Molliau. Le giratoire situé sur la RC 1 au-dessus de La Maison de la Rivière est également éclairé à ce jour.

Du côté de Saint-Prex, le tronçon est éclairé depuis l'entrée de localité en direction du centre.

Le tronçon sur le territoire de Lully, se situant hors des espaces bâtis dans une zone à très faible densité et dépourvu de tout aménagement pour la mobilité douce, est dépourvu d'éclairage public.

1.4 Procédure d'autorisation de construire

Le projet a été soumis à enquête publique du 2 juin au 3 juillet 2023. Les oppositions sont traitées actuellement par la DGMR en collaboration avec les Communes.

1.5 Description des travaux prévus

1.5.1 Principes généraux d'aménagement

Les principes généraux d'aménagement de l'étude préliminaire réalisée en 2017 ont constitué le point de départ des études du projet. Ils ont été légèrement adaptés pour répondre aux standards d'aménagement de la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 adoptée le 11 octobre 2022 par le Grand Conseil. Les aménagements suivants sont prévus :

- un itinéraire piéton unilatéral hors zone urbaine, au sud de la route, et bilatéral en zone urbaine ;
- un itinéraire cyclable bilatéral continu tout le long de la route ;
- l'aménagement de plusieurs traversées piétonnes et cyclables.

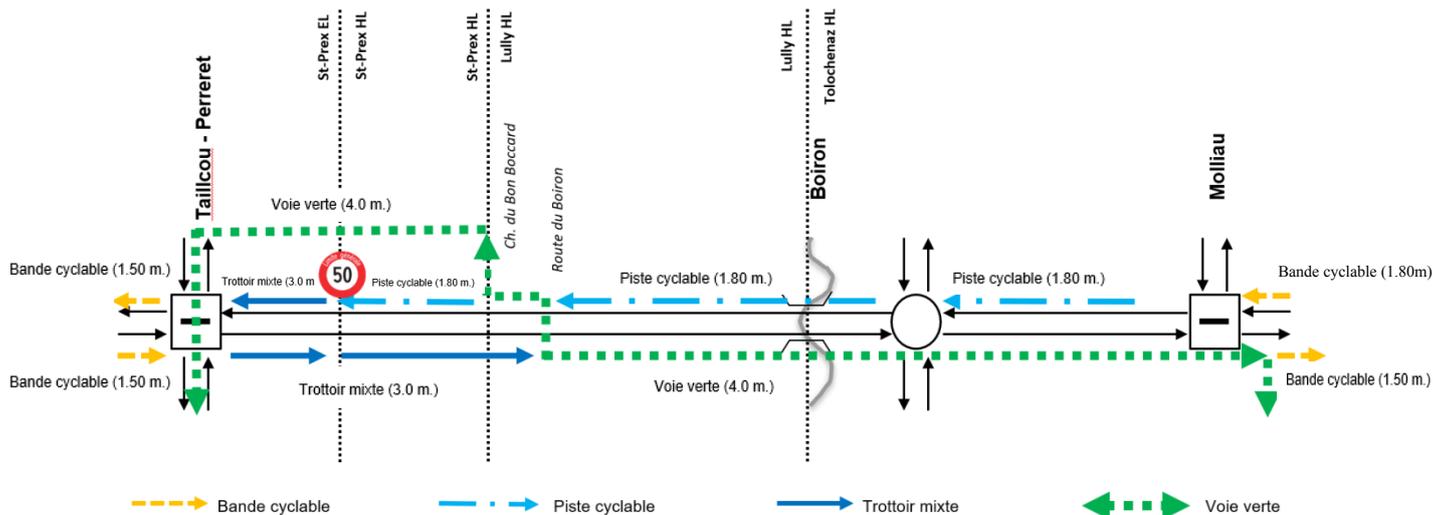


Figure 5 – Principes de la requalification de la RC1 entre Morges et Saint-Prex

La voie verte d'agglomération est un projet régional, piloté par Région Morges avec la participation des Communes partenaires, qui a pour but d'offrir à la mobilité douce (vélos + piétons) un aménagement complémentaire au réseau principal « lièvre » entre Buchillon et Pully. Le tronçon se situant dans le périmètre de l'étape 5 de la requalification de la RC 1 vient s'y greffer et sera réalisé en même temps. Entre Saint-Prex et Morges, la voie verte traversera deux fois la RC 1 : au niveau du carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex (séquence 1) et au niveau du chemin du Boiron à Lully (séquence 3). Elle la longera ensuite au sud, entre Lully et Tolochenaz, en traversée du secteur du Boiron, continuant jusqu'à la limite communale avec Morges.

1.5.2 Description des aménagements par séquences

1.5.2.1 La localité de Saint-Prex (séquence 1)

Premier secteur, la traversée de localité de Saint-Prex, du carrefour de la RC avec Perreret et Taillecou jusqu'au panneau 50 km/h. Le projet prévoit :

- La sécurisation du carrefour du Banc-des-Pauvres avec une traversée sécurisée de la voie verte et des piétons pour rejoindre le lac. Les deux chemins seront légèrement déplacés pour que leurs débouchés soient perpendiculaires à la RC et l'un en face de l'autre ;
- Pistes mixtes de 3 m, l'une côté Jura et l'autre côté lac. Pour la sécurisation des modes doux, les pistes seront surélevées et séparées de la chaussée par la présence de bordures biaisées, permettant aux cycles une insertion plus aisée sur la chaussée, ainsi qu'un confort d'accès aux parcelles par les privés ;
- A l'est du tronçon, l'entrée de localité sera légèrement déplacée en direction de Morges et matérialisée par un îlot au milieu de la chaussée qui, ensemble avec les deux pistes mixtes de part et d'autre de la route, va induire un ralentissement des véhicules avant l'entrée dans la localité ;
- L'optimisation de la récolte et du traitement des eaux de chaussée polluées et la réfection de la structure routière avec entre autres la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

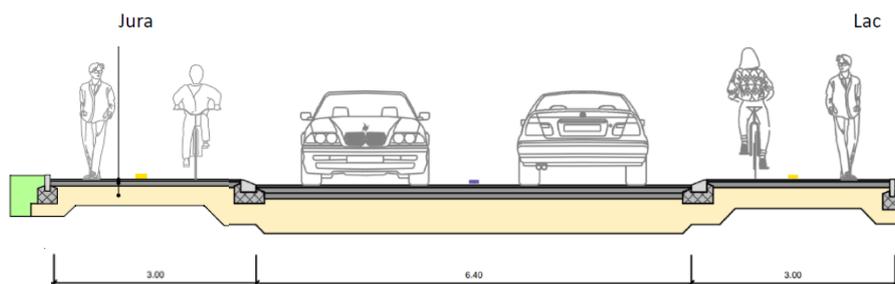


Figure 6 – profil type du projet en traversée de localité de Saint-Prex

1.5.2.2 Le coteau des vergers à Saint-Prex (séquence 2)

Sur le tronçon hors localité entre le panneau 50 km/h et la limite communale (chemin de Bon Boccard), la RC est bordée d'habitations uniquement côté lac. Le projet prévoit :

- Une piste mixte 3 m vélos / piétons côté lac surélevée et séparée de la chaussée par une bordure ;
- Une piste cyclable de 1.80 m côté Jura surélevée et séparée de la chaussée par une bordure ;
- Sont également prévus le traitement des eaux de chaussée polluées et la réfection de la structure routière.

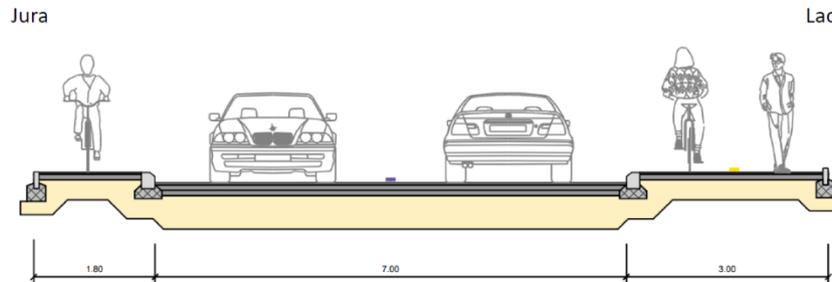


Figure 7 – profil type du projet sur Saint-Prex hors localité

1.5.2.3 Les champs du Boiron à Lully (séquence 3)

Ce tronçon se situe sur Lully hors localité et hors espaces bâtis, entre le chemin de Bon Boccard, à la limite Saint-Prex/Lully, et le pont sur le Boiron, à la limite Lully/Tolochenaz. Les éléments du projet sont :

- La voie verte d'agglomération redescend via le chemin de Bon Boccard pour longer la RC sur le côté Jura d'abord. Son gabarit est de 5 m, dont 1 m de bande verte de séparation par rapport au trafic routier, pour la sécurisation des modes doux (vélos lents, rapides et piétons). Au croisement avec la route du Boiron, la voie verte traverse la RC via une traversée sécurisée pour piétons et vélos par des îlots, pour ensuite longer l'axe routier côté lac jusqu'à la fin du projet ;
- Le côté Jura de la RC sera bordé d'une piste cyclable surélevée ;
- Le traitement des eaux et la réfection de la chaussée font aussi partie du projet.

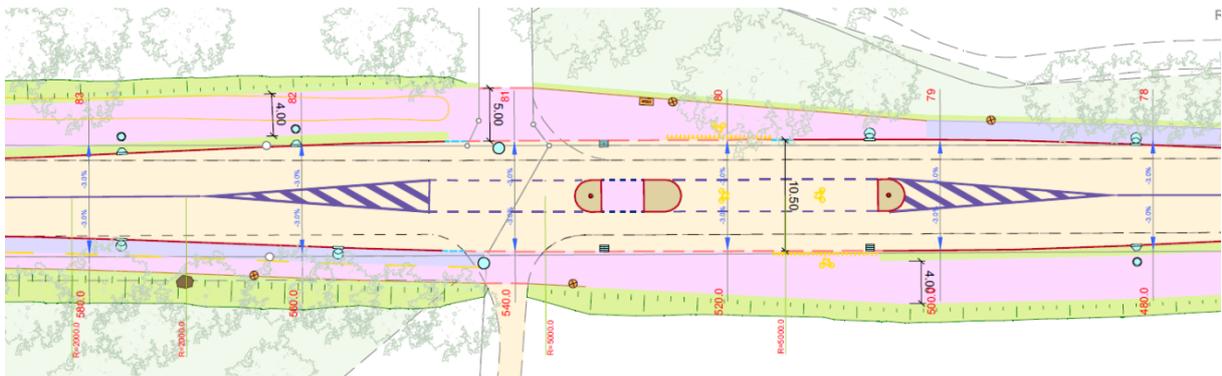


Figure 8 – Aménagement de la traversée de la voie verte sur le secteur hors localité de Lully

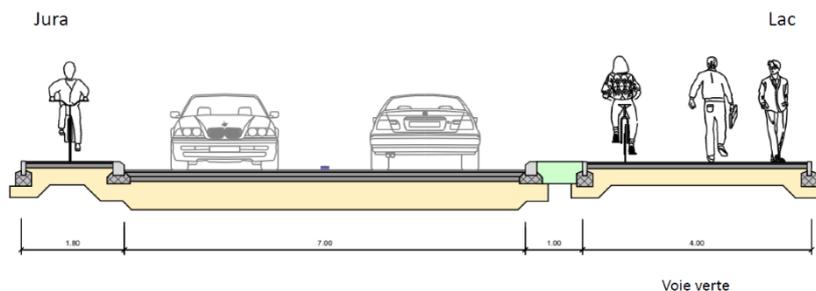


Figure 9 – profil type du projet sur Lully hors localité

Le franchissement du Boiron et l'élargissement du pont

A la limite communale entre Lully et Tolochenaz, le pont sur le Boiron nécessite quelques travaux :

- L'élargissement côté lac grâce à une console en béton avec un enrobé uniforme pour garantir la continuité de la voie verte ;
- La pose d'une glissière en bord de chaussée et d'un garde-corps piéton/vélos en bordure de la voie verte ;
- L'élargissement côté Jura par la réalisation d'une console en béton pour assurer la continuité de la piste cyclable ainsi que la protection nécessaire des cyclistes avec la pose d'une glissière.

Les travaux incluront également l'assainissement du pont et la réfection de son étanchéité avant la pose de la nouvelle structure routière.

Pour des questions de contraintes spatiales, les travaux sont prévus en trois phases principales et plusieurs étapes liées à la gestion du trafic, qui sera maintenu pendant toute la durée du chantier.

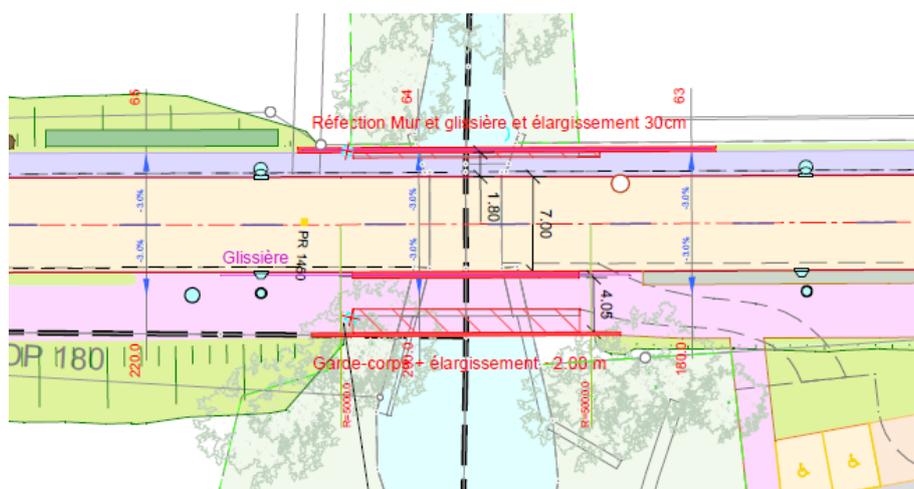


Figure 10 – Elargissement du pont sur la Boiron (situation)

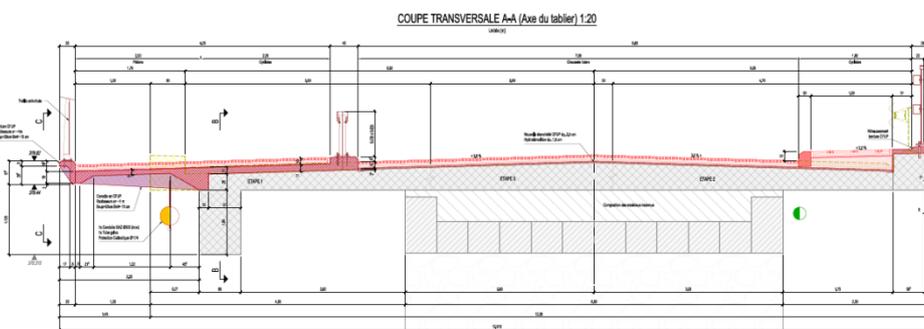


Figure 11 – Elargissement du pont sur la Boiron (coupe transversale)

Le pont sur le Boiron se situant en secteur *Au* de protection des eaux (nappe souterraine à protéger), la Direction générale de l'environnement demande de prendre toutes les mesures techniques adaptées afin d'éviter toute pollution des eaux souterraines, notamment par des hydrocarbures.

1.5.2.4 La terrasse du lac à Tolochenaz (séquence 4)

Sur le tronçon Tolochenaz hors localité entre le pont sur le Boiron et le panneau 60 km/h après le virage, l'aménagement consiste en :

- Une voie verte côté lac ;
- Une piste cyclable côté Jura ;

- Deux nouveaux arrêts de bus conformes à la loi fédérale du 13 décembre 2020 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3), pour une accessibilité à La Maison de la Rivière accrue par les transports publics ;
- Le giratoire existant sera peu modifié et les travaux viseront principalement à créer de nouvelles aides à la traversée pour faciliter les mouvements nord-sud de piétons et cycles ;
- Le traitement des eaux et la réfection de la chaussée font aussi partie du projet.

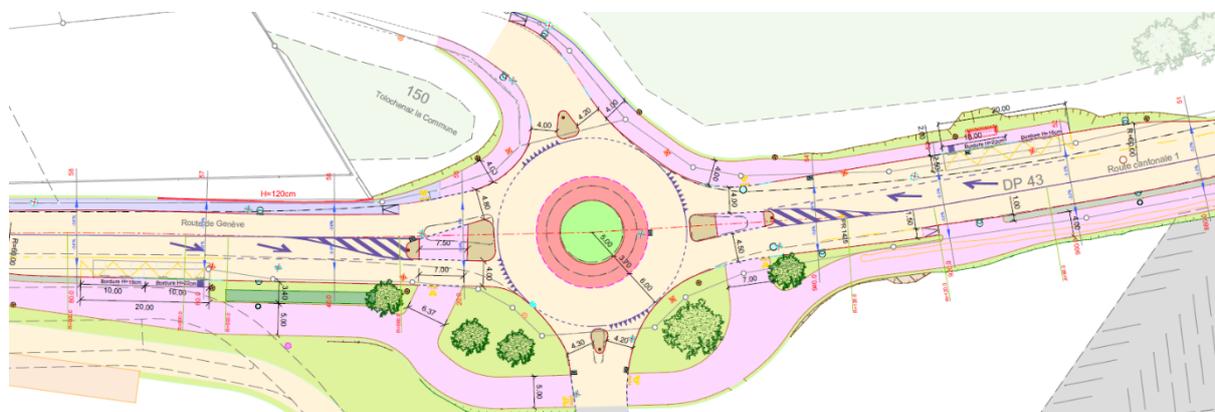


Figure 12 – Requalification de la RC 1 sur le secteur de La Maison de la Rivière à Tolochenaz (hors localité)

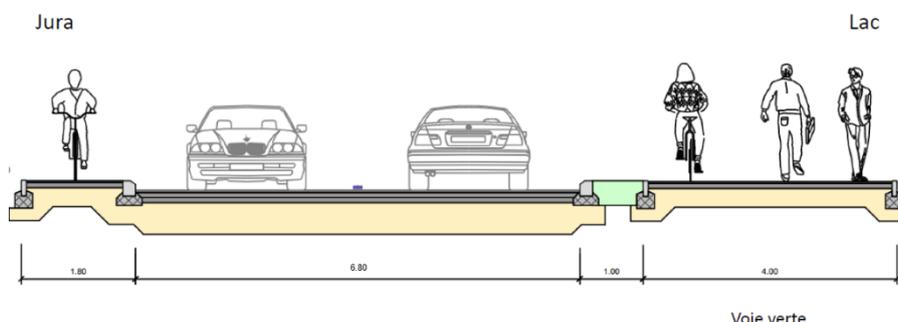


Figure 13 – Profil type du projet sur le secteur de La Maison de la Rivière à Tolochenaz

1.5.2.5 La zone d'activités à Tolochenaz (séquence 5)

Sur le tronçon Tolochenaz hors localité entre le panneau 60 km/h et la limite communale avec Morges, les aménagements projetés prévoient :

- La voie verte d'agglomération côté lac ;
- Une piste mixte piétons/cycles côté Jura sur le secteur à l'ouest du carrefour Molliau ;
- Une bande cyclable et un cheminement pour piétons dans les parcelles côté Jura à l'est du carrefour Molliau ;
- L'aménagement d'un arrêt de bus conforme aux exigences de la LHand pour les deux sens sur la route du Molliau entre le passage inférieur CFF et le carrefour avec la RC ;
- L'aménagement du carrefour de la RC avec la route du Molliau et sécurisation des mouvements transversaux de piétons et cycles par la réalisation d'un passage piéton protégé par des îlots ;
- L'optimisation de la récolte et traitement des eaux de chaussée polluées et la réfection de la structure routière avec entre autres la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

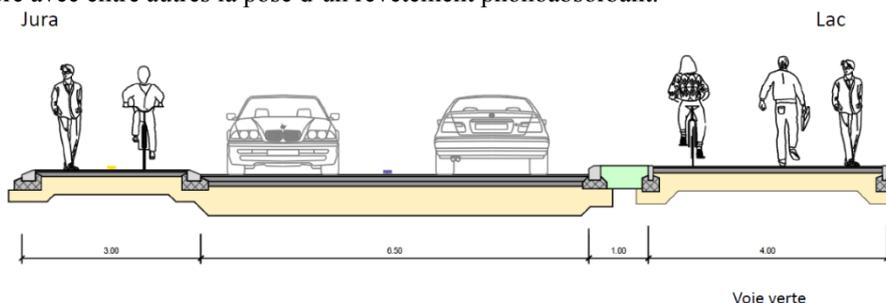


Figure 14 – Profil type du projet sur le secteur de la zone d'activités Tolochenaz

A l'extrémité est du projet à la limite communale avec Morges, les travaux consisteront en :

- L'aménagement d'un passage piéton protégé pour relier le nord et le sud ;
- Le raccord des nouveaux aménagements pour piétons et vélos côté Jura sur les aménagements existants côté Morges ;
- La voie verte tourne à droite en direction du lac.

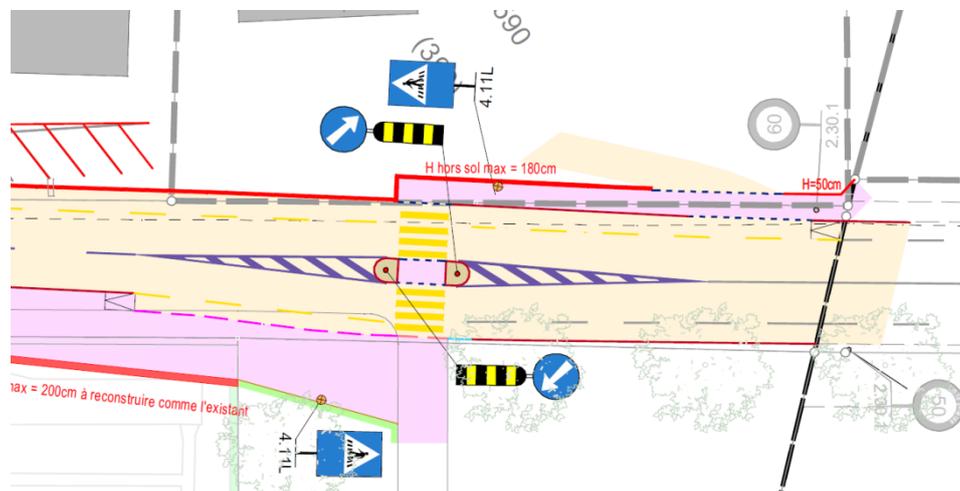


Figure 15 – Aménagement d'un passage piéton protégé à la limite Tolochenaz / Morges

1.5.3 Voie verte d'agglomération

La voie verte sera délimitée de la chaussée par une bordure type Etat permettant de la surélever par rapport à la chaussée et ainsi collecter les eaux de pluies de la route au travers de bordures à gueulards. Les eaux s'écouleront ensuite dans un dépotoir situé sous la voie verte de manière à ne pas diminuer la surface verte et faciliter l'entretien des gueulards depuis la voie verte.

Les zones vertes de séparation seront terrassées et aménagées avec une épaisseur de 30 à 50 cm de terre végétale. L'ensemencement de la zone verte sera réalisé selon les secteurs soit par des plantes rudérales ou de prairie.

Deux coupes-types seront mises en œuvre en fonction de l'environnement dans lequel la voie verte se trouve. La première est destinée aux zones plus urbanisées des communes de Tolochenaz et Saint-Prex alors que la seconde est privilégiée sur le secteur hors des espaces bâtis de la commune de Lully, conformément à la proposition établie dans le cadre du mandat de Région Morges.

Les eaux de la voie verte seront déversées directement dans le talus adjacent lorsque cela est possible.

Coupe-type à l'intérieur des secteurs bâtis

La coupe-type à l'intérieur des espaces bâtis sera revêtue sur l'ensemble de sa largeur par un revêtement de type bitumineux plus propice aux déplacements des personnes à mobilité réduite et de manière à faciliter l'entretien de la voie verte.

Une bordurette en béton noyée délimitera l'arrière des zones vertes afin de faciliter la pose des enrobés et assurera un bon maintien du bord de la zone mixte.

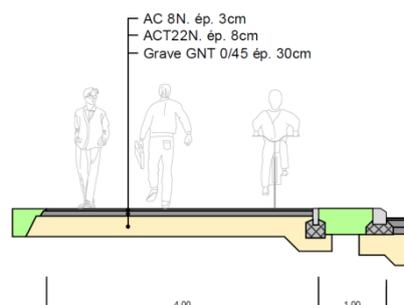


Figure 16 – Coupe-type voie verte à l'intérieur des espaces bâtis

Coupe-type hors des secteurs bâtis

Le principe de cette coupe-type est de dédier un espace de marche pour les piétons sur un revêtement plus perméable et plus souple tout en gardant un revêtement dit roulant pour les cyclistes. Ainsi, un gabarit supplémentaire de 30 cm viendra élargir la bande verte côté chaussée et accordera plus d'aisance pour le passage des cyclistes,

Une bande de roulement pour les vélos d'une largeur de 2.40 m sera réalisée en revêtement bitumineux. Elle sera longée par une bande piétonne d'une largeur de 1.30 m réalisée en grave de type stabilizer et perméable.

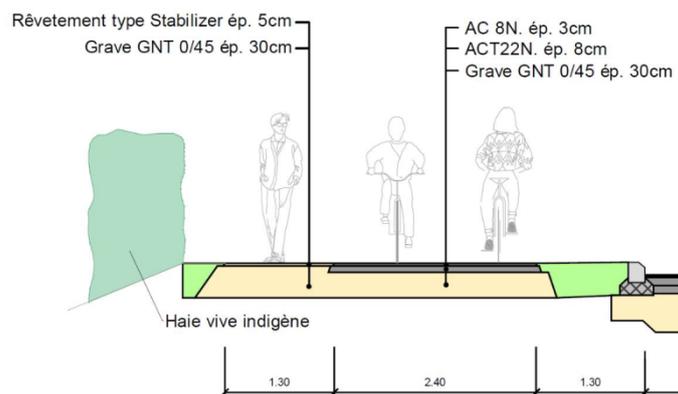


Figure 17 – Coupe-type voie verte, hors des espaces bâtis

1.5.4 Arrêts de bus

Quatre arrêts (2 x 2) sont actuellement présents sur l'axe du projet, deux étant situés sur l'avenue Taillecou à Saint-Prex et les deux autres étant situés sur la route du Molliau au sud du passage inférieur CFF à Tolochenaz.

Les arrêts « Taillecou », anciennement le long de l'axe cantonal en localité de Saint-Prex, ont récemment été déplacés au début de la zone 30 sur la voie communale et ont été reconstruits conformément à la LHand.

L'arrêt de bus « Cimetière de Morges » à Tolochenaz est un arrêt bloquant dans les deux sens, il sera réaménagé au même endroit conformément aux exigences de la LHand.

Deux nouveaux arrêts pour la ligne MBC n° 724 seront créés (1 x 2) sur le secteur du giratoire de la Caroline (figure 12). Ils ont été dimensionnés pour des bus articulés. Ils permettent le passage des transports individuels motorisés lorsque le bus est à l'arrêt.

De manière générale, les arrêts de bus seront matérialisés par des bordures rehaussées conformes à la LHand et par un trottoir au gabarit élargi devant les abribus afin de permettre un accès aisé aux personnes à mobilité réduite.

1.5.5 Réfection de la chaussée

Compte tenu de son état de déficit de portance, toute la structure bitumineuse sera démolie. La couche de fondation sera conservée là où la portance est suffisante et des mesures d'amélioration de la fondation seront mises en œuvre ponctuellement.

Dans les zones à forte sollicitation (carrefours, arrêts de bus), la superstructure sera adaptée de manière à garantir une résistance élevée aux tassements et à l'orniérage.

1.5.6 Protection contre le bruit

Les études sur la protection contre le bruit le long de la RC spécifient la pose d'une paroi antibruit à Tolochenaz le long des villas situées au nord de la RC 1. Celle-ci étant déjà construite, elle sera uniquement déplacée à l'arrière du futur trottoir. Sa hauteur restera suffisante.

De plus, il est préconisé de poser un revêtement phonoabsorbant à haute performance sur le tronçon au droit des zones construites. Ce type de revêtement permettra une réduction significative du bruit routier, en apportant un confort acoustique pour les riverains de la route cantonale. La modération de trafic naturelle au travers de l'adaptation de la largeur de la chaussée en entrée de Saint-Prex, dans la zone d'activités sur Tolochenaz et de la mise en place des îlots pour les aides à la traversée contribueront également à la diminution du bruit routier.

Au droit des carrefours et giratoires ainsi qu'hors des zones construites, le revêtement préconisé sera plus résistant au vu des fortes sollicitations de la chaussée.

1.5.7 Collecte et traitement des eaux de chaussée

Le tronçon comporte un réseau de collecteurs existants principalement en bon état dans les zones construites soit côté Saint-Prex et à proximité de Morges sur la commune de Tolochenaz. Actuellement, les eaux de chaussée sont évacuées vers le lac et le Boiron par plusieurs exutoires.

Dans le projet actuel, la surface imperméable sera légèrement augmentée et aura pour conséquence une légère augmentation des débits de pointe dans les collecteurs et aux exutoires. Le réseau de récolte des eaux de chaussée sera optimisé pour tenir compte des nouveaux dévers projetés et tous les avaloirs seront recréés en bordure de la chaussée. La collecte des eaux se fera au travers de grilles posées directement contre les bordures franchissables ou des gueulards.

Lors de l'examen préalable du dossier, la DGE a validé, pour le traitement des eaux sans rétention, des systèmes de traitement de niveau d'exigences "standard" selon la norme VSS 40361 avant rejet. Par conséquent, le choix de la méthode de traitement s'est porté sur la création d'ouvrages permettant le traitement des eaux avant rejet au milieu naturel. Ceux-ci seront mis en place de manière à regrouper différents tronçons de canalisations équipées de grilles pour la collecte des eaux.

Aucun ouvrage de rétention n'est nécessaire, au vu de la proximité du lac. Cependant, des chambres d'inspection devront être maintenues ou construites tous les 50 à 80 mètres afin de permettre un bon entretien du réseau.

1.5.8 Défrichement

La requalification prévoit la mise en conformité de l'axe routier avec la création d'itinéraires piétons et cyclables continus pour la cohabitation et la sécurité de tous les modes de déplacement. Ce tronçon routier longe un massif forestier, les emprises nécessaires à la requalification touchent des surfaces boisées.

Les surfaces concernées par le défrichement définitif seront amplement compensées par un reboisement d'une surface supérieure à celle cumulée des défrichements dans le même périmètre du projet, sur une parcelle appartenant à la commune de Tolochenaz, en épaississant un cordon boisé sur les rives du Lac.

1.5.9 Aménagements paysagers

Le contexte paysager que traverse la RC 1 est varié et intéressant, mais sans caractère d'ensemble car il se distingue par les trois séquences décrites ci-après.

Deux zones semi-urbaines à Saint-Prex et Tolochenaz avec des densités de constructions faibles se trouvent de part et d'autre de la zone de grand paysage située principalement sur les communes de Lully et Tolochenaz. Cette dernière est composée de champs agricoles et de zones forestières avec des vues dégagées ponctuellement sur le lac.

Des bandes vertes seront aménagées avec une strate végétale basse le long de la route côté lac afin de tenir compte de la sécurité du piéton et du cycliste en leur offrant un espace séparé de la chaussée, tout en mettant en valeur les ouvertures visuelles. Ceci sera reproduit sur le secteur semi-urbain de Tolochenaz où une bande verte avec de la végétation basse de type prairie fleurie sera aménagée le long du cimetière de Morges.

Une étude préliminaire, pilotée par Région Morges et menée par un bureau spécialisé, a permis de définir diverses mesures en faveur de la biodiversité le long de la voie verte. Une étude paysagère est en cours, prenant en compte l'affinage desdites mesures, ainsi que toute problématique en lien avec les conservations et remises en état des végétaux à la future limite du domaine public / privé.

1.5.10 Eclairage public

L'éclairage sera remplacé uniquement sur les tronçons éclairés actuellement, hormis l'extension de deux candélabres pour la porte d'entrée à Saint-Prex et l'éclairage de la traversée de la voie verte.

Les luminaires seront de type LED avec une puissance optimisée de manière à répondre aux normes correspondant à la catégorie de la RC 1, 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 directive SLG 202 « Directives – Eclairage public ».

Une nouvelle armoire sera mise en place sur la commune de Lully pour pouvoir assurer l'éclairage de la traversée de la voie verte.

L'éclairage public (réalisation, exploitation et entretien) est financé entièrement par les communes.

1.5.11 Transports exceptionnels

La RC 1 est recensée comme une route pour convois exceptionnels de type I, à savoir convois d'un poids maximal de 480 tonnes et d'un gabarit de 6,50 m de largeur et de 5.20 m de hauteur. Le projet a été dimensionné de façon à permettre le passage de ces convois exceptionnels. La signalisation verticale posée sur les différents îlots sera amovible, de façon à être retirée en cas de besoin.

1.5.12 Suivi archéologique

Le projet de requalification de la RC 1, tronçon Morges - Saint-Prex, touche plusieurs régions archéologiques. La DGIP a demandé qu'un suivi archéologique soit effectué lors des terrassements, afin de vérifier que le présent projet ne porte pas atteinte à des éléments dignes d'être sauvegardés.

Une entreprise spécialisée dans le suivi archéologique sera mandatée pour suivre les travaux de fouilles en coordination avec l'entreprise de génie civil.

1.6 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Le projet répond aux conditions fixées dans la fiche F12 du PDCn (4^e révision 2017), et entre dans la/ catégorie de mesures autorisées A23.

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. 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 cantonale. 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 du point de vue de la préservation des visibilité le long de l'axe et au droit des accès privés. La sécurité routière est garantie par un tracé le plus rectiligne possible et des éléments géométriques sans discontinuité. Néanmoins, le projet engendrera la disparition d'environ 0.37 ha de SDA.

Devant l'impossibilité de compenser les emprises sur SDA du projet, la DGMR a conclu à la nécessité de prendre cette différence sur la marge cantonale. Elle a demandé que le projet soit exempté de l'obligation de compensation. Cette demande a été validée par le CE en séance du 21.12.2022. La DGTL a également validé le projet routier en donnant un préavis favorable dans le cadre de l'examen préalable du dossier.

Dans le cadre de ce projet, des autorisations peuvent être accordées, pour autant que l'implantation de la nouvelle construction ou installation soit imposée par sa destination.

1.7 Aménagements cyclables

Après coordination avec l'Unité vélo, l'analyse du réseau cyclable est présentée aux sous-chapitres suivants.

1.7.1 Réseau régional

La RC 1 est inscrite dans le réseau régional utilitaire structurant, qui exprime les besoins de liaisons majeures pour les déplacements quotidiens comprenant un potentiel de cyclistes significatif.

1.7.2 Réseau cyclable de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035.

Le Conseil d'Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, dont l'EMPD se rapportant à la première étape de mise en œuvre a été adopté par le Grand Conseil en octobre 2022 et qui est entré en vigueur en janvier 2023.

Cette stratégie propose notamment un réseau cyclable plus étendu, une stratégie de mise en œuvre plus volontariste et des standards plus exigeants que la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

Le réseau cyclable cantonal 2035 est composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire regroupe les itinéraires utilisés pour une pratique qualifiée de quotidienne (travail, formation, achats, divertissements). Il vise à optimiser l'efficacité du déplacement, en empruntant les itinéraires les plus directs, conformément à la loi fédérale sur les voies cyclables. Il est composé d'un réseau utilitaire structurant et d'un réseau utilitaire complémentaire (à définir), qui se distinguent essentiellement par leur potentiel d'usagers (lien vers la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 : www.vd.ch/velo).

La stratégie de mise en œuvre du réseau cyclable sur les routes cantonales hors localité (Canton Maître d'ouvrage) se décline de la manière suivante :

- le réseau utilitaire structurant fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés en application de la norme de base vélo en cours de révision ;
- les liaisons du réseau complémentaire bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible dans la mesure des moyens financiers disponibles ;
- le réseau cantonal de loisirs est aménagé par opportunité. La politique d'aménagement consiste en priorité à assainir les passages dangereux ou inadaptés. La nécessité de mettre en œuvre des aménagements cyclables sera examinée selon les conditions locales (volumes de trafic, vitesse, etc.) et les aménagements répondront aux exigences fixées par les normes en vigueur ;
- les routes cantonales n'étant pas inscrites dans le réseau cyclable cantonal (utilitaire et loisir) présentent un plus faible potentiel d'usage par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficieront, à court terme, d'aucune mesure d'aménagement afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et de maximiser l'efficacité des investissements.

1.7.3 Analyse du projet de la RC 1 Morges – Saint-Prex

Le tronçon de la RC 1 Morges – Saint-Prex est inscrit dans le réseau utilitaire structurant de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Il permet notamment d'assurer des liaisons efficaces et rapides entre Morges et Saint-Prex pour les déplacements quotidiens.

Les volumes de trafic et limitations de vitesse sur cet axe justifient pleinement la réalisation de pistes cyclables (infrastructures vélos séparées physiquement de la chaussée par une bande herbeuse ou une bordure) pour les déplacements quotidiens. En raison des distances séparant ces pôles clefs et d'une topographie favorable, la proportion attendue, à terme, d'usagers à vélo est importante. Ainsi, les aménagements cyclables devront offrir des itinéraires sûrs afin de garantir de bonnes conditions de cohabitation et d'attractivité pour les usagers.

La RC 1 est également un axe enregistrant une proportion de cyclistes sportifs significative. De plus, l'ensemble de la démarche de requalification menée sur la RC 1 pourrait présenter un intérêt pour les itinéraires de loisir de la Suisse à vélo.

L'étude de variantes de l'étude préliminaire, financée par l'Etat de Vaud via un EOTP (I.000366.01 « EPRC 001.033 Morges-St-Prex requal. ét. 5 ») a été amortie dans l'EOTP I.000366.03 (CE RC 1 Morges-St-Prex requal. étape 5) d'un montant de CHF 800'000.-, décrété par le Grand Conseil le 30.11.2021. Cette étude a été réalisée avant la publication de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, cependant les gabarits ont été légèrement adaptés dès le début de l'avant-projet en anticipant l'évolution souhaitée des standards d'aménagement. L'analyse effectuée montre que la variante d'aménagement retenue est globalement cohérente avec les standards souhaités et les principes qualitatifs d'aménagement de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC – RS 101).

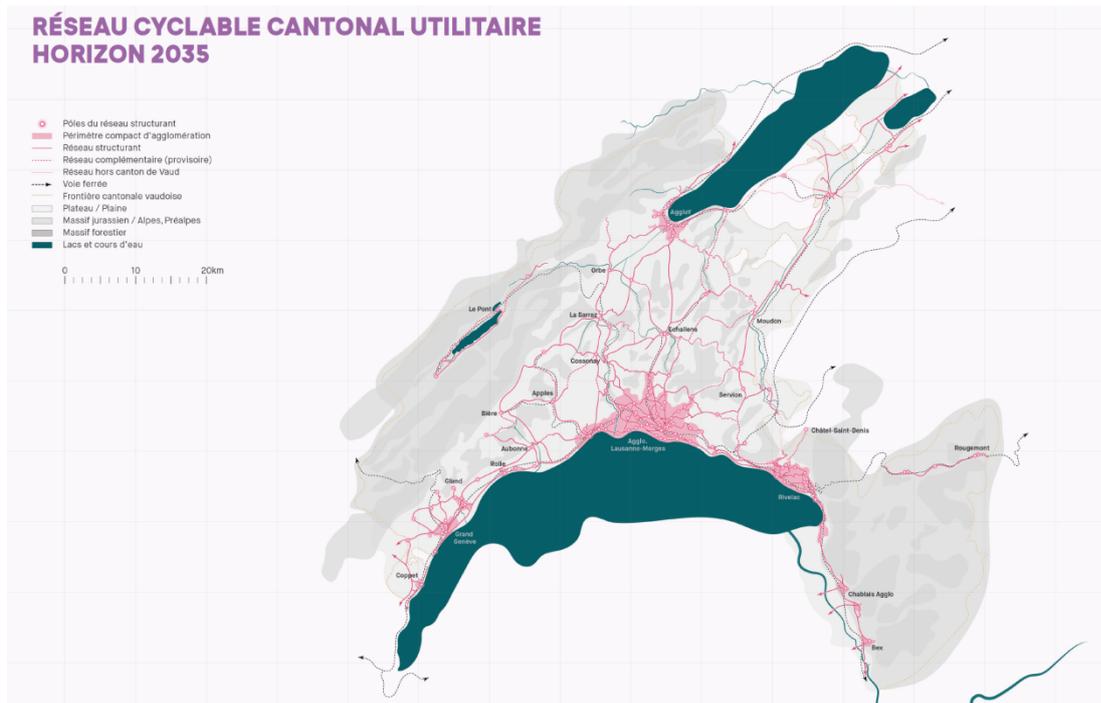


Fig. 18 : Illustration schématique du réseau cyclable cantonal utilitaire à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

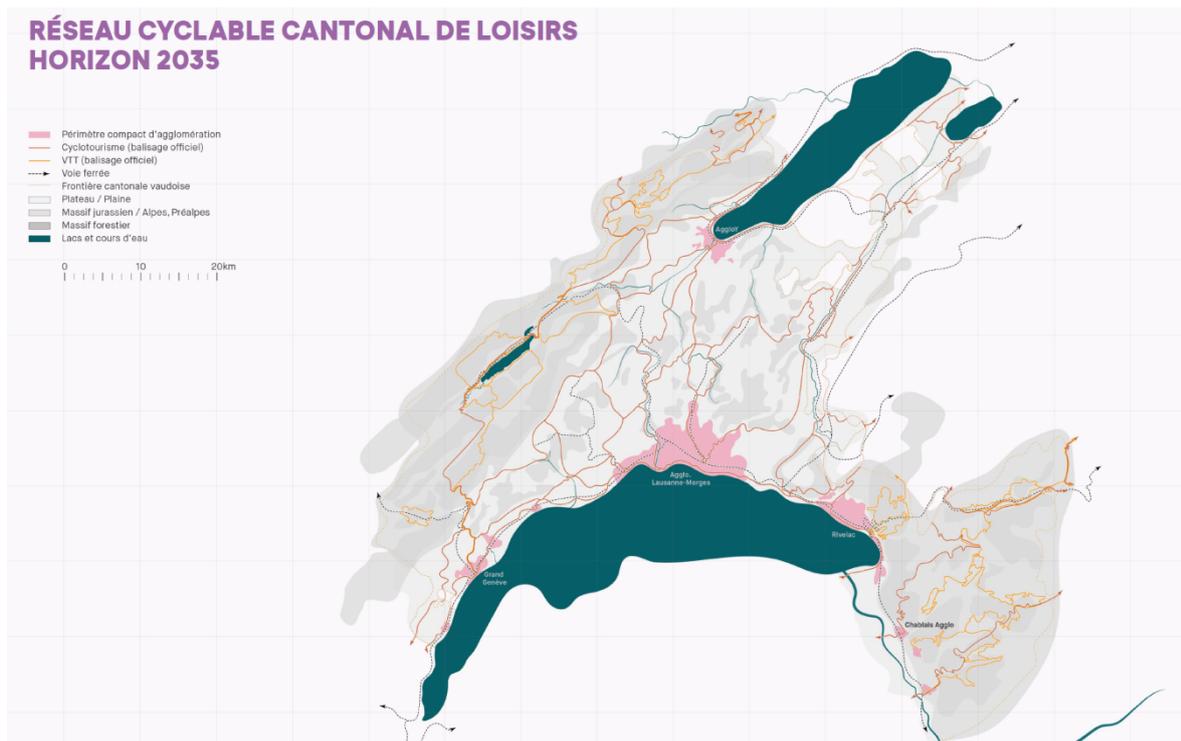


Fig. 19 : Illustration schématique du réseau cyclable cantonal de loisir à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

1.7.4 Evaluation de la conséquence de la mise en place d'aménagements cyclables

La fluidification du trafic liée aux exigences de sécurité et d'attractivité de la RC 1 pour les modes doux (améliorations de carrefours, aides à la traversée piétonne, mise en conformité des arrêts de bus selon LHand, trottoirs mixtes, pistes cyclables unidirectionnelles, voie verte) nécessitent une augmentation du domaine public, avec 13'300 m² d'emprises supplémentaires, dont 3'756 m² sur des SDA (voir chapitre 1.6).

1.8 Planning des travaux

Les travaux sont prévus sur environ 3 ans (2025-2028) avec la pose des dernières couches de roulement en été 2028 voire en été 2029.

La plupart des travaux seront réalisés par demi-chaussée, le trafic sera maintenu en alterné au moyen de feux de circulation durant la majeure partie des travaux.

Certaines opérations nécessitant la fermeture des voies seront réalisées la nuit ou pendant les week-ends, afin de limiter les impacts sur le trafic. Des itinéraires de déviation seront alors mis en place.

1.9 Risques liés à la non-réalisation des travaux

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pouvaient être rapidement entrepris et que, par conséquent, le réaménagement de la route devait être repoussé de 3 à 4 ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre du PALM

Un éventuel report du réaménagement de ce tronçon de la RC 1 affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM, risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futures générations du projet d'agglomération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues au PALM 2007 se situe à hauteur de CHF 165 mio (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). En retour, cette instance attend du Canton et des Communes territorialement

concernées une démarche proactive pour porter des projets, comme celui de la RC 1, pouvant bénéficier d'une aide financière.

b) Risques pour les usagers de la RC 1

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en contradiction avec les exigences découlant du PALM et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd'hui dans cette région.

En outre, cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement de l'Etat quant au soutien qu'il veut apporter aux développements réalisés dans le périmètre du PALM.

c) Surcoûts générés pour l'Etat – Direction générale de la mobilité et des routes

La non-réalisation des travaux projetés dans les 3 à 4 ans nécessiterait de revoir à la hausse le devis en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation des coûts admise à 2.5 % par an). De plus, retarder le renouvellement de la chaussée causerait un délabrement ultérieur qui engendrerait des coûts d'entretien plus élevés.

1.10 Coûts des travaux

1.10.1 Participation de tiers

Le projet d'exécution et les travaux de réaménagement de la route seront financés par l'Etat de Vaud (pour la part de route se situant hors traversée de localité) et les trois communes territoriales concernées de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz (financement des aménagements annexes au sens de la LRou).

La répartition des coûts entre les partenaires du projet se basera sur les principes de répartition définis dans la préconvention signée début 2020. Une convention pour l'exécution sera établie avant le démarrage des travaux.

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre des mesures du PALM suivantes au moyen du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et sur la base de la Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA- RC 725.13) :

1. Mesure 4c.RM.100a (mesure PALM 2012) : RC 1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce ;
2. Mesure 4c.RM.205 (mesure PALM 2016) : voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz.

Le tableau suivant indique l'ensemble des coûts du projet et les parts financières à charge de chaque partenaire :

| | Répartition en fonction du montant brut | Montant brut TTC | Recettes TTC | Montant net TTC |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------------|
| Etat de Vaud – Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) – Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH) | 54.23% | 11'990'000.- | 990'000.-* | 11'000'000.- |
| Commune de Saint-Prex | 25.92% | 5'731'000.- | - | 5'731'000.- |
| Commune de Lully | 4.95% | 1'094'000.- | 146'000.- | 948'000.- |
| Commune de Tolochenaz | 14.90% | 3'295'000.- | 360'000.- | 2'935'000.- |
| Total | 100.00 % | 22'110'000.- | 1'496'000.- | 20'614'000.- |

* Cofinancement de la Confédération au titre des mesures du PALM précitées (pour l'Etat de Vaud, voir tableau au chapitre 1.10.2)

Les coûts des autres partenaires seront directement facturés à ces derniers par l'entreprise de construction.

1.10.2 Coûts des travaux pour le Canton

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires et des travaux à charge de l'Etat de Vaud. Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 2 février 2024.

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000366.02 «RC 1 Morges-St-Prex requil. étape 5») s'établit comme suit :

| Poste budgétaire | % | N° de Clé | Libellé de la clé | Totaux |
|------------------|--------|-----------|---------------------------------------------|-------------------|
| 100 | 9.58% | 1 | Honoraires | |
| | | 112 | Honoraires | 1'060'000 |
| | | | Total honoraires HT | 1'060'000 |
| 200 | 6.46% | 2 | Terrains | |
| | | 221 | Acquisitions de terrains | 650'000 |
| | | 222 | Indemnités | 65'000 |
| | | | Total terrains HT | 715'000 |
| 300 | 77.96% | 3 | Tracé | |
| | | 331 | Chaussée | 8'630'000 |
| | | | Total tracé HT | 8'630'000 |
| 400 | 4.37% | 4 | Ouvrages d'art | |
| | | 441 | Pont | 485'000 |
| | | | Total ouvrages d'art HT | 485'000 |
| 600 | 1.63% | 6 | Divers | |
| | | 661 | Divers / communication / etc... | 180'000 |
| | | | Total divers HT | 180'000 |
| | 100% | | Total intermédiaire HT | 11'070'000 |
| | | | TVA 8.1% (arrondi) | 900'000 |
| | | | Total TTC | 11'970'000 |
| 800 | | | Recettes | |
| | | 881 | Participation Bruit aux revêtements | 260'000 |
| | | 882 | Subvention fédérale fonds d'infrastructure | 730'000 |
| | | | Total recettes | 990'000 |
| | | | Total TTC à charge du Canton | 10'980'000 |
| | | | Total TTC à charge du Canton arrondi | 11'000'000 |

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Il est précisé que les travaux de revêtements (clé 331) bénéficieront d'une participation cantonale, à hauteur de CHF 260'000.-, par le crédit-cadre du bruit portant l'EOTP I.000544.01 « Travaux assainissement bruit, 3^{ème} étape », adopté par le Grand Conseil le 6 février 2018.

De plus, le projet sera cofinancé par la Confédération au titre des mesures du PALM (voir chapitre 1.10.1), à hauteur de CHF 730'000.-.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les études de projet ont été jusqu'à ce jour conduites par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieur civils et de divers autres spécialistes.

Pour la réalisation des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics prévues par l'ensemble de la législation en la matière. La DGMR, par sa Division infrastructures, assurera la direction générale des travaux (DGT), alors que les mandataires garantiront l'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux.

3. CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000366.02 «RC 1 Morges-St-Prex requel. étape 5». Il est prévu au budget 2024 et au plan d'investissement 2025-2028 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

| Intitulé | Année 2024 | Année 2025 | Année 2026 | Année 2027 | Année 2028 |
|------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Budget d'investissement 2024 et plan 2025-2028 | 0 | 200 | 2'500 | 2'000 | 2'640 |

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

| Intitulé | Année 2024 | Année 2025 | Année 2026 | Années 2027 et suivantes | Total |
|---------------------------------------------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------------------|----------------|
| Investissement total : dépenses brutes | 0 | 1'500 | 3'500 | 6'990 | +11'990 |
| Investissement total : recettes de tiers | | | | -990 | -990 |
| Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat | 0 | 1'500 | 3'500 | 6'000 | +11'000 |

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 550'000 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 11'000'000 x 4% x 0.55) CHF 242'000 par an.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

néant

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs
sans décimale

| Intitulé | SP / CB 2 positions | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------|------|------|------|
| Personnel supplémentaire (ETP) | | | | | |
| Charges supplémentaires | | | | | |
| Charges de personnel | | | | | |
| Autres charges d'exploitation | | | | | |
| A Total des charges supplémentaires | | - | - | - | - |
| Diminutions de charges | | | | | |
| Charges de personnel | | | | | |
| Autres charges d'exploitation | | | | | |
| B Total des diminutions de charges | | - | - | - | - |
| Augmentation des revenus | | | | | |
| C Augmentation de revenus | | | | | |
| Autres revenus d'exploitation | | | | | |
| C Total des augmentations de revenus | - | - | - | - | - |
| D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C) | | - | - | - | - |

3.6 Conséquence sur les communes

Les communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz participent financièrement à la réalisation des études et des travaux. Leurs contributions sont régies par une préconvention financière signée par les partenaires du projet début 2020 qui sera confirmée par une nouvelle convention financière en cours d'établissement.

Les communes territoriales participent financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité, mais uniquement pour les objets relevant de leur compétence, conformément aux dispositions de la LRou. La participation de chaque partenaire aux coûts du projet est précisée au chapitre 1.10. Les coûts des autres partenaires seront directement facturés à ces derniers par l'entreprise de construction.

Les travaux projetés, une fois menés à terme, amélioreront notablement l'accessibilité et la sécurité pour les usagers de la RC 1, tout en apportant un assainissement considérable des nuisances que les riverains de cet axe majeur connaissent aujourd'hui.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le projet favorisera le report modal de la voiture aux mobilités douces, avec un impact positif sur la qualité de l'air. Les directives OFEV "Protection de l'air sur les chantiers", et "Valorisation des déchets de chantier minéraux" seront appliquées, comme cela est le cas pour tous les projets menés par la DGMR.

Le projet traverse un territoire d'intérêt biologique supérieur du réseau écologique cantonal au niveau du Boiron de Morges. Une attention particulière sera portée sur ce point et le projet sera élaboré précisément avec le biologiste de région et le garde-pêche permanent concernant ce secteur et le cours d'eau.

Par ailleurs, un relevé des plantes protégées/rares potentielles dans l'emprise du périmètre de la future route sera effectué. Si le relevé botanique indique une quelconque présence de plantes protégées, il faudra prévoir leur déplacement.

A Saint-Prex et Tolochenaz, le projet d'assainissement contre le bruit routier prévoit la pose d'un revêtement phonoabsorbant et de parois antibruit, lesquelles sont déjà construites.

Les charges de trafic excèdent 14'000 véhicules / jour. A l'issue des travaux, les eaux de chaussées seront traitées avant leur rejet dans le milieu récepteur.

3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic [...]) figurant au programme de législation 2022-2027 du Conseil d'Etat.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

La loi cantonale sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) n'est pas concernée par le présent EMPD.

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre des mesures du PALM suivantes :

1. Mesure 4c.RM.100a (mesure PALM 2012) : RC 1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce ;
2. Mesure 4c.RM.205 (mesure PALM 2016) : voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz.

Le financement fédéral se fera via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et sur la base de la Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA- RC 725.13).

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

3.10.1 Introduction

L'article 163, alinéa 2 Cst-VD dispose que « *Avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ». Les charges « nouvelles » sont définies par opposition aux charges dites « liées », soustraites à l'obligation prévue par la disposition précitée.

Est liée la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret (art. 7 al. 2 de la loi sur les finances du 20 septembre 2005 – Lfin ; BLV 610.11). En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

L'un des critères permettant d'établir la catégorie à laquelle appartient la dépense est celui de la liberté d'action plus ou moins étendue dont dispose l'autorité d'exécution quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

3.10.2 Principe de la dépense

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leurs adaptations aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284 consid. 5). Comme expliqué sous ch. 1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic actuel (art. 8 LRou) tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS – art. 12 LRou).

La requalification de la RC 1 repose notamment sur l'article 52 alinéa 3 de la Cst-VD qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Cela découle, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales).

Le plan OPair de l'agglomération Lausanne-Morges comprend un certain nombre de mesures qui ont été légalisées via le Plan directeur cantonal. Les travaux de requalification de la RC 1 sont en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et, plus particulièrement, avec les mesures suivantes :

- modifier l'exploitation du réseau routier ;
- développer la mobilité douce.

Le développement de la mobilité douce est considéré comme « *un pilier indispensable à toute politique de mobilité durable* » dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à promouvoir un report des usagers vers un autre mode de déplacement plus favorable à l'environnement, comme la mobilité douce.

En encourageant le développement des mesures piétonnes, du vélo et des transports publics dans les agglomérations, l'Etat participe à la lutte contre l'engorgement des réseaux routiers, les émissions sonores et de poussières fines, les problèmes de stationnement ou les problèmes de santé publique.

Plusieurs mesures du PALM seront réalisées dans le cadre du projet de réaménagement de la RC 1 entre Saint-Prex et la limite communale de Morges :

1. Mesure 4c.RM.100a (mesure PALM 2012, cofinancée par CH) : RC 1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce ;
2. Mesure 4c.RM.100b (mesure PALM 2016, non cofinancée par CH) : RC 1 Tolochenaz – Saint-Prex, aménagements mobilité douce ;
3. Mesure 4c.RM.205 (mesure PALM 2016, cofinancée par CH) : voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz.

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat. Le projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic [...]) figurant au programme de législation 2022-2027 du Conseil d'Etat.

3.10.3 Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. En effet, le projet a pour objectifs d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel et de mobilité douce.

Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché. Les montants des travaux et études envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le renouvellement de la chaussée sera effectué de manière ciblée, plus ou moins en profondeur selon les défauts constatés.

Vu ce qui précède, le critère de la quotité de la dépense est rempli.

3.10.4 Moment de la dépense

Le réaménagement de la RC 1 entre Saint-Prex et la limite communale de Morges se justifie principalement du fait qu'il inclut des mesures infrastructurelles du PALM de deuxième et troisième générations (PALM 2012 et 2016) pour favoriser les mobilités douces et pouvant bénéficier d'une subvention de la Confédération. Dans les accords sur les prestations entre la Confédération et le Canton concernant les PALM 2012 et 2016, le Canton s'est engagé à réaliser ces mesures à l'horizon 2019 -2022.

Par ailleurs, retarder le renouvellement de la chaussée causera un délabrement ultérieur et engendrera des coûts d'entretien plus élevés à terme. Le critère du moment de la dépense est donc lui aussi satisfait.

3.10.5 Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, le crédit demandé pour les travaux de requalification de la RC 1 doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7 alinéa 2 de la loi sur les finances (LFin ; BLV 610.11), qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Il est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163 alinéa 2 Cst-VD.

Cependant, en admettant que l'Etat dispose d'une certaine liberté de manœuvre pour une partie des aménagements prévus, le présent décret sera soumis au referendum facultatif.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

3.12 Incidences informatiques

néant

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

néant

3.14 Simplifications administratives

néant

3.15 Protection des données

néant

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers
de francs
(sans
décimal)

| Intitulé | SP / CB 2 positi ons | Anné e 2024 | Anné e 2025 | Anné e 2026 | Anné e 2027 |
|--------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Personnel supplémentaire (ETP) | | | | | |

| | | | | | |
|-------------------------------------------------------|--|----------|----------|----------|----------|
| Charges supplémentaires | | | | | |
| Charges de personnel | | | | | |
| Charges informatiques | | | | | |
| Autres charges d'exploitation | | | | | |
| ... | | | | | |
| Total des charges supplémentaires : (A) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diminution de charges | | | | | |
| Désengagement des solutions remplacées | | | | | |
| Diminution de charges d'exploitation/ compensation | | | | | |
| ... | | | | | |
| Total des diminutions des charges : (B) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Revenus supplémentaires | | | | | |
| Revenus supplémentaires | | | | | |
| Revenus extraordinaires de préfinancement | | | | | |
| Autres revenus d'exploitation | | | | | |
| ... | | | | | |
| Total augmentation des revenus : (C) | | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----------|----------|----------|----------|
| Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----------|----------|----------|----------|

| | | | | | |
|----------------------------|--|---|-----|-----|-----|
| Charge d'intérêt (E) | | 0 | 242 | 242 | 242 |
| Charge d'amortissement (F) | | 0 | 550 | 550 | 550 |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|----------|------------|------------|------------|
| Total net (H = D + E + F) | | 0 | 792 | 792 | 792 |
|----------------------------------|--|----------|------------|------------|------------|

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

(Ajouter les lignes supplémentaires nécessaires dans ce tableau)

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :